COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

---

3 EDOUARD VII, 1903

VOL. LXI

COMPRENANT DEPUIS LE VINGT-NEUVIÈME JOUR DE JUILLET JUSQU'AU VINGT-HUITIÈME JOUR D'AOUT INCLUSIVEMENT



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

ERRATA.

Colonne 7891 : Pour "Le" dans la cinquième ligne lisez "La".

Colonne 7929 : Pour "du" dans la 15ème ligne lisez "dut". Deux lignes plus bas, pour "15,000 ans" lisez "1,500 ans".

Colonne 8221, mettre : "M. ROBINSON" à la place de : "M. RICHARDSON."

Colonne 8319, après le titre : "COMMISSION DU PORT DE MONTREAL", mettre : "M. MONK."

Colonne 8736, mettre : "Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (l'honorable M. Bernier)" à la place de : "Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (l'honorable M. Sifton)."

Débats des Communes

TROISIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 29 juillet 1903.

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

MODIFICATION DE L'ACTE DES BANQUES.

M. D. HENDERSON (Halton) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 234) modifiant l'Acte des banques. Mon explication sera très brève. La fin du projet de loi est de restreindre le pouvoir qu'ont les directeurs de banques de placer leurs fonds, en mettant ce pouvoir, en ce qui regarde les valeurs étrangères, dans une grande mesure aux mains des actionnaires.

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

LE CRIQUE FAUX, VANCOUVER.

M. EARLE :

1. Le gouvernement a-t-il accordé un bail à Robert Kelly et Frank Burnett pour certaines parties du Crique Faux, Vancouver, connues sous l'appellation de "Mud Flats", comme il est dit dans une lettre de Robert Kelly et Frank Burnett au maire et aux échevins de la ville de Vancouver, en date du 13 mai 1903 ? Copie de cette lettre est annexée à la réponse à une adresse de la Chambre des communes datée des 4 et 5 mai 1903, et il y est dit que la durée du bail sera de 99 ans et pour une somme de $100 par année, qui sera portée à $500 par année ; le tout, nonobstant la résolution du Conseil municipal de Vancouver qui proteste contre ce bail.

2. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il d'accorder un bail, et à quelles conditions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Aucun bail n'a été accordé à MM. Robert Kelly et Frank Burnett.

2. La question est en délibération.

FICELLE D'ENGERBAGE.

M. CLARKE :

Combien de livres de ficelle à lier ont été importées des Etats-Unis au Canada, au cours de chaque année fiscale depuis 1897 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les quantités de ficelle d'engerbage importées au Canada des Etats-Unis, dans le cours de chacun des exercices financiers depuis 1897, ont été les suivantes :

Année fiscale.	Livres.
1897	3,394,475
1898	8,679,823
1899	10,629,211
1900	8,016,354
1901	9,674,268
1902	14,927,302
1903	14,198,690

M. CLARKE :

Quel prix moyen par livre, a été payé chaque année depuis 1893 par le gouvernement du Canada pour la fibre de Manille servant à la fabrication de la ficelle à lier au pénitencier de Kingston ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai l'honneur de répondre :

1893	Aucun achat
1894	$4 38 par quintal
1895	4 13 "
1896	4 46 "
1896	4 26 "
1898	3 71 "
1899	5 39 "
1900	Aucun achat
1901	$7 54 par quintal
1902	6 00 "
1903	8 75 "

CHEMINS DE FER TRANS-CANADA ET GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. F. D. MONK : Avant que nous passions à l'ordre du jour, j'aimerais à demander au gouvernement s'il y a quelque fondement à ce rapport que je trouve dans le News, de Toronto, du 28 juillet :

LE TRANS-CANADA DOIT ETRE VENDU.

Les promoteurs québecois doivent céder la charte au Grand-Tronc.

En vue de sauvegarder Québec.

Sir Wilfrid verrait à protéger les intérêts de ses commettants.

Québec, 28 juillet.—L'échevin Georges Tanguay, député au parlement provincial, président du chemin de fer Trans-Canada, est parti pour Ottawa, cet après-midi, au reçu d'une dépêche télégraphique envoyée de la capitale.

Il paraîtrait que la Compagnie du chemin de fer Trans-Canada, se rendant compte que son projet d'une ligne transcontinentale est à l'eau, par suite de l'adoption du projet du Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement fédéral, a offert de vendre sa charte à cette dernière.

Ses représentants disent que leur seul désir était de voir un chemin de fer construit de Québec au lac Winnipeg à travers la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario, et si ce projet peut être exécuté au moyen de l'entreprise lancée par la compagnie du Grand-Tronc et soutenue par le gouvernement ils seront absolument satisfaits.

Nous apprenons également de bonne source que sir Wilfrid Laurier veille aux intérêts des directeurs du Trans-Canada, et tient à ce que leur charte soit achetée, de manière à les indemniser de toutes les sommes qu'ils ont dépensées en arpentages, etc., en vue de ce projet dont le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a empêché la réalisation.

Le PREMIER MINISTRE: A quels égards, particulièrement, l'honorable député désire-t-il être renseigné?

M. MONK : Je désire savoir si le gouvernement est à conclure, ou a conclu, un arrangement en vue de la cession de la charte du Trans-Canada au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et aussi quels sont les termes de cet arrangement ?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement n'a pas conclu et n'est pas à conclure d'arrangement en vue de la cession de la charte du Trans-Canada au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

SUBSIDES—EXPLICATIONS PERSONNELLES—CONSTRUCTION DE CHEMIN DE FER DANS LE COMTE DE DEUX-MONTAGNES.

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

M. J. A. C. ETHIER (Deux-Montagnes). (Texte) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire attirer l'attention de la Chambre et du gouvernement sur une question de la plus haute importance qui intéresse le comté des Deux-Montagnes et la région avoisinante. Tout le monde admet que cette partie de la province de Québec qui longe l'Ottawa, à partir de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, jusqu'à Cartierville, dans le comté de Jacques-Cartier, et qui renferme les belles et riches paroisses de Saint-Placide, Saint-Benoit, Saint-Eustache, Saint-Joseph du Lac et Sainte-Dorothée, tout le monde admet, dis-je, que cette partie du pays est favorisée du sol le plus fertile et a une population agricole et commerciale des mieux établie et des mieux accréditée.

Avant que les longs et importants travaux de cette session soient terminés, je crois de mon devoir de rappeler à cette Chambre une page de son histoire parlementaire, concernant le comté que je représente, et de demander au gouvernement une aide et une protection efficaces en faveur des cultivateurs des Deux-Montagnes et des comtés avoisinants, au sujet des chartes de chemin de fer accordées dans toute la Puissance et des subventions qui en sont la conséquence nécessaire.

La question des chemins de fer s'agite par tout le pays et spécialement dans le comté des Deux-Montagnes. Mais, malheureusement, certains adversaires mal informés ou de mauvaise foi, certaine presse hostile au gouvernement et au député du comté des Deux-Montagnes ont cru, ces jours derniers, devoir dire au public que j'étais opposé au principe et au projet de la construction d'un chemin de fer à travers les comtés d'Argenteuil, des Deux-Montagnes, de Laval et de Jacques-Cartier. Je n'ai pas besoin de nommer ces journaux, car, qui ne connaît " Le Journal " et " La Patrie "?

Je proteste, M. l'Orateur, contre les faussetés et les commentaires mensongers contenus dans l'article du " Journal " en date du 25 juillet 1903, intitulé : " Le bill Monk " et celui de " La Patrie ", du 24 juillet 1903, intitulé : " Un chemin de fer ". Quoi qu'en disent et qu'en publient ces deux feuilles, j'ai toujours été et je suis encore en faveur de la construction d'une ligne de chemin de fer suivant le tracé que je viens de mentionner.

Mais avant l'intérêt privé, avant l'intérêt des agioteurs et des spéculateurs éhontés qui, malheureusement, ont déjà illustré l'histoire des chemins de fer du pays par les scandales et les vols que l'on sait, il y a l'intérêt public que le comité des chemins de fer et la Chambre sont tenus de protéger.

Quand je constate d'année en année, en parcourant les statuts fédéraux, le sort des chartes et des subventions tant fédérales que provinciales ; quand je constate, dis-je, ce qui est arrivé à la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs " ; à l' " Atlantique et Lac Supérieur " ; au " Grand-Oriental " ; au " Montréal et Sorel " et à la " Compagnie du Pont de Montréal ", quand je trouve dans toutes ces chartes, soit comme promoteur, directeur, président ou le plus fort actionnaire un homme, connu de tout le pays, malheureusement, M. C. N. Armstrong ; quand je vois, dis-je, à quoi ont servi les chartes et les subventions qui ont eu cet homme pour parrain, je ne puis que féliciter la Chambre et le gouvernement de rester sourds à toute nouvelle demande qu'il vient faire ici.

L'histoire du comté d'Argenteuil, voisin de celui des Deux-Montagnes, l'histoire du chemin de fer de Saint-André à La Chute, est trop récente, M. l'Orateur, pour pouvoir être oubliée. On sait que M. Armstrong a reçu $52,000 pour la construction de ce chemin de fer long de sept milles, et qu'il a détourné, au préjudice de l'intérêt public, ces $52,000 afin de les empêcher, en abandonnant une voie ferrée qui n'a été exploitée que pendant un temps très court, ce qui a causé des ennuis et des dommages considérables à cette partie-là du pays. Il est étonnant, et le public a droit de trouver étrange que des personnages de cette sorte puissent réussir à attacher à leur char des hommes de valeur. Heureusement ces spéculateurs sont connus ; il est fort heureux que nous ayons un comité des chemins de fer qui les connaisse et une Chambre des communes qui soit au courant de leurs agissements. Or, le comité des chemins de fer,

de même que cette Chambre, a compris que, du moment que M. Armstrong était intéressé dans une entreprise publique quelconque, elle ne pouvait être prise au sérieux, et c'est l'avis que j'ai exprimé moi-même par mon attitude dans une récente occasion.

Je déclare que je désire de toutes mes forces la construction d'un chemin de fer entre Grenville et Montréal. Il y a déjà un tronçon de construit en vertu d'une charte octroyée à la Compagnie de chemin de fer de Grenville à Carillon. Je suis en faveur de toute compagnie sérieuse possédant les ressources nécessaires à la réalisation d'une telle entreprise. Mais je ne veux pas que l'on confie une pareille entreprise à un homme comme M. C. N. Armstrong. J'ai considéré de mon devoir, en ma qualité de député du comté des Deux-Montagnes, de m'opposer au projet de livrer entre les mains d'un tel homme cette partie prospère du pays, et ma conviction est tellement profonde que si la chose était à refaire, je n'agirais pas autrement.

Je termine en priant le gouvernement de bien vouloir faire revivre les subventions déjà accordées et périmées. Je trouve la première de ces subventions au chapitre 10 du statut 49 Victoria, page 74. Elle est ainsi décrite : "Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, 18 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout $57,600" ; la deuxième, au chapitre 27 des statuts 50-51 Victoria, page 98, se lit ainsi : "A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour 12 milles de son chemin depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault au Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $38,400."

La troisième se trouve au chapitre 5 des statuts 55-56 Victoria, page 47. En voici le texte : "Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $25,600."

La première subvention, celle de $57,600, fut votée en 1886, puis renouvelée en 1892. En faisant revivre cette subvention, ainsi que les deux dernières que je viens de mentionner, le gouvernement rendrait tout simplement justice aux cultivateurs des comtés d'Argenteuil, des Deux-Montagnes et de Laval, et faciliterait la construction du chemin de fer demandé par cette partie du pays. Comme je l'ai déjà dit ici et devant le comité des chemins de fer, la réalisation de cette entreprise est devenue nécessaire, vu les progrès et les développements considérables qui se sont accomplis depuis quelques années dans ces endroits. Je suis convaincu qu'en agissant ainsi, c'est-à-dire en faisant revivre ces subventions en faveur de toute compagnie possédant une charte et des ressources sérieuses, ou de toute autre compagnie qui pourrait se former en offrant les mêmes garanties au public, on ne manquerait pas de trouver des hommes sérieux comme le sont, par exemple, ceux avec lesquels nous sommes en négociation et qui sont en état d'exécuter leur projet et, par là même, de réaliser les justes et légitimes ambitions de la population du comté des Deux-Montagnes.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) (Texte) : M. l'Orateur, je ne me lève pas pour prendre la défense des journaux que mon honorable ami a critiqués si sévèrement. J'ai vu les articles parus dans "La Patrie" et "Le Journal". Ces articles sont un commentaire de la conduite qu'a tenue mon honorable ami au sujet du bill que j'ai eu l'honneur de soumettre à la considération de cette Chambre. C'est probablement parce que la critique contenue dans ces articles, au sujet de la conduite du député des Deux-Montagnes—conduite inexplicable à tous les points de vue—a frappé juste, que mon honorable ami juge à propos aujourd'hui,—et en vue de l'agitation et du mécontentement qui existe dans sa propre division électorale—de tenter un effort pour expliquer sont attitude, sans cependant pouvoir y réussir par ce qu'il vient de dire.

L'honorable député déclare qu'il est en faveur d'une ligne semblable à celle projetée dans le bill que j'ai soumis à la considération de la Chambre. Il était en faveur et il est encore aujourd'hui en faveur de cette ligne.

M. J. A. C. ETHIER (Texte) : Je n'ai jamais été en faveur du bill présenté par mon honorable ami. J'ai déclaré devant le comité des chemins de fer,—et mon honorabl ami doit s'en souvenir,—que j'appuierais la motion de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) afin de permettre à l'honorable député de Jacques-Cartier de prendre les informations qui lui permettraient de répondre aux objections que l'on faisait à la mention du nom de M. Armstrong, dans le bill. Cela se passait le 30 juin dernier. J'ai déclaré au comité qu'il n'était que raisonnable de permettre au promoteur du bill d'avoir les renseignements voulus de ceux qui l'avaient chargé du soin de ce bill et j'ai demandé que l'examen en fût différé de huit jours, me réservant le droit de m'opposer à ceux qui étaient les promoteurs de ce bill.

M. MONK (Texte) : L'honorable député a dit qu'il avait demandé du temps afin de se renseigner sur le compte des promoteurs de ce bill.

M. ETHIER (Texte) : Je n'ai pas demandé de temps pour m'enquérir ; mais j'ai demandé au comité d'accorder du temps à l'honorable député, promoteur du bill, pour étudier le bill et prendre des renseignements.

M. MONK (Texte) : A tout événement, mon honorable ami en est arrivé à la conclusion que les promoteurs du bill étaient des spéculateurs éhontés. Je ne puis pas remercier mon honorable ami. Il me considère évidemment comme un spéculateur éhonté.

Il en est de même de l'honorable député de Laval (M. Léonard) qui, certes, n'était nullement concerné, si ce n'est que comme député de Laval, ayant intérêt à voir ce chemin de fer traverser son comté. Et la flétrissure atteindra jusqu'au député qui siège à ses côtés ; elle s'appliquera au député d'Argenteuil (M. Christie) qui a supporté le bill.

Maintenant mon honorable ami prétend-il sérieusement que la liste des actionnaires, certifiée par le secrétaire de la compagnie, liste authentique, ne contient que les noms de spéculateurs éhontés ? Considère-t-il que M. McMullen, un Américain, qui est porteur de la grande majorité des actions, est un spéculateur éhonté ? Bien loin d'être un tel spéculateur, M. McMullen est un citoyen respectable de la république voisine, c'est un homme occupant une position qui le met assurément hors des atteintes de mon honorable ami. M. McMullen a eu des entrevues avec le gouvernement et avec l'honorable premier ministre lui-même et j'ai raison de croire qu'il a été fort bien accueilli. Si, réellement, il était un homme livré à toutes sortes de spéculations véreuses, comment se fait-il qu'on n'en ait pas dit un mot auparavant ?

Les autres messieurs qui sont intéressés dans le projet que j'ai mis devant cette Chambre, sont aussi des citoyens américains. MM. Richardson, Stevens——

M. l'ORATEUR (Texte) : Je ferai observer à l'honorable député qu'il ne lui est pas permis de discuter une mesure qui n'est pas devant cette Chambre.

M. MONK (Texte) : Je ne discute pas cette mesure, mais j'examine les motifs qui ont engagé l'honorable député des Deux-Montagnes à voter contre le projet de loi dont j'étais le promoteur devant cette Chambre. L'honorable député a déclaré qu'il avait voté contre ce projet parce que c'était des spéculateurs éhontés qui s'y intéressaient.

M. l'ORATEUR (Texte) : J'ai cru que l'honorable député des Deux-Montagnes s'était contenté d'affirmer le principe général en déclarant qu'il était en faveur de la construction d'un chemin de fer dans cette région du pays, pourvu que cette entreprise fût confiée à une compagnie sérieuse, sans pourtant faire allusion au projet de loi que l'honorable député de Jacques-Cartier discute. Je dois faire observer à l'honorable député qu'il n'a pas le droit de discuter une mesure qui a déjà été l'objet d'un débat. Je suis certain qu'il me suffira de lui rappeler la chose, pour qu'il s'empresse de s'en tenir aux prescriptions de la règle parlementaire.

M. MONK (Texte) : Mais après les paroles prononcées par mon honorable ami des Deux-Montagnes, qui a dit qu'il n'était pas en faveur d'une compagnie de spéculateurs éhontés, il me semble qu'il m'est bien permis de revendiquer la parfaite honorabilité des promoteurs de cette entreprise. Je ne veux pas discuter le mérite de la mesure que j'ai eu l'honneur de soumettre à la Chambre, mais je veux établir que je n'ai pas agi pour et au nom des spéculateurs éhontés, car ce sont là les mots dont mon honorable ami s'est servi tout à l'heure.

M. l'ORATEUR (Texte) : Je dois énoncer la règle qui défend de renouveler un débat déjà fait. Lorsqu'on revient sur une mesure sur laquelle la Chambre s'est prononcée, et que l'on soulève un débat sur cette même mesure, il me paraît évident que l'on viole cette règle. Je l'énonce et j'espère que l'honorable député voudra bien s'y conformer.

M. MONK (Texte) : Je m'empresse, M. l'Orateur, de me conformer à votre avis. En réponse aux observations de mon honorable ami des Deux-Montagnes, peut-on, je le demande, accuser le sénateur R. Thibaudeau, d'être un spéculateur éhonté, non plus que M. Raphael, de Montréal, un homme d'affaires sérieux et fort honorable et qui, de plus, est l'un des membres ardents du parti libéral. M. McLaren, manufacturier, est aussi l'un des actionnaires, et je suis extrêmement surpris comme, je n'en doute pas, le seront tous les citoyens de Montréal, lorsqu'ils apprendront que le député des Deux-Montagnes a traité cet homme d'affaires de spéculateur éhonté.

Mon honorable ami aura bien de la difficulté, malgré ce qu'il appelle l'injustice des journaux qui lui ont reproché sa conduite, de justifier son attitude sur une mesure tendant à bénéficier le comté qu'il représente, surtout lorsqu'on songe que la compagnie dont faisaient partie les messieurs en question, s'engageait à commencer les travaux dans un an et de les terminer en trois ans. De plus, cette compagnie promettait de se conformer au exigences de cette Chambre quant au montant des travaux à être exécutés par elle dans ce court délai d'une année.

J'ai donné les noms des actionnaires ; j'ai prouvé qu'ils étaient des hommes bien connus. Ce sont ces messieurs qui ont les actions et non pas d'autres, et mon honorable ami en a eu la preuve. Dans ces circonstances, je ne puis comprendre comment l'honorable député a pu en arriver à la conclusion que M. Armstrong seul était au fond de ce projet.

Car c'est pour ce motif-là, entre autres, qu'il a refusé de donner son adhésion à cette mesure si importante pour son comté. Aujourd'hui mon honorable ami dégoise contre un homme qui n'était pas partie à cette mesure. Mon honorable ami n'en a fourni aucune preuve ; il n'a pu, en aucune façon, diminuer l'importance capitale du certificat authentique du secrétaire trésorier de la compagnie.

M. ETHIER (Texte) : Le certificat en question, je crois, a été contredit par un affidavit de l'honorable sénateur Thibaudeau, contenu dans le rapport des chemins de fer.

M. l'ORATEUR (Texte) : Je dois dire que, relativement à cette question de certificat, je ne vois pas du tout qu'il soit régulier de la discuter devant cette Chambre. Cette question a déjà fait le sujet d'un débat devant le comité.

M. MONK (Texte) : Je ne discuterai pas davantage, M. l'Orateur, la question du certificat produit, relativement à la liste des actionnaires et la valeur de ce certificat.

Maintenant mon honorable ami se montre très anxieux d'assurer une ligne de chemin de fer à son comté. Il dit qu'il est temps que le gouvernement donne des octrois pour un chemin de fer à travers son comté ; qu'il est temps que nous ayons certaines sommes prises à même le trésor public pour construire ce chemin. Comment peut-il concilier cette proposition avec son refus de donner du délai à une compagnie qui ne demandait ni charte ni octroi à cette Chambre, mais seulement le privilège d'étendre une ligne déjà existante qui aurait traversé son comté ainsi que les comtés d'Argenteuil, Laval et Jacques-Cartier?

Il sera très difficile à mon honorable ami, d'expliquer son attitude contradictoire sur cette question.

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

Département du Commerce.—Appointements, y compris Mlle S. S. Cox, $650, nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil, $12,-800 ; dépenses imprévues, nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil, $7,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le comité observera que la somme demandée pour appointements est un peu moins élevée que l'année dernière. Elle s'élevait, l'année dernière, à $13,790, et elle est cette année de $12,800. Les seules augmentations sont celles établies par le statut, de $50 chacune, et une de $10 pour un messager. La réduction est surtout due au décès de M. Nutting, qui avait atteint le chiffre le plus élevé d'appointements de sa classe. Quant à l'imprévu, le montant est le même, mais les dépenses pour impressions et papeterie sont plus élevées, et les dépenses diverses moins élevées.

Subventions aux navires océaniques et pour le transport de malles. Service de navigation océanique et de transport des malles entre la Grande-Bretagne et le Canada, $150,000.

M. CLARKE : Quelles sont les conditions de ce service?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est confié aux Allan. La seule différence entre le présent arrangement et le précédent, c'est que la subvention varie suivant la classe du navire, et va de £500 à £1,000 par voyage d'aller et retour. La subvention la plus élevée est payée dans le cas de navires rapides, le "Bavarian" et le "Tunisian", pour service d'hiver. La subvention payée à ces navires, pour le service d'été, est de £750.

M. SMITH (Wentworth) : La somme entière est-elle payée pour le transport des malles, ou rendent-ils quelque autre service?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Aucun autre service. Ils transportent des marchandises en la manière ordinaire.

M. SMITH : Comment se fait-il que certains navires reçoivent $750 et d'autres £750.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député se trompe. £500 sterling est la subvention la plus basse qui soit payée pour le voyage d'aller et retour.

M. SMITH : Un navire qui reçoit £500 de subvention porte autant de malles que celui qui en reçoit £1,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Sans doute, mais il ne les transporte pas aussi rapidement, et ce n'est pas un navire aussi bon. Je préférerais beaucoup avoir quatre navires de la grandeur et de la classe du "Bavarian" et du "Tunisian" que ceux que nous avons.

M. CLARKE : Quelle est la vitesse de ces deux navires?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Quatorze nœuds est la vitesse moyenne du "Bavarian" et du "Tunisian".

M. CLARKE : Quand ce contrat expire-t-il? Est-il renouvelé tous les ans?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est renouvelé tous les ans à la clôture de la navigation d'hiver. Je pense qu'il expire en avril 1904.

M. CLARKE : L'honorable ministre a-t-il quelque projet à l'étude en vue de s'assurer de navires plus rapides pour ce service?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui ; mais je crains que, par suite de diverses circonstances, nous ne puissions profitablement aborder la discussion de la question du service rapide, si c'est cela que mon honorable ami (M. Clarke) a dans l'esprit. Nous avons reçu, comme il le sait, une ou deux soumissions, mais aucune de nature à nous satisfaire, une pour un service de vingt et un nœuds et une pour un service de seize nœuds. Mais elles pourront servir de base, —elles servent même de base—aux négociations qui se poursuivent en d'autres quartiers. J'ai quelque espérance que nous en arriverons à une entente. Mais les demandes des propriétaires de steamships étaient loin de concorder avec nos idées.

M. CLARKE : Les négociations se poursuivent-elles avec quelque compagnie?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, avec deux ou trois.

M. CLARKE : Dans l'espoir d'obtenir un service rapide?

Le MINISTRE DU COMMERCE : En vue de nous assurer si nous pourrons l'obtenir à des conditions raisonnables.

M. CLARKE : Je pensais que l'affaire avait été virtuellement abandonnée, comme il n'y avait aucun crédit pour cette fin au budget.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, elle n'est pas abandonnée. Nous avons un crédit statutaire, comme l'honorable député le sait.

M. CLARKE : Mais il existait de grandes divergences d'opinions entre les ministres mêmes quant à l'utilité de ce service. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé si l'honorable ministre avait quelque chose en perspective.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous sommes en pourparlers ; mais les choses ne sont pas en tel état que je puisse en rien communiquer.

M. CLARKE : Alors, il va nous falloir nous contenter pour le moment d'un service de quatorze ou de quinze nœuds?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, c'est ce que nous pourrons avoir de mieux d'ici à six mois.

M. KEMP : Je crois que la plus grande partie de nos malles à destination et à provenance de la Grande-Bretagne est expédiée et reçue viâ New-York? Le gouvernement a-t-il à payer quelque chose pour ce service?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La compagnie de navigation océanique reçoit, je pense, une somme proportionnelle de nous et une somme proportionnelle de la Grande-Bretagne, suivant la quantité des malles qu'elle transporte. Naturellement, mon honorable ami (M. Kemp) sait qu'il sort un navire de New-York presque tous les jours, de sorte que nécessairement la plus grande partie des malles prend ce chemin. Nous ne pourrions nous contenter d'un service hebdomadaire.

M. KEMP : Alors, la plus grande partie passe par New-York?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, de beaucoup la plus grande partie.

M. KEMP : Et, si je comprends bien, le gouvernement ne paie aucune subvention à ces navires?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Aucune subvention proprement dite ; mais l'administration des postes est tenue de leur payer une certaine somme. Je suis porté à croire qu'elle leur est payée par l'entremise du gouvernement britannique. Les compagnies de navigation de New-York ne transportent pas les malles pour rien, mais elles ne demandent pas un prix élevé.

M. KEMP : Où trouverons-nous les chiffres relatifs à ces paiements?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ces sommes sont payées par l'administration des Postes. Mon département n'a absolument rien à y voir.

M. KEMP : Ce n'est pas une somme très considérable?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne le crois pas. Naturellement, le directeur général des Postes sera en mesure de fournir à mon honorable ami le chiffre exact des sommes payées.

M. KEMP : Il semble que nous payions une très forte somme pour le transport des malles canadiennes à destination et à provenance de la Grande-Bretagne, par ces navires de douze et de quatorze nœuds ; tandis que, d'autre part, à très peu de frais, la plus grande partie de nos malles est transportée par voie de New-York. Etant donné que nous obtenons un service tellement plus rapide viâ New-York, pourquoi payer ces fortes sommes à des navires démodés et hors d'état?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député sait que, nécessairement, des navires plus rapides seraient beaucoup plus dispendieux. Nous pourrions avoir des navires plus rapides, si nous y mettions le prix. Mais jusqu'à présent, comme je l'ai dit, les sommes demandées ont été très fortes, plus fortes peut-être que la Chambre ne voudrait voter. Je ferai observer que ce service est pour le Canada d'une très grande utilité durant la saison d'hiver. Ces navires partent de Saint-Jean et d'Halifax, et si cette subvention n'était pas accordée, il n'y aurait pas de service d'Halifax sur l'Angleterre. Ce service s'est poursuivi pendant un bon nombre d'années, et je pense qu'il répugnerait à la Chambre d'en priver aujourd'hui les provinces maritimes. C'est un service qui existe d'ancienne date, comme l'honorable député le sait ; il fut établi avant la confédération. A cette époque il était à partance de Portland et de Montréal et de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax. Sans cette subvention, nous ne pourrions guère maintenir un service à partance des ports des provinces maritimes.

M. KEMP : Je conçois que ce service est maintenu surtout pour les provinces maritimes. Il peut bien avoir été poursuivi depuis la confédération ; mais je me rends bien compte qu'il n'a pas été tenu au courant du progrès, et l'on peut se demander s'il vaut aujourd'hui ce qu'il nous coûte. Ces navires sont restés loin en arrière ; ils sont bien lents comparés aux navires réguliers qui transportent les malles entre notre continent et l'Europe.

Cela étant, il me semble que l'on devrait résilier le contrat actuel, à moins que la compagnie ne se mette en mesure de donner un service meilleur et plus rapide.

M. SMITH (Wentworth) : On a produit à la dernière session une copie du traité en vertu duquel la Compagnie Donaldson s'engage à transporter la malle à raison de

$750 par voyage, aller et retour, entre Saint-Jean et Glasgow. Je me demandais si les mille livres sterling que l'on paie ici ne sont pas versées en manière de subvention pour permettre à ces navires de faire leur service.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Elles sont versées à titre de subvention aux navires qui se rendent à Montréal, mais non à ceux qui vont aux autres ports, comme Saint-Jean et Halifax. Cette subvention de £1,000 n'est payée que durant l'hiver, et à deux navires seulement. L'autre subvention de $750 est destinée à un service bi-mensuel qui ne se fait qu'en hiver.

M. SMITH (Wentworth) : C'est cependant ce que l'on paie pour chaque voyage.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pour chaque voyage, aller et retour. Mais ces navires sont beaucoup moins grands que ceux de la ligne Allan.

M. SMITH (Wentworth) : Ils doivent cependant transporter toute la matière postale qui se présente. Je voudrais savoir s'il est mis comme condition, dans ce contrat portant subvention, que les navires devront être munis d'appareils de ventilation. Tous ces steamers transportant des cargaisons de nature périssable, la prudence exige que l'air frais circule dans les compartiments où se trouve la cargaison.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est ce qui a lieu à bord de trente ou quarante de ces steamers ; mais dans la plupart des cas, les appareils de ventilation ont été posés en vertu d'une entente conclue avec le ministère de l'Agriculture et non sous l'empire des contrats passés avec le gouvernement. Il n'y a qu'une seule exception à cela, la ligne Furness, dont le contrat porte cette condition.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre du Commerce voudrait-il me dire quelle est la durée moyenne de la traversée des steamers qui transportent la malle de Québec à Liverpool ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il m'est plus facile de dire ce que dure la traversée de Moville à Rimouski. Je l'ai dit ici l'autre jour. La durée moyenne de la traversée est d'un peu plus de sept jours et demi en été, et d'un peu plus de huit en hiver ; en été, elle se fait entre Rimouski et Moville, et entre Halifax et Moville en hiver.

L'honorable M. TARTE : Quelle a été la durée des traversées les plus rapides qui ont été effectuées durant la présente saison ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La traversée la plus rapide de Moville à Rimouski s'est effectuée en six jours et seize heures, je crois, ou en sept jours moins une dizaine d'heures.

L'honorable M. TARTE : Combien de traversées rapides, si je puis m'exprimer ainsi, ont duré moins de sept jours ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Parlant de mémoire, je crois pouvoir dire à mon honorable ami que huit traversées se sont effectuées en moins de sept jours. Je ferai observer qu'une durée moyenne est prévue au contrat. La rapidité plus grande d'une traversée compense la lenteur d'une autre. Depuis un certain temps, je n'hésite pas à le dire, le service est beaucoup plus satisfaisant qu'il n'était il y a une couple d'années. Je crois que la durée moyenne de la traversée est aujourd'hui de vingt ou vingt-quatre heures plus courte qu'elle n'était il y a un an ou deux.

L'honorable M. TARTE : Si je me rappelle bien, le transport de la malle est aujourd'hui réparti entre plusieurs compagnies.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons essayé les services de plus d'une.

L'honorable M. TARTE : Puis-je demander à mon honorable ami s'il a sous la main les noms des steamers ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que le " Pretoria ", le " Tunisian ", le " Bavarian " sont les steamers dont il a été convenu en premier lieu. En cas de désastre, on pourrait, avec permission, bien entendu, les remplacer par le " Numdian ", le " Corinthian ", le " Sicilian " et l' " Ionian ".

L'honorable M. TARTE : S'est-on servi des steamers de quelque autre ligne au cours de la présente saison ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pas à cette saison-ci. En réponse à une autre question de mon honorable ami, je puis maintenant faire connaître la durée moyenne de la traversée. De Moville à Halifax, elle est de sept jours et vingt heures ; d'Halifax à Moville, elle est de six jours et vingt heures.

M. CLARKE : Quelle distance sépare ces deux endroits ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : De Moville à Halifax, la distance est de 2,300 à 2,400 nœuds ; de Moville à Rimouski, elle est d'environ 2,500 nœuds ; cela dépend de la route que suivent les steamers, soit qu'ils suivent la route du sud, ou qu'ils passent par le détroit de Belle-Isle. Mais la distance la plus courte est d'environ 2,500 milles marins.

M. KEMP : Je ne vois pas quel avantage il y a à payer des subventions pour faire transporter la malle de Rimouski à Moville. Les lettres du district de Montréal et de l'Ouest arrivent à New-York aussi rapidement qu'à Rimouski, et celles des provinces maritimes seraient aussi tôt rendues à quelque port des Etats-Unis qu'à Rimouski. A quoi bon accorder ces subventions tant que nous aurons un service aussi peu rapide ?

L'honorable M. TARTE : Bien vrai ? Prenons les choses telles qu'elles sont. Quand

l'honorable député s'avisera de parler de navires lents, il fera bien de se rappeler que les steamers d'aujourd'hui sont bien supérieurs à ceux dont on se servait autrefois. Le "Tunisian" et le "Bavarian" sont au nombre des meilleurs steamers de l'Atlantique.

M. CLARKE : En ce qui concerne le bon état des navires.

L'honorable M. TARTE : Je conviens qu'ils ne sont pas aussi rapides que bon nombre de steamers qui font le service entre les ports d'Europe et les ports américains, mais n'oublions pas que la route du Saint-Laurent est d'environ 500 milles plus courte que toutes les autres routes qui relient l'est à l'ouest. Bien que la vitesse de nos steamers ne soit pas aussi grande que celle des transatlantiques rapides des Américains et des Allemands, nous sommes cependant en mesure de leur faire concurrence. J'aimerais beaucoup que nos steamers fussent plus rapides, mais je ne puis pas perdre de vue que le service du Saint-Laurent est aujourd'hui sensiblement amélioré.

M. CLARKE : Si la route du Saint-Laurent est la plus courte—et elle l'est réellement—pourquoi n'y met-on pas des steamers à grande vitesse afin d'accélérer le transport de la malle et des passagers. Presque tous ceux qui vont en Angleterre, l'honorable député n'est pas sans le savoir, passent par New-York pour la bonne raison qu'ils y trouvent de meilleurs steamers.

L'honorable M. TARTE : Je conviens qu'en hiver surtout notre route canadienne est assez peu fréquentée, mais si mon honorable ami veut jeter un coup d'œil sur la liste des passagers des steamers qui font voile de Montréal, il s'apercevra qu'il ne reste jamais une seule cabine de libre, et cela, non pas parce que nos steamers sont rapides, mais parce que la beauté du paysage qui se déroule sous les regards ajoute au charme du voyage. J'apprécie comme il convient les efforts que les députés que la question intéresse ont tentés dans le but de déterminer les membres du cabinet à nous gratifier d'un service plus rapide, et je verrais avec chagrin la suppression de l'aide bien faible que nous accordons à nos compagnies de navigation qui luttent avec des armes inégales, attendu que les taux d'assurance de la route du Saint-Laurnt sont beaucoup plus élevés que ceux des routes américaines. Avouons franchement que nous n'avons pas fait en faveur de nos routes fluviales et maritimes tout ce à quoi nous étions tenus. Nous ne les avons pas améliorées, celle du Saint-Laurent surtout, comme nous aurions dû le faire. Cette route du Saint-Laurent, nous ne l'avons ni éclairée ni creusée comme il aurait fallu le faire, et n'allons pas maintenant commettre la bévue de rebutter nos compagnies de navigation. Je me rappelle que lorsque j'étais ministre, certaines compagnies ne voulaient pas mettre leurs meilleurs steamers sur la route du Saint-Laurent. C'était notre faute. Ces remarques ne me sont pas dictées par l'esprit de parti. Nous n'avons pas, dans le passé, fourni au commerce et à la navigation les facilités nécessaires ; la route du Saint-Laurent n'était pas aussi sûre que nous aurions dû la rendre. Le crédit inscrit au budget est très modeste. Je suis convaincu que la grande majorité de la députation sera prête à voter une somme plus considérable en faveur d'un service plus rapide. Mais celui que nous avons cette année est excellent. Le "Tunisian", le "Bavarian", le "Canada", de la ligne Dominion, et l' "Ionian" sont des steamers vraiment superbes ; ils ne sont pas aussi rapides que je voudrais, mais j'espère cependant qu'au lieu de rebuter—

M. CLARKE : Nous ne cherchons pas à entraver ce service.

L'honorable M. TARTE : Je fais connaître ma propre pensée sans faire allusion à qui que ce soit—au lieu de chercher à faire biffer le très modeste crédit actuellement inscrit au budget, nous devrions faire en sorte que la subvention fût considérable, afin que le pays fût doté d'un meilleur service.

M. CLARKE : Le très honorable ministre voudrait il nous dire quel est le poids moyen de la matière postale transportée à bord des steamers ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est très considérable. Naturellement, la plus grande partie des journaux et autres matières de ce genre est epédiée par la route canadienne, tandis que les lettres passent par New-York.

M. CLARKE : Le très honorable ministre pourrait-il nous dire le poids des lettres et des autres articles expédiés par la poste ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crains qu'il ne me soit assez difficile de le faire. Si l'honorable député tient à savoir ce renseignement, je vais essayer de l'obtenir.

M. CLARKE : Le ministère doit être en possession de quelque renseignement au sujet du poids de ces matières postales.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce renseignement se trouve plutôt au ministère des Postes qu'à celui du Commerce.

M. CLARKE : Le très honorable ministre demandant un crédit en faveur de ce service, il n'est pas déraisonnable que nous cherchions à obtenir ce renseignement. On doit pouvoir nous le procurer.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne doute pas que je puisse obtenir du ministère des Postes un état indiquant le poids moyen.

M. CLARKE : Si nous étions en possession d'un état indiquant le poids moyen de la malle transportée à chacun de ces voyages, le poids moyen des matières postales expé-

diées par la route canadienne et par voie de New-York respectivement, nous saurions le le cas que notre population fait de la route canadienne.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je puis fournir quelques renseignements d'ordre général. Je suis certain qu'au moins les six-septièmes des lettres qui partent du Canada se rendent à New-York. La plus grande partie de la correspondance commerciale à l'ouest de Montréal passe par New-York. Les malles des provinces maritimes sont surtout d'Halifax à Saint-Jean, mais la plus grande partie de ces matières postales, c'est-à-dire les journaux, etc., est transportée sur nos navires. Il en passe très peu par New-York.

M. CLARKE : Le très honorable ministre peut-il citer quelques chiffres pour nous donner une idée du poids de ces malles ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous n'avons jamais pensé qu'il pût être question du plus ou moins de poids de ces malles. Il n'y a aucun doute que si l'on ne voit là que du fret, le prix payé pour le transport des tonnes de fret que nous expédions ainsi se trouverait être fort considérable. Mais ce n'est pas là la raison pour laquelle cette subvention a été accordée à l'origine, ou a été depuis continuée. On avait en vue d'encourager l'utilisation de nos ports canadiens, et je puis ici rappeler à l'honorable député—peut-être ignore-t-il la chose—que la subvention accordée dans les commencements à la ligne Allan était au moins trois fois aussi considérable qu'à présent. Je crois que cette subvention, avant la confédération, s'élevait à $408,000 par année. Dans la suite, elle fut réduite à $200,000, puis on l'abaissa jusqu'au chiffre où elle est actuellement—entre $150,000 et $170,000.

Le point qu'il s'agit de prendre en considération c'est que cette subvention a été accordée surtout afin de maintenir nos communications. C'est chose aisée, en été, d'envoyer nos malles de Montréal et de Québec, mais afin de maintenir nos communications en hiver—ce à quoi cette Chambre a toujours attaché une grande importance—nous sommes obligés d'accorder de fortes subventions aux navires partant de Saint-Jean et d'Halifax, ou bien sans cela nous n'aurions pas, dans ces ports, l'excellent service que nous avons maintenant. Un honorable député m'a demandé quelle était, en moyenne, la vitesse maintenue sur ces steamers. La vitesse moyenne du "Tuisian" est de 13 7-10 nœuds, celle du "Parisian" de 13 3-10 nœuds, du "Bavarian" de 13 3-10 nœuds, et de l' "Ionian" de 13 6-10 nœuds. Je crois que l'honorable chef de l'opposition m'a aussi posé une question au sujet des distances. La distance entre Moville et Rimouski, par le cap Race, est de 2,455 milles et entre Moville et Halifax, par le cap Race, de 2,254 milles. Mon honorable ami (M. Tarte) nous a demandé combien de voyages avaient été faits en moins de sept jours. Sept voyages ont été faits en moins de sept jours, la majorité étant de plus de sept jours.

L'honorable M. TARTE : Il y a des navires très rapides quittant presque chaque jour New-York et d'autres ports des Etats-Unis, et pendant plusieurs années encore nous allons être obligés de passer par les Etats-Unis. Mais, tout de même, il est fort à désirer que nous cherchions au plus tôt à établir une ligne entièrement canadienne.

M. COCHRANE : Personne ne dit le contraire.

L'honorable M. TARTE : Je sais, mais il peut y avoir certains membres qui ne sont pas aussi bien disposés que moi en faveur de la route du Saint-Laurent.

M. MACLEAN : Je crois que pour avoir un service rapide entre l'Amérique et l'Europe, il faut aller d'un port canadien à un port anglais. Je crois aussi que si nous avions une bonne fois le courage d'établir une ligne rapide transatlantique, les voyageurs des Etats-Unis se dirigeraient vers le Canada, et au lieu de payer tribut aux Américains, ce serait les Américains qui nous paieraient ce tribut. Mais il nous faut un gouvernement qui aura l'énergie d'attacher son nom à cette œuvre. Il pourrait nous en coûter beaucoup dans les commencements, mais nous pouvons faire face à cette dépense, et cela contribuerait énormément à faire connaître avantageusement le Canada en Europe. J'ai déjà étudié le sujet, et il est maintenant admis qu'un transatlantique rapide peut n'avoir qu'une capacité de 5,000 tonneaux, l'important étant qu'il devra avoir été construit spécialement pour faire la traversée le plus rapidement possible. Nous avons les ports les plus rapprochés de la Grande-Bretagne, et nous ne devrions négliger aucun effort pour établir ce service rapide. Voilà déjà des années que nous y songeons, et nous sommes encore plus loin que jamais de la réalisation de ce projet. Il est probable que Sydney est le port le plus rapproché, ou bien il pourrait y avoir à Terre-Neuve un port d'où la traversée de l'Atlantique pourrait se faire en deux jours par ces nouveaux steamers à turbines. Il faut que le gouvernement s'y mette avec énergie, si nous voulons avoir ce service rapide. Je crois que le gouvernement devrait faire un effort pour résoudre la question au plus vite, en s'en tenant à quelqu'une des propositions que je viens d'émettre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le poids représenté par le transport des malles, sur les steamers de la ligne Allan, du 1er avril 1902 au 1er mars 1903, a été comme suit : lettres et cartes postales, 7,330 livres ; autres matières postales, 60,795 li-

vres ; soit, en tout, 68,089 livres. Je me suis enquis, au département des Postes, du poids qui nous arrive de l'autre côté, et l'on m'a répondu que ce n'était pas l'habitude de peser les malles échangées entre les pays de l'union postale, excepté quand il s'agit d'établir des statistiques. On n'a jamais pris note du poids des malles parties du Royaume-Uni à destination du Canada, et ces renseignements ne peuvent pas être obtenus à moins que le ministère des Postes, en Angleterre, ait lui-même fait prendre ces renseignements pour des fins spéciales.

M. CLARKE : Cela veut-il dire que le total des matières postales, transportées du Canada en Angleterre pendant un an, ne s'est élevé qu'à 34 tonnes ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Trente-cinq tonnes serait plus exact.

M. CLARKE : Ce qui nous arrive de l'autre côté doit représenter la moitié de cela?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est probable.

M. CLARKE : Et nous payons $150,000 par année pour ce privilège?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui. Si la Chambre désire abolir le service, elle a, bien entendu, le droit de le faire, mais cela serait probablement bien incommode pour nos amis des provinces maritimes.

M. CLARKE : Nous ne voulons pas incommoder nos amis des provinces maritimes, mais nous devons, d'autre part, désirer que ce service soit amélioré et rendu plus rapide.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est une question d'argent.

M. CLARKE : A propos, qu'est donc devenu ce très élégant modèle de joli steamer que nous avons vu durant plusieurs années dans le grand corridor de la Chambre?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois qu'il a dû être renvoyé à M. Petersen avec son cautionnement.

M. CLARKE : Et l'intérêt?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. COCHRANE : A-t-on fait l'essai de l'appareil de coussinets à billes avant de renvoyer ce modèle?

M. HUGHES : Je viens demander au ministre de l'Agriculture s'il a donné quelque considération à la question des taux de transport de marchandises entre les centres canadiens et américains. Le gouvernement des Etats-Unis fournit ces indications pour toutes les lignes desservant les centres américains, et celles desservant les ports américains et canadiens, et je crois pouvoir dire que si on connaissait ici quels sont les taux de transport, on constaterait une grande différence au détriment du Canada pour ce qui est des taux d'entier parcours de longue distance, comparativement aux taux des Etats-Unis. Nous nous sommes taxés, au Canada, avec plaisir, pour construire des chemins de fer dont nos municipalités ne retirent que bien peu de taxes, et je crois qu'il est injuste que les taux de transport entre les ports américains et l'Europe soient beaucoup moins élevés que les taux entre le Canada et le Royaume-Uni. Cela paralyse nos cultivateurs, et je viens demander au ministre s'il a l'intention de mettre cette question à l'étude.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a parlé de moi.

M. HUGHES : Je voulais dire le ministre du Commerce.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis dire que dans une occasion précédente on a déjà attiré mon attention là-dessus. J'en ai causé avec les fonctionnaires de mon département et j'ai l'espoir d'obtenir certaines statistiques, mais cela prendra cependant du temps.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai déjà donné beaucoup d'attention à tout cela, et je puis faire remarquer à mon honorable ami qu'en règle générale les compagnies de steamers se plaignent que le service d'hiver ne donne aucun profit, à tel point même que si elles ne faisaient pas un peu d'argent en été elles seraient forcées d'abandonner la partie. Bien entendu, tout cela prête à discussion et peut être plus ou moins vrai ; mais il n'y a aucun doute qu'en hiver le service d'Halifax et de Saint-Jean a été si peu lucratif que les voyages ont souvent représenté une perte sèche. La Chambre peut aisément se rendre compte, en jetant les yeux sur une carte géographique, qu'il y a moins long de chemin de fer pour atteindre les ports des Etats-Unis que pour arriver à nos ports de l'Atlantique, et il a toujours été admis que la voie d'eau, si longue qu'elle soit, est bien meilleur marché que la voie de terre. En outre, comme mon honorable ami ne l'ignore pas, les chemins de fer convergeant vers New-York ont de très grands avantages, non seulement sous le rapport de l'outillage, qui n'est qu'une question d'argent, mais parce que les rampes en sont moins raides. On peut transporter du grain de Buffalo à New-York à très bon marché, parce qu'il n'y a pas, sur ce parcours, de fortes rampes ou pentes. Dans ces circonstances, je ne vois pas que nous puissions espérer pouvoir lutter à moins de subventionner.

M. HUGHES : Ce que je veux avoir, ce sont les faits, et alors je suis sûr que le pays partagera l'avis exprimé par le ministre du Commerce et le ministre de l'Agriculture qu'il n'y a là qu'une question de roulage, et que si nos chemins de fer étaient construits avec des pentes plus douces nous pourrions bien mieux soutenir la concurrence.

Un honorable DEPUTE : Il faudrait aussi des essieux à billes.

M. HUGHES : Oui, cela est essentiel. Je suis certain que cela va se faire prochainement, et que la capacité des locomotives va s'en trouver doublée d'au moins 50 pour cent. Je sais que nos taux de transport sont plus élevés qu'aux Etats-Unis ; mais, cette raison une fois trouvée, nous allons nous mettre à réduire nos pentes.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Je crois qu'il est grandement temps que nos chemins de fer et nos paquebots soient aménagés de telle façon que les Canadiens qui vont en Europe puissent y trouver le même confort qu'aux Etats-Unis. Je vois, par les journaux, que chaque fois qu'un de nos ministres ou hommes publics va en Europe, il s'embarque à New-York. En règle générale, ils y sont interviewés par les journalistes de la grande métropole américaine, et ils racontent tout ce qui s'est passé au Canada. Je ne dis pas qu'ils se rendent à New-York en wagon spécial, car ce serait là trop forcer la note, mais l'Intercolonial est toujours à leur disposition. En été, ils peuvent partir de Montréal. Il est possible que les conditions de la navigation, sur notre beau fleuve, ne soient pas sûres, et qu'ils y courraient des dangers. Si cela est, on devrait attirer là-dessus l'attention du ministre des Travaux publics et du ministre de la Marine et des Pêcheries, afin que toutes ces vies précieuses ne soient pas plus longtemps en péril. Ils peuvent aussi partir d'Halifax, qui est l'un des plus beaux ports d'Amérique. Pourquoi les ministres ne donnent-ils pas eux-mêmes l'exemple, en partant toujours d'un port canadien ? Il est temps qu'on attire là-dessus leur attention.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'honorable député veut bien se rappeler, il s'apercevra que le premier ministre a lui-même donné ce bon exemple, en allant et revenant par la route canadienne.

L'honorable M. TARTE : Je désire rectifier ce que vient de dire le ministre du Commerce. Il a déclaré qu'il ne croit pas que nous puissions lutter avec le chemin de fer entre New-York et Buffalo. Mon honorable ami se trompe, et je puis ici parfaitement établir ce que je dis. La distance entre New-York et Buffalo, par chemin de fer, est exactement de 445 milles. La distance entre Depot-Harbour et Montréal est de 370 milles, et entre Midland et Montréal de 365 milles. D'un autre côté, les taux sont les mêmes pour Duluth, Chicago, Milwaukee, Buffalo, Fort-William, Port-Arthur et Parry-Sound. Ces taux étaient très bas l'année dernière ; il n'y a pas très longtemps, ils étaient tombés jusqu'à 1c. par boisseau de blé, pour le parcours entre ces points et les ports de l'Atlantique. La moyenne des tarifs, pendant toute la saison, a été de 1½c., ce tarif était le même par la route canadienne comme par la route américaine.

Quels étaient les taux entre Buffalo et New-York ? Ces taux étaient, en moyenne de 3¼ cents ou disons 3½ cents. Nous n'avions rien de plus élevé sur nos routes canadiennes. Le Canada-Atlantique et le Grand Tronc ont transporté du grain pour 3 cents le boisseau. Il n'y a pas de raison qui pourrait nous empêcher de lutter avec avantage, même dans les conditions où nous nous trouvons actuellement vis-à-vis des chemins de fer des Etats-Unis. La raison pour laquelle nous n'avons pas mieux réussi, dans le passé, n'est pas parce que les taux ont été plus élevés sur les lacs à partir des points de distribution du grain, mais bien parce que les taux de la route du Saint-Laurent à partir de Montréal, ont été plus élevés. Et pourquoi cela ? Parce que, je le répète et je ne saurais trop le redire, nous n'avons pas amélioré notre route du Saint-Laurent comme nous aurions dû le faire. Nous n'avons pas montré assez d'activité. Heureusement, les choses se sont améliorées tous les jours, et je crois pouvoir dire que les conditions de la navigation, entre Québec et Montréal, sont aujourd'hui excellentes. Depuis trois ou quatre ans, le Saint-Laurent a été élargi, creusé, mieux éclairé et rendu plus sûr. Notre fleuve Saint-Laurent, d'ici un an ou un an et demi, ou deux ans au plus, aura entre Québec et Montréal une profondeur uniforme de 30 pieds à eau basse, c'est-à-dire depuis le 15 septembre jusqu'à la fin de la navigation et les autres mois cette profondeur sera de 33 à 35 pieds d'eau. La largeur en sera aussi de 450 pieds dans les parties en droite ligne, et de 600 à 700 pieds dans les courbes.

M. CLARKE : Le système de pilotage va-t-il être le même à l'avenir ?

L'honorable M. TARTE : Je vous concède volontiers que notre système de pilotage a laissé à désirer dans le passé. Ce système s'améliore cependant, bien que ce ne soit pas encore assez vite. J'aimerais que le département de la Marine et des Pêcheries prît charge de ce service, ainsi que je l'ai souvent conseillé, car le pays se trouverait alors responsable. Cependant, ce n'est là qu'une question de détail. Continuons à améliorer et à outiller notre route du Saint-Laurent. Faisons cela dès maintenant. Je partage entièrement l'avis de mon honorable ami le ministre du Commerce, dont la grande expérience nous est si précieuse, que nos cours d'eau nous offrent le seul moyen praticable de pouvoir lutter avec avantage contre nos voisins des Etats-Unis.

M. SPROULE : L'honorable député peut-il nous donner les taux de transport de Montréal à Liverpool ?

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas ces renseignements sous la main. Depuis un an ou deux il n'y a pas eu autant de différence que dans le passé entre ces taux et ceux des ports américains. Autrefois, cette différence représentait 50 pour 100, et quelquefois

plus. Mais ce n'est là qu'une question de détail.

M. CLARKE : Y a-t-il réduction dans les taux d'assurance ?

L'honorable M. TARTE : La compagnie de chemin de fer du Pacifique a pris des arrangements avec les Lloyds pour des taux bien plus bas. Je crois que la Compagnie Allan assure aussi ses marchandises à de meilleures conditions. Quand les compagnies d'assurances ne pourront plus invoquer notre négligence pour prétexte, elles seront forcées d'abaisser leurs taux.

M. CLARKE : A venir jusqu'à présent, les compagnies d'assurances n'ont pas eu à se louer de nous.

L'honorable M. TARTE : Les compagnies d'assurances ont subi des désastres dans le bas Saint-Laurent comme elles en ont subi dans d'autres parties du monde, et elles se sont montrées trop empressées à rendre la route du Saint-Laurent responsable d'accidents qui se sont produits ailleurs. Cependant, continuons à consacrer toutes nos énergies et nos ressources à l'amélioration de la route du Saint-Laurent. Il est facile d'avoir des phares et signaux de brume de première classe. C'est affaire de travail et d'argent. Depuis un an ou deux, le département de la Marine et des Pêcheries a beaucoup fait sous ce rapport. Il n'y a maintenant aucun danger qu'un navire puisse faire complètement naufrage, entre Québec et Montréal, même s'il lui arrivait un accident. A mesure que nous perfectionnons l'éclairage du fleuve, entre Québec et Montréal, la navigation y devient de plus en plus sûre. J'ai remonté le fleuve, il y a quelque jours, par une nuit très noire, et j'ai pu constater que l'éclairage entre Sorel et Montréal était si parfait que les plus gros navires peuvent marcher la nuit en toute sûreté. Le Saint-Laurent est maintenant aussi bien éclairé que la rue Sparks, et si nous continuons à améliorer ainsi nos cours d'eau nous allons nous attirer tout le commerce qu'il nous faut.

M. COCHRANE : Est-ce que les taux de transport, sur l'Atlantique, à partir d'un port canadien, ne sont pas plus élevés que quand il s'agit d'un port américain ?

L'honorable M. TARTE : Pourquoi en serait-il ainsi à l'avenir ? De New-York à Liverpool il y a 3,000 milles, et de Montréal à Liverpool 2,600 milles. Si nous rendons notre route absolument sûre, pourquoi ces taux seraient-ils plus élevés ?

M. COCHRANE : N'est-il pas avéré que, dans le moment, les taux de transport sont plus élevés d'Halifax et de Saint-Jean et même de Québec, qu'il ne le sont d'un port américain ?

L'honorable M. TARTE : Je parle surtout en me plaçant au point de vue du port de Montréal. Les taux de Québec sont à peu près les mêmes. Parfois ils sont plus élevés, pour cette excellente raison que le port de Québec n'a pas pu fournir aux navires les mêmes sortes de marchandises que Montréal, mais en règle générale ces taux sont les mêmes. Je ne puis pas dire ce qu'il en est d'Halifax et de Saint-Jean, mais je crois pouvoir assurer que maintenant que le chemin de fer du Pacifique possède ses propres navires, nous allons pouvoir avoir des taux d'entier parcours aussi bas que ceux des compagnies américaines. Tenons-nous en à notre route canadienne, et tout ira bien. Les nations du monde, qui ont accompli quelque chose de grand, ne se sont pas laissées abattre dès les premières tentatives. Depuis quelque temps, je prends plaisir à lire l'histoire de l'empire allemand, qui est aujourd'hui la seconde puissance maritime. Comment cela s'est-il fait ? Tout simplement parce que les Allemands n'ont pas eu peur de dépenser pour améliorer leurs cours d'eau et subventionner leurs compagnies de navigation. Le commerce allemand est maintenant répandu par tout l'univers. Il n'y a pas de raison qui nous empêcherait de faire du Saint-Laurent la meilleure route qui se puisse trouver. N'oublions pas que cette route, pour le transport des produits périssables comme le beurre et le fromage, est bien supérieure aux routes américaines, par suite de la température plus fraîche que nous avons. Si l'honorable ministre de l'Agriculture veut bien me le permettre, je lui conseillerais de donner instruction à ses officiers de faire encore plus pour le port de Montréal. Sur les quais mêmes, on devrait installer des glacières pour recevoir le beurre et le fromage sortant des wagons. Chacun sait que le beurre et le fromage subissent de grands dommages, quand on les laisse exposer durant quelques instants à un soleil brûlant, quand même il ne s'agirait que d'un transport couvrant une distance d'un demi-mille. Par conséquent, je crois qu'il serait d'un immense avantage pour Montréal et nos autres ports d'avoir les aménagements qu'on trouve dans tous les ports étrangers bien outillés. Cela me surprend toujours d'entendre quelques-uns de nos amis se plaindre que nous dépensons beaucoup pour nos ports. En vérité, nous ne faisons que commencer à dépenser de l'argent. Qu'est-ce, en vérité, que 5 ou 10 millions dépensés pour un grand port national, à côté des 30 et 60 millions et plus dépensés par d'autres nations afin de mettre leurs ports en état de recevoir le trafic des navires modernes ? Je dois m'excuser pour avoir parlé si au long sur ce sujet.

Le MINISTRE DU COMMERCE : En réponse à l'honorable député qui m'a posé cette question, je puis dire que les taux courants, de nos ports à Liverpool, sont de 5¼ cents par 100 livres de blé et autres grains.

L'honorable M. TARTE : C'est-à-dire durant la saison de navigation.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Dans le moment. Ce sont probablement là les taux les plus bas qu'on ait jamais vus, et l'on m'informe que ces taux peuvent se comparer favorablement avec ceux de New-York.

M. COCHRANE : Le très honorable ministre peut-il nous donner les taux de transport de Chicago et autres points, pour le beurre et le fromage ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne puis pas donner les taux pour le beurre et le fromage. Ces taux varient beaucoup. Par exemple, de Midland à Liverpool, le taux est de 12½ cents. Cela donnerait 5¼ cents au navire et 7¼ cents au chemin de fer.

M. KEMP : Je porte autant d'intérêt à la route du Saint-Laurent que l'honorable député de la division Sainte-Marie, de Montréal. Mon intention n'était pas de provoquer le débat qui vient d'avoir lieu concernant cette route pour le transport des marchandises. Je parlais du transport des malles et des subventions que nous payons pour ce service. J'admets une grande partie de ce que vient de dire mon honorable ami, et j'ajouterai que cette année, à venir jusqu'à cette date, il s'est fait plus de trafic par voie du Saint-Laurent, que pendant toute autre période correspondante des années précédentes. Cela seul doit être une preuve de la supériorité de cette route, du moins pour le transport du grain.

Quant au beurre et au fromage, c'est une autre affaire. Pour les produits de l'industrie laitière, c'est la route populaire. Les expéditeurs canadiens ne veulent pas profiter des avantages que leur offrent les ports américains. La raison en est que dans les ports canadiens la température est moins élevée.

Pour ce qui concerne les taux de l'assurance, il ne faut pas oublier que lorsque le Pacifique Canadien fit l'acquisition des bateaux de la Compagnie Elder-Dempster, le taux des assurances sur ces bateaux fut diminué. C'est un avantage de plus, ajouté aux autres. Tout nous autorise à fonder plus d'espérances que jamais sur la route du Saint-Laurent. Je suis convaincu que le grain de toute la partie septentrionale de ce continent sera expédié par cette voie, de plus en plus grande quantité tous les ans.

Mais ce que j'ai surtout voulu faire remarquer, c'est ceci : Le ministre du Commerce vient de nous dire que la quantité de matière postale transportée par les navires canadiens, et pour laquelle nous payons $150,000, était de 68,000 livres, ou environ 35 tonnes.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela ne comprend que les malles expédiées du Canada en Angleterre.

M. KEMP : En vient-il autant ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pas tout à fait.

M. KEMP: J'admets que le " Tunisian " est un superbe navire dont nous avons le droit d'être fiers ; il y en a aussi un ou deux autres qui nous font honneur. Mais ils ne sont pas assez rapides pour le service postal. Au cours du débat, il a été démontré que 35 tonnes de matières postales sont transportées du Canada en Angleterre et environ autant d'Angleterre au Canada—disons 70 tonnes en tout. La subvention que nous payons serait donc à raison de $2,150 la tonne. Le taux ordinaire du fret d'Angleterre au Canada par tonne de 2,240 livres, est de $3 à $5, et un peu plus, je crois, du Canada en Angleterre.

L'honorable ministre du Commerce dit que ce n'est pas tant pour favoriser la route de Rimouski, que pour procurer des avantages à la population des provinces maritimes que nous faisons ces sacrifices. Je ne crois pas que la population des provinces maritimes profite beaucoup de ces avantages. Voyons un peu en quoi cela consiste. Une voiture à marchandise ordinaire transporte 40 tonnes. Puisque toute la matière postale expédiée du Canada ne pèse que 35 tonnes, il est évident que les gens des provinces maritimes expédient leur courrier par voie de New-York.

M. CLARKE : Ces 35 tonnes comprennent aussi les colis postaux.

M. KEMP : Oui, toute la matière postale. Je crois qu'il est clairement démontré que les Canadiens ne se prévalent pas de ces avantages. Il me semble qu'il est temps que le gouvernement étudie cette question sérieusement et sache au juste ce qui en est. Aurons-nous une ligne de steamers rapides sur l'Atlantique ? Avons-nous les moyens d'en avoir une? Quel est le programme du gouvernement sur cette question ? Nous ne pouvons pas continuer à payer $2,150 par tonne pour notre service postal entre le Canada et l'Angleterre. Cela n'a pas le sens commun.

M. ROBINSON (Elgin) : L'honorable député de la division Sainte-Marie de Montréal peut avoir raison. Mais il a été pendant plusieurs années ministre des Travaux publics, et il a été à même d'améliorer le Saint-Laurent pour que les navires de fort tonnage puissent y naviguer sans danger.

Avant son entrée au ministère des Travaux publics j'ai eu occasion de descendre et de remonter le fleuve deux fois et j'ai trouvé que la navigation y était assez sûre pour moi, et dans ce cas, elle devait l'être assez pour lui et pour tous les membres du cabinet. Nous désirons tous voir le port de Montréal convenablement outillé, et nous voulons même en faire un port libre, si c'est possible. Mais il faut pour cela que les citoyens de Montréal s'intéressent à leur propre port. J'avais le plaisir de me trouver à Montréal, ces jours derniers, et ce n'était pas ma première visite. J'y ai habité, il y a 43 ans, et à l'exception du port, je n'y ai constaté que très peu de progrès, sur tout sous le rapport de la propreté.

Les cultivateurs d'Ontario hésiteront avant d'expédier du beurre et du fromage par voie de Montréal, tant que ces produits seront exposés à devenir contaminés dans ce port. S'il y a ici quelques représentants de Montréal, je ne serais pas fâché de leur donner une petite leçon sur ce point. Il y a assez d'eau dans le Saint-Laurent pour tenir la ville propre, et si les citoyens de Montréal veulent que les cultivateurs d'Ontario expédient leurs produits dans leur port, ils devront veiller à la propreté de leur ville. J'ai aussi d'autres choses à dire de Montréal, mais je n'en parlerai pas, pour le moment. Mais, la prochaine fois que j'y retournerai, si cette ville n'est pas dans un meilleur état qu'il y a deux semaines, j'en dirai quelque chose.

M. SMITH (Wentworth) : Il ressort du débat que cette subvention n'est pas accordée pour le transport des malles. Elle sert uniquement à assurer le service de ces navirs entre l'Angleterre et les ports de Montréal et Saint-Jean.

Si nous pouvons avoir un bon service, l'argent sera bien employé ; comme je l'ai déjà dit, il faudrait installer à bord de ces navires un bon système de ventilation. Le ministre dit que dans un ou deux cas, il a été stipulé dans le contrat que le navire devrait être ventilé. J'aimerais à savoir quelles sont les lignes qui reçoivent cette subvention de $150,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La ligne Allan, seulement.

M. SMITH (Wentworth) : Le contrat avec la ligne Allan comporte que les navires seront parfaitement ventilés ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il y a des refrigérateurs à bord du "Tunisian" et du "Bavarian". J'ai expliqué que, dans le principe, cette subvention n'a pas été accordée pour le service postal ; je n'ai jamais prétendue, et je ne crois pas qu'un seul de mes prédécesseurs ait prétendu, que ces navires transportaient une quantité de matière suffisante pour justifier cette subvention.

En été, nous pourrions faire transporter toutes nos malles à très peu de frais, mais en hiver, nous ne pourrions pas avoir un service avec les ports de l'Atlantique sans accorder une subvention. Voilà la position telle quelle est .

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député fait erreur en disant que nous payons une subvention au "Tunisian" et au "Bavarian" pour ces compartiments frigorifiques. A l'heure qu'il est ces deux navires ne reçoivent pas de subvention pour cela.

M. SMITH (Wentworth) : Le gouvernement n'a-t-il rien payé pour avoir des compartiments frigorifiques sur ces navires, ou des compartiments ventillés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons rien payé pour les ventilateurs, ni pour les compartiments frigorifiques, je crois.

M. SMITH (Wentworth) : Le gouvernement ne paye pas pour avoir des ventilateurs sur l'un ou l'autre de ces navires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne peux pas répondre positivement quant aux ventilateurs, mais je suis d'opinion que ni l'un ni l'autre de ces navires ne sont au nombre de ceux auxquels nous payons quelque chose pour des compartiments ventilés. Quant aux compartiments frigorifiques, je ne suis pas certain.

M. SMITH (Wentworth) : Voici la position : nous payons une subvention de $150,000 à la compagnie Allan et, puisque nous n'en recevons presque rien sous le rapport du service postal, elle devrait nous donner quelque chose au point de vue du trafic. J'ai entendu le ministre de l'Agriculture se plaindre de ce qu'il ne pouvait pas obliger ces compagnies à installer des appareils de ventilation convenables pour le transport des marchandises périssables. Le gouvernement pouvait exiger cela avant d'accorder ces subventions. Puisque nous ne recevons rien en échange de la subvention, le ministre aurait pu au moins exiger que ces navires fussent pourvus de compartiments convenablement ventilés pour le transport des marchandises périssables. On a mis cette condition dans quelques uns des contrats et il n'y a pas de raison pour qu'elle ne soit pas dans les autres.

M. MONK : J'ai été vivement ému des reproches que l'honorable député d'Elgin (M. Robinson) fait à la ville de Montréal. Pour me servir du langage de Shakespeare :

> Je n'ai pas les larmes faciles comme certaines gens, mais ce reproche me touche à un endroit où il m'est plus sensible que toutes les larmes qu'on pourrait verser.

L'honorable député n'a pas raison de parler ainsi de Montréal. Cette ville n'est pas aussi sale qu'il voudrait le faire croire. Les maisons sont propres, les citoyens sont propres, et le port est loin d'être dans un état de malpropreté comme celui qu'il décrit. Je suis certain que les produits agricoles de la province d'Ontario passent par des endroits moins propres que la ville de Montréal. Nous avons eu dans notre administration municipale une période néfaste. Des sommes considérables ont été gaspillées inutilement, mais ceux qui connaissent notre histoire municipale savent que tout cela est changé maintenant. Nous avons actuellement une meilleure administration et des sommes importantes seront consacrées l'an prochain à l'entretien des rues. L'honorable député ne devrait pas conseiller aux gens de ne pas envoyer leurs produits à ce port important.

Puisque l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) a parlé des taux du

fret, je dirai que vu que nous payons des subventions considérables aux compagnies de steamers, nous devrions nous enquérir des taux de fret pour les produits agricoles et voir quel rapport ils ont avec les taux payés par les expéditeurs américains. Les Américains sont nos grand rivaux dans l'industrie du transport et le gouvernement devrait se faire un devoir d'exiger des compagnies que nous subventionnons, des taux qui nous permettraient de faire concurrence aux lignes américaines. Cela serait facile, mais je ne crois pas que le gouvernement actuel s'en soit jamais occupé.

La concurrence devient très vive et il me semble qu'il serait à propos de s'entendre sur un taux de fret raisonnable, avant d'accorder ces subventions.

Les mêmes remarques s'appliquent aussi à la question des assurances. Il est inutile d'améliorer la route du Saint-Laurent, de dépenser des millions en travaux de toute sorte, si nous ne nous entendons pas avec des compagnies d'assurances pour obtenir des conditions plus favorables, au fur et à mesure que nous augmenterons les facilités de la navigation sur le Saint-Laurent. Ces assureurs habitent l'Angleterre et comme l'a fait remarquer l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) ils mettent toutes les pertes sur le compte du Saint-Laurent. Puisque nos ministres vont fréquemment en Europe, il leur seraient facile de s'entendre avec ces assureurs et de savoir d'eux quel réduction ils feront dans les taux d'assurance, pourvu que nous mettions à exécution les améliorations qui ont été recommandées ou qui pourraient l'être par la suite.

Je suis convaincu que si le gouvernement faisait un arrangement de cette nature avec ces assureurs qui, pour la plupart, ignorent les travaux que nous faisons sur la route du Saint-Laurent, nous aurions avant longtemps des taux d'assurance raisonnables. Les assurances sur la cargaison, qui sont celles qui concernent surtout le public, sont beaucoup plus élevées que les assurances sur les navires. Autant que je sache, ces taux n'ont pas été diminués malgré tout l'argent que nous avons dépensés pour améliorer la navigation sur le Saint-Laurent. Les taux restent les mêmes et ils resteront les mêmes tant que nous n'auront pas fait comprendre à ces compagnies anglaises que chaque million de dollars que nous dépensons sur la route du Saint-Laurent, diminue les dangers et protège les compagnies d'assurances. Je crois qu'il y a quelques années, il a été question de fonder une compagnie d'assurance maritime au Canada. Je crois que ce serait une excellente chose et que le gouvernement devrait encourager cette compagnie si elle existe. Il est évident que si nous avions une compagnie d'assurance maritime au milieu de nous, elle pourrait suivre de beaucoup plus près que les compagnie anglaises, les améliorations qui se font sur la route du Saint-Laurent et cela créerait une concurrence salutaire qui serait toute à l'avantage des expéditeurs canadiens.

M. KEMP : L'honorable ministre des Douanes a fait un long séjour à Londres l'été dernier et peut-on savoir s'il a fait des démarches auprès des compagnies d'assurances pour obtenir des taux plus favorables pour les navires qui naviguent sur le Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Personnellement, je n'ai eu aucune entrevue avec les compagnies d'assurances, mais je crois que le directeur général des Postes peut nous fournir des renseignements sur ce point.

M. KEMP : Le directeur général des Postes a-t-il eu des entrevues avec les représentants des compagnies d'assurances.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que oui.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons eu nombreuses entrevues avec les assureurs et c'est une question qui mérite certainement toute l'attention de la Chambre, car le taux des assurances est le plus grand obstacle qui nous empêche de tirer tous les avantages possible de la route du Saint-Laurent. Les assureurs ont soumis un mémoire dans lequel il était dit que, depuis nombre d'années, les désastres étaient si nombreux sur le Saint-Laurent que leur livre indiquait des pertes au lieu de bénéfices. C'est là leur prétention, et je la donne pour ce qu'elle vaut.

L'honorable M. TARTE : Si l'honorable ministre se rappelle bien, ces assureurs——

Le MINISTRE DU COMMERCE : Dans une certaine circonstance, ils nous ont même tenu responsables d'une naufrage survenu sur les côtes d'Ecosse.

L'honorable M. TARTE : Et ils ont mis ensemble les dix ou douze dernières années, sans tenir compte des améliorations apportées depuis 5 ans. Je me rappelle parfaitement avoir discuté cette question avec eux et leur avoir démontrer qu'ils avaient tort, vu qu'ils nous reprochaient tous les accidents survenus dans le passé. La route du Saint-Laurent a été considérablement améliorée depuis 4 ou 5 ans et nous continuons à l'améliorer d'année en année, de jour en pour. Les taux exorbitants exigés par les Lloyds n'ont pas leur raison d'être et je ne comprends pas qu'on leur permette de nous écorcher ainsi.

Ce sont de puissantes compagnies et il se peut que les Américains, qui sont plus riches que nous, aient plus d'influence que nous auprès des compagnies d'assurances de Londres. Mais puisque nous avons fait notre devoir, puisque nous avons le droit pour nous, si ces assureurs refusent de nous rendre justice quand toutes les améliorations entreprises seront terminées—je n'aurai peut-être pas alors grand-chose à dire sur les

questions publiques—je n'hésiterais pas à prendre les moyens les plus énergiques pour faire cesser cet état de choses.

M. WRIGHT : N'a-t-on pas annoncé, ici même, il y a quelque temps, que les taux d'assurance avaient été diminués sur les navires de la Compagnie du Pacifique ?

L'honorable M. TARTE : Oui.

M. WRIGHT : Alors la réforme est commencée.

L'honorable M. TARTE : Oui, parce que nous avons nous-mêmes commencé à faire notre part. Les choses ne vont pas trop mal, mais il me semble qu'elles pourraient aller mieux. Je profite de toutes les occasions pour faire comprendre à la Chambre la nécessité de ne pas retarder l'amélioration de nos voies navigables. Il est indéniable qu'elles sont les moyens de transport les plus avantageux que nous ayions à notre disposition.

M. CLARKE : Dans quelle condition s'est faite la navigation cette année par la route du Saint-Laurent ? Combien d'accidents ont eu lieu ?

L'honorable M. TARTE : Il n'y a presque pas eu d'accidents entre Québec et Montréal.

M. CLARKE : Je parle du Saint-Laurent en général, et non pas d'une partie particulière du fleuve.

L'honorable M. TARTE : Il n'y a pas eu d'accidents graves. Tout dernièrement le " Monterey " de la ligne du Canadien Pacifique a fait naufrage près des Iles Saint-Pierre et Miquelon, pas du tout dans les eaux canadiennes.

M. BICKERDIKE : En réponse à l'honorable député de Jacques-Cartier, au sujet des taux d'assurance je puis dire que je ne considère pas que les compagnies exigent des taux exorbitants pour notre pays. On peut faire assurer le fromage pour 20 cents par $100, depuis Toronto jusqu'à l'intérieur de l'Angleterre, avec un séjour de 10 jours sur le quai de chaque côté. Ces prix n'ont absolument rien d'exagéré. Les taux ont diminués de moitié depuis 2 ans, et cela est dû, en grande partie, aux améliorations faites à la route du Saint-Laurent. A propos de l'établissement d'une compagnie canadienne, je dois dire que nous en avons deux ou trois dont les actionnaires sont exclusivement canadiens. Nous avons d'abord la compagnie d'assurance maritime royale récemment formée à Montréal, puis la " British American " et la " Western " dont presque tous les actionnaires sont canadiens. A l'heure qu'il est les taux sont de 20 cents par $100 pour les meilleurs navires, comme ceux de la ligne Allan ; et on accorde un délai de 10 jours sur le quai, des deux côtés. Peut-on prétendre que ces taux sont de nature à éloigner le trafic de la route du Saint-Laurent ? La Compagnie du Pacifique a obtenu une réduction de 25 cents au printemps de 1903. Durant la dernière saison de navigation il y a eu 7 ou 8 naufrages dans le fleuve ou dans le golfe. Le gouvernement fit des enquêtes sérieuses pour découvrir les causes de ces accidents et dans tous les cas il a été constaté qu'ils étaient dus, non à l'absence d'améliorations convenables, mais à l'incompétence des officiers.

L'honorable M. TARTE : De quels officiers?

M. BICKERDIKE : Des fois, c'était le capitaine, d'autres fois le second, et dans certains cas le pilote. Mais je ne crois pas qu'il y ait un seul cas dans lequel l'accident ait été causé par des défectuosités dans le chenal du SaintLaurent. Ces faits ont été portés à la conaissance du ministère de la Marine et des Pêcheries par le capitaine Spain, qui a été chargé de faire plusieurs enquêtes, et par le capitaine Salmon, qui en a aussi conduit quelques-unes. Chaque fois, il a été constaté que les accidents n'étaient pas dus à des défectuosités du chenal, mais à l'incompétence des officiers.

M. R. L. BORDEN : Quels sont nos taux, comparés à ceux des Lloyds? Je suppose que nous avons des compagnies qui assurent par la route du Saint-Laurent ? Les taux sont-ils à peu près les mêmes?

M. BICKERDIKE : Oui, virtuellement les mêmes.

L'honorable M. TARTE : Quels sont les taux américains

M. BICKERDIKE : Ils sont environ 20 pour cent plus bas que les nôtres.

M. MONK : Cela revient à ce que je disais. Mon honorable ami (M. Bickerdike) est lui-même à la tête d'une compagnie d'assurances et les compagnies d'assurances trouvent toujours les taux très modérés, tandis que la masse des assurés croient que ces taux sont exorbitants. Je ne suis pas assez au courant de cette question pour la discuter ici, mais il est indéniable que nos taux sont beaucoup plus élevés que ceux des Américains et c'est le point que je tiens surtout à faire ressortir.

M. BICKERDIKE : Il en sera naturellement toujours ainsi, parce que notre route comprend plusieurs centaines de milles de navigation fluviale qui est toujours plus dangereuse.

M. COCHRANE : L'honorable député n'a-t-il pas dit que le fleuve était en parfait état et que les accidents étaient dus à la négligence des officiers?

M. BICKERDIKE : Parfaitement.

M. MONK : Tout est là, et sans vouloir recommander la nomination d'une commission, une chose que le gouvernement du jour semble avoir mise à la mode, je crois que si l'on chargeait un homme compétent d'ex-

poser la situation aux compagnies d'assurances et leur faire comprendre la valeur des travaux que nous faisons tous les ans dans le Saint-Laurent, on réussirait à rabaisser les taux à un chiffre qui nous permettrait de lutter avec les expéditeurs américains.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : La discussion semble s'être écartée du sujet. Je ne crois pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre qui voudrait demander l'abolition de cette subvention de $150,000,- car c'est cela seul qui nous assure un service régulier. Si nous devons nous contenter des navires qui font le trafic, ils arriveront et partiront quand cela fera leur affaire. L'honorable député de la division Sainte-Marie, de Montréal (l'honorable M. Tarte) se laisse toujours emporter quand il parle de la route du Saint-Laurent et des amélirations du port de Montréal. Cette année le port de Montréal a eu un avantage, parce qu'on a aboli les péages sur les canaux et cela a eu pour effet d'augmenter le trafic. J'espère que non seulement Montréal, mais d'autres ports canadiens, deviendront aussi des ports libres et je ne doute pas que tous en retireront un accroissement de trafic. La question de la propreté des rues de Montréal est quelque peu étrangère au sujet qui nous occupe et je n'en parlerai pas. Il y a une chose cependant que nous ne devons pas oublier, et c'est que le port d'Halifax est de 250 milles plus rapproché de l'Angleterre que tout autre port canadien.

M. KEMP : Que dites-vous de Sydney?

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le port de Sydney n'est pas ouvert à la navigation toute l'année. Je suis un partisan de Sydney ; je suis né dans l'île du Cap-Breton et tout ce qui intéresse cette île me tient au cœur. Je voterais des deux mains en faveur de Sydney, si ce port était ouvert toute l'année. Il n'y a pas de dragages à faire dans le port d'Halifax. Il possède déjà tout ce qu'il faut, si ce n'est peut-être quelques quais de plus pour les navires. On se moque de temps à autre des marchands d'Halifax et l'on prétend qu'ils sont arriérés. Cependant nous avons dans notre port sept ou huit quais auxquels les plus gros navires peuvent accoster et ces quais ont été construits par les marchands d'Halifax, avec leur propre argent et sans le secours de personne.

J'ai entendu avec plaisir un représentant d'Ontario s'intéresser au port d'Halifax et on me permettra de faire quelques remarques concernant les idées exprimées par l'honorable député d'York-est (M. Maclean). Je suis un homme âgé, mais sur cette question d'une ligne rapide, je professe probablement des opinions plus avancées que celles du gouvernement.

M. CLARKE : Ce n'est pas difficile.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Si nous possédions une ligne rapide, les voyageurs s'en serviraient du moment que nous pourrions leur démontrer que la traversée est de deux jours plus courte que par New-York. Les Etats-Unis sont un grand pays et les Américains eux-mêmes viendraient s'embarquer au port d'où le voyage serait moins long. Celui qui désire aller en Europe avec sa famille, cherche à échapper au mal de mer autant que possible, et il choisira toujours la ligne par laquelle il devra rester le moins longtemps en mer. Je ne regrette pas de ne pas avoir une ligne rapide à l'heure qu'il est, car je ne suis pas du tout satisfait de la vitesse que le gouvernemnt exige de ces navires.

M. ROBINSON (Elgin) : Une dame qui désire aller en Europe et qui veut échapper au mal de mer devrait prendre le bateau à Montréal pour s'habituer au balancement du navire, avant d'arriver en pleine mer, et elle ne sera pas malade. Tous ceux qui redoutent le mal de mer devraient s'embarquer à Montréal ou à Québec et non à Halifax.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : On ne peut pas s'embarquer à Montréal en hiver.

M. KEMP : L'honorable député de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike) peut-il me dire si les navires anglais sont assurés dans nos compagnies canadiennes ?

M. BICKERDIKE : Non. Il n'y a pas de compagnies canadiennes assez puissantes pour entreprendre ce genre d'affaires. Ces assurances se font entièrement par les Lloyds d'Angleterre.

M. KEMP : C'est ce que je pensais et le navire vaut ordinairement plus que la cargaison. L directeur général des Postes peut-il nous dire ce qui a été fait, par les minitres qui sont allés à Londres l'été dernier, concernant l'assurance des navires anglais qui prennent la route du Saint-Laurent ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai assisté à une séance du comité des Lloyds et j'ai expliqué que l'opinion générale, au Canada, était que les compagnies anglaises imposaient des taux différentiels au détriment de la route du Saint-Laurent. Ces messieurs ont donné des raisons qui paraissaient justifier leur manière d'agir, bien qu'ils attribuassent cependant à la route du Saint-Laurent des désastres dont elle n'était pas responsable. Je crois qu'ils mettent sur le compte du Saint-Laurent les accidents éprouvés par un navire qui aurait pris cette route, même si l'accident s'est produit sur les côtes d'Ecosse ou d'Angleterre. Quoi qu'il en soit, ils ont protesté de leur désir de mettre fin à tous taux différentiels, et au nom du gouvernement, je les ai invités à envoyer des représentants au Canada, pour étudier la route du Saint-Laurent et signaler les difficultés et les dangers qu'ils voudraient faire disparaître. J'ai même promis, au nom du gouvernement, de payer tous les frais de cette inspection afin que nous puissions connaître au juste quelles sont leurs objections, pour que nous puis-

sions prendre les moyens de les faire cesser. Ils ont promis d'envoyer une délégation, mais je n'en ai pas encore eu de nouvelles.

M. CLARKE : A cette occasion a-t-il été question d'une ligne transatlantique rapide?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'en a pas été question.

M. KEMP : D'après tout ce qui s'est dit à cette reunion, l'honorable ministre peut-il nous laisser espérer que nous obtiendrons bientôt une réduction dans les taux d'assurance ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne voudrais pas me permettre de parler en leur nom, mais ces messieurs se sont montrés très bien disposés envers le trafic canadien et ont protesté de leur désir de nous rendre justice. Cependant ils ont expliqué que les Lloyds ne sont pas une institution ayant des taux fixes, mais que les taux sont déterminés par les assureurs, pour chaque cas particulier. Quand il s'agit d'assurer un navire, le courtier se rend à l'endroit où se tiennent les assureurs et il leur soumet un mémoire indiquant le chiffre de l'assurance qu'il désire avoir sur tel ou tel navire. Il indique le taux qu'il veut payer et tous les assureurs qui acceptent ce taux sont libres de le faire. Le courtier connaît les exigences des assureurs, il calcule approximativement quel sera le taux exigé et celui qui est fixé est accepté comme étant l'expression de l'opinion la plus générale parmi les assureurs.

La grande difficulté consiste à amener les assureurs à modifier leurs opinions. J'ai constaté dans le comité, d'excellentes dispositions en faveur du Canada et un désir sincère de la part des assureurs de se laisser convaincre, si c'est possible, que notre route ne mérite pas d'être traitée en paria, comme elle l'a été. Il est possible qu'une correspondance ait été échangée entre le ministre de la Marine et des Pêcheries d'alors (l'honorable M. Sutherland) et les assureurs. Je me suis surtout efforcé de les amener à signaler les objections qu'ils avaient à envoyer des personnes compétentes qui constateraient elles-mêmes que ces objections n'existent plus, ou si elles existent encore, de les faire disparaître.

M. KEMP : Je désirerais avoir des renseignements sur ce que nous payons actuellement pour le transport de la malle jusqu'à New-York et à travers l'Atlantique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les taux sont fixés par la convention postale internationale, et je ne puis pas dire, de mémoire, ce que nous payons.

M. KENDALL : Il y a un côté de cette question que je tiens à faire ressortir. Je crois que les compagnies d'assurance ne sont pas les seules à blâmer. Les compagnies de steamers sont responsables d'une grande partie des naufrages qui ont lieu. Comme preuve, je peux citer deux incidents dont j'ai eu connaissance. Je me trouvais, par hasard, dans les bureaux d'une grande compagnie de steamers, à Londres, et j'ai entendu un directeur de la compagnie reprocher amèrement à un capitaine de n'avoir pas été plus vite au cours de deux de ses derniers voyages. Le capitaine donna pour excuse qu'il s'était trouvé pris dans un brouillard et que s'il avait marché à plus grande vitesse il se serait exposé à briser le navire sur des banquises. J'ai aussi entendu le directeur lui dire que s'il n'était pas disposé à faire de meilleures traversées, on trouverait quelqu'un pour le remplacer. Une autre fois, je faisais la traversée entre Halifax et Londres. Nous avons eu du brouillard pendant la plus grande partie de voyage. Cette fois je n'ai pas entendu la conversation moi-même, mais j'ai appris à Londres que ce capitaine, comme le premier, avait été menacé de destitution s'il ne faisait pas de traversées plus rapides à l'avenir. Je revins au Canada sur le même bateau. Nous sommes arrivés près des bancs de Terre-Neuve la nuit et par un temps de brouillard. On demanda au capitaine de modérer. Il promit de le faire, mais continua à la même vitesse. A 6 heures du matin, le brouillard devint plus épais et nous aperçûmes une banquise tout près du navire. Les faits que je rapporte peuvent être corroborés par un capitaine de navire bien connu dans les provinces maritimes. Parlant des accidents qui ont eu lieu dans le Saint-Laurent l'année dernière, ce capitaine qui a navigué longtemps dans le golfe et qui n'a jamais subi d'avaries, disait que pas un seul de ces accidents ne serait arrivé sans l'ambition des capitaines de raccourcir la durée de la traversée. Il ajoutait que tout ce que nous pourrons faire sous forme de phares et de sirènes, aux endroits dangereux, n'empêcheraient pas les accidents, tant que les capitaines ne recevront pas instruction des compagnies de ne pas côtoyer de trop près les endroits dangereux.

L'honorable M. TARTE : Tous ceux qui ont voyagé par la route américaine et la route canadienne savent, qu'à l'automne, il y a autant de brouillard sur les bancs de Terre-Neuve par la route américaine que par la nôtre. J'ai fait plusieurs voyages par les deux routes et je puis dire que l'on rencontre autant de brouillard en partant de Boston, de New-York et de Philadelphie qu'en partant de Québec. Les Lloyds anglais ne peuvent donc pas prétexter le brouillard pour augmenter les taux d'assurance. Je crains que la véritable raison ne soit l'énorme quantité de trafic qui se fait entre les ports des Etats-Unis et ceux de l'Angleterre. L'influence des Américains est trop forte pour nous.

Nous traversons une période de nationalisation des services publics. Les gouvernements se montrent de plus en plus disposés à accepter de lourdes responsabilités. Il me semble que quand la réputation et le commerce d'un pays sont en jeu le gouver-

nement pourrait s'exposer à quelque risques. Si les Lloyds que le directeur général des Postes a invité à venir visiter nos améliorations et qui n'ont pas répondu à notre invitation, ne veulent pas se montrer raisonnables, le gouvernement pourrait devenir notre propre assureur. La chose est possible. Les compagnies anglaises devraient comprendre que nous sommes maintenant une nation ; nous parlons constamment de 50,000,000 et 100,000,000 de dollars. Si mon honorable ami et ancien collègue voulait élever la voix et se montrer énergique sur cette question d'assurance, je suis convaincu que les Lloyds finiraient par céder. La route du Saint-Laurent a été améliorée et nous continuons à l'améliorer tous les jours et cependant, plus nous faisons de travaux, moins les compagnies d'assurances paraissent en tenir compte.

Lorsque la Compagnie du Pacifique inaugura son service maritime, on allégua comme raison pour diminuer les taux, que la compagnie était certaine de pouvoir s'assurer les services des meilleurs employés. Mon honorable ami de Saint-Laurent (M. Bickerdike) a eu raison de dire que les enquêtes faites l'automne dernier sur les accidents survenus, ont démontré que ces accidents étaient dus à l'incapacité ou à la mauvaise conduite des officiers de ces navires. Je suis porté à croire que quelques-unes des compagnies engagent des officiers sans expérience. On ne peut avoir des employés compétents aujourd'hui à moins de leur payer des appointements raisonnables.

M. BROCK : Il nous serait bien plus facile d'atteindre le résultat que nous avons en vue, si nous étions un peu plus modérés dans notre désir d'obtenir un service rapide. Le gouvernement semble vouloir obtenir à tout prix un service de 20 ou 22 nœuds. Je crois qu'il serait bien plus facile d'en arriver à une conclusion satisfaisante sur cette question, si le gouvernement voulait se contenter d'un service de 18 nœuds. C'est là un service que plusieurs lignes de steamers pourraient donner, et qui se trouveront exclus du concours si on exige une plus grande vitesse. On prétend que les voyageurs sont toujours disposés à parcourir la plus longue distance possible par terre, afin d'abréger la durée du voyage sur l'océan. C'était ce raisonnement que l'on se faisait il y a quelques années passées, lorsque des navires de qualité inférieure faisaient le service de l'Atlantique. Mais avec le confort qui règne aujourd'hui à bord des steamers de première classe, on n'est pas aussi pressé de diminuer autant que possible la durée de la traversée de l'océan. Et c'est ici que se présente la question des assurances.

Il est bien plus facile d'assurer un de nos steamers de première classe faisant le service entre Liverpool et Montréal, que d'assurer un steamer qui est obligé de traverser l'océan à une vitesse de 22 nœuds à l'heure. Les taux sont bien moins élevés pour les premiers. Le navire qui traverse d'Europe en Amérique, dès qu'il approche des bancs de Terre-Neuve, ou de la rive canadienne est exposé, durant certaines saisons, à être retardé par la brume durant deux ou trois jours. Un steamer faisant 22 nœuds ne peut aller plus vite dans la brume qu'un steamer de 18 nœuds et son entretien coûte beaucoup plus cher. La différence dans le coût de l'entretien des deux steamers est énorme.

J'admets avec le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) que les compagnies, dans leur désir d'exploiter leurs navires à bon marché, emploient des officiers sans expérience, et c'est probablement là que l'on doit chercher la cause d'un certain nombre d'accidents. On devrait s'efforcer d'employer des marins capables de conduire les navires en toute sureté. Les compagnies de steamers semblent n'avoir de considération que pour le capitaine qui peut faire faire la traversée à son navire le plus rapidement possible. L'ignorance de la part de ces marins est en partie responsable des accidents qui se sont produits près des côtes, ainsi qu'en remontant le Saint-Laurent. Je considère que nous payons un prix très élevé pour le plaisir de gagner une heure ou deux en vitesse. Ayant moi-même fait la traversée de l'Atlantique plus de cinquante fois, j'ai une certaine expérience sur cette question, et je sais qu'avec le confort actuel, les voyageurs ne sont pas aussi impatients d'abréger le voyage qu'autrefois. Avec le confort qui existe à bord de ces navires, la lumière électrique dans les cabines, de la musique exquise, des salons et des fumoirs meublés avec le plus grand luxe, un menu recherché, et tout le bien-être possible, les voyageurs, règle générale, jouissent trop du voyage pour avoir bien hâte qu'il finisse. Il y a quelques années, lorsque nous étions obligés d'aller fumer sur le pont et que les cabines étaient placées exactement au-dessus de l'hélice, c'était une autre affaire, et il n'est pas surprenant que les voyageurs fussent désireux de faire la traversée aussi rapidement que possible.

Actuellement, les voyageurs ne tiennent pas à payer un prix supérieur, pour risquer la traversée dans un steamer faisant vingt-deux nœuds à l'heure, quand ils peuvent faire la traversée à bord d'un steamer ayant une vitesse de 18 nœuds à bien meilleur marché.

Dans les négociations que le gouvernement pourra entamer pour obtenir un service rapide sur l'Atlantique, je le prie de s'occuper plus de la sûreté des voyageurs que de la vitesse des navires. Plus la sûreté sera grande, moins élevée sera l'assurance. Si vous insistez pour obtenir un service de 22 nœuds, vous ne pourrez vous procurer du fret, parce que les taux de transport devront être très élevés pour couvrir les frais d'assurance additionnels et ce qu'il en

coûtera pour faire voyager ces steamers rapides. Je ne crois pas que le pays tienne à payer un million de dollars par année pour obtenir un service rapide sur l'Atlantique comme celui dont on parle. Un grand nombre de ceux qui préconisent ce service, seraient les derniers à vouloir engager le pays dans une dépense d'un million de dollars par année pour un pareil service.

M. SMITH (Ontario) : En quoi le contrat conclu cette année avec la Compagnie Allan diffère-t-il du contrat du 15 mars 1901 ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est le même contrat.

M. SMITH (Ontario) : Je ne vois rien dans ce contrat concernant la ventilation à bord des navires.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il n'en est pas question.

M. SMITH (Ontario) : Je désire attirer l'attention de la Chambre sur cette importante question. On pourrait dépenser ces $150,000 par année à cette seule fin, et ce ne serait pas de l'argent perdu. Il est certain que depuis un an ou deux nos navires ont transporté les marchandises périssables en bien mauvais état. Les pertes de ce chef se sont élevées chaque année à des millions de dollars pour les produits périssables et principalement pour les pommes. Le ministre de l'Agriculture nous a déjà dit qu'il n'était pas en état de donner des ordres aux propriétaires de navires, ou de se rendre lui-même à bord de ces navires afin de voir si les ventilateurs, pour lesquels le gouvernement paye, sont utilisés. Il me semble que lorsque le gouvernement accorde une subvention considérable, on devrait poser comme condition dans le contrat que ces navires devront être convenablement ventilés. Quelques-uns d'entre eux sont munis d'appareils de ventilation qui ne coûtent rien ou bien peu de chose au gouvernement ; mais nous ne pouvons dire si ce mode de ventilation est convenable, à moins qu'un employé du gouvernement ait le droit de se rendre à bord du navire et d'en faire l'épreuve, afin de se rendre compte si les ventilateurs sont mis en fonctionnement ou non. Actuellement, cette épreuve ne peut se faire qu'avec la permission des propriétaires de steamers, mais on pourrait facilement stipuler que nous aurons le droit de faire cette inspection.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cette proposition de l'honorable député mérite d'être prise en considération, et j'en prendrai note.

M. SPROULE : Quant à ce qui concerne les remarques de l'honorable député de Toronto (M. Brock), comme notre silence pourrait laisser supposer que nous approuvons son attitude, je désire déclarer que je ne partage pas sa manière de voir. Aujourd'hui tout se fait à la course. Comme le dit Fanny Fern, nous ressemblons un peu à l'écureuil, et nous nous agitons du matin jusqu'au soir. Les voyageurs n'aiment pas les modes de transport lents, que ce soit par steamer ou autrement. Plus nous allons vite, plus nous sommes satisfaits. Il est inutile pour le gouvernement d'accorder une subvention à une ligne de steamers dont la vitesse n'excèdera pas 18 nœuds à l'heure. Si nous devons avoir une ligne rapide, il faut qu'elle soit l'égale des meilleures, autrement nous ne pourrons attirer les voyageurs de notre côté.

M. LOGAN : J'approuve entièrement ce que vient de dire l'honorable député (M. Sproule). C'est vouloir gaspiller l'argent public que de subventionner un service de 16 nœuds. Ayons un service rapide, ou n'accordons de subvention à personne. Il nous faut faire concurrence à la route de New-York. Je considère que nous devrions avoir un service rapide sur l'Atlantique dans le plus court délai possible. La réalisation de ce projet semble offrir de nombreuses difficultés, et je ne crois pas que le gouvernement soit à blâmer ; mais si nous devons avoir un service rapide pour le transport des voyageurs, que ce soit un service de 21 ou 22 nœuds à l'heure. Il nous faut essayer d'amener le voyageur anglais à venir au Canada en passant par les ports canadiens. Actuellement, si vous demandez aux voyageurs anglais pas quelle route ils sont arrivés au Canada, 19 sur 20 vous diront qu'ils sont venus par voie de New-York ou de Boston. Mais en arrivant par New-York, les voyageurs reçoivent une fausse impression du Canada. Quand un homme a visité Saint-Pierre de Rome, il ne tient guère à visiter les autres cathédrales de moindre importance qui se trouvent dans le reste de l'Europe. Le même principe s'applique lorsqu'un voyageur venant d'Europe débarque à New-York et part de cette grande métropole pour se rendre dans une ville canadienne. L'impression qu'il se forme du Canada n'est pas aussi bonne qu'elle l'aurait été s'il fut venu directement à Québec, à Montréal, à Halifax ou à Saint-Jean. Je dis donc que c'est gaspiller inutilement l'argent public que d'accorder une subvention pour un service de 16 nœuds, tel que mentionné par l'honorable député de Toronto (M. Brock). Ayons un service rapide, ou n'accordons aucune subvention.

M. ROSS (Victoria) : Je désire dire un mot en réponse au député de Toronto (M. Brock). Ce dernier semble oublier que le trajet par chemin de fer est beaucoup plus confortable aujourd'hui qu'il l'était autrefois. Vous pouvez maintenant vous procurer à bord des convois un aussi bon lit et une aussi bonne table que dans les meilleurs hôtels. Le public est bien plus disposé à voyager par chemin de fer actuellement qu'il l'était il y a 20 ans passés. J'ai moi-même fait le voyage de Portland à Ottawa, en 1867, et je dois dire que c'était un voyage très fatiguant. Nous n'avions ni lit ni con-

fort d'aucun genre. C'est bien différent aujourd'hui. Si vous prenez l'Intercolonial pour vous rendre d'Halifax à Montréal, vous trouverez à bord du convoi une aussi bonne table et autant de confort que dans n'importe quel hôtel canadien.

M. HEYD : Il est bien évident que les opinions sont partagées sur la nécessité qu'il y a d'avoir un service rapide. Pour ma part, je suis bien content que le gouvernement n'ait pas réussi jusqu'à présent à conclure un arrangement satisfaisant. Je suis convaincu qu'une dépense d'un million ou d'un million et demi par année pour encourager un service rapide serait de l'argent perdu, en autant que le peuple est concerné. Il n'y a pas une personne sur cent qui tienne à ce que nous obtenions ou non un service rapide. Il est inutile de prétendre que nous devons grever la masse des contribuables pour augmenter le confort des quelques privilégiés qui pourront se permettre de se servir de ces steamers. Si nous avons un million ou un million et demi de dollars à dépenser pour aider à la navigation, utilisons ce montant pour assurer le transport de nos marchandises à bon marché et en toute sûreté, et développons ainsi par ce moyen ce commerce dans lequel la masse de la population est intéressée.

Bien peu de gens se préoccupent de savoir si nous pourrons jamais amener les voyageurs à partir de New-York pour venir prendre un steamer rapide à Montréal. Ce que nous voulons au Canada, c'est de pouvoir exporter nos produits agricoles en Europe, dans le meilleur état de conservation possible et aux conditions les plus avantageuses possibles.

M. FOWLER : Je considère que le point le plus important dans toute cette affaire est celui des taux concernant le transport des marchandises. Si j'ai bien compris les chiffres cités par l'ex-ministre de Travaux publics (l'honorable M. Tarte), le coût du transport des marchandises des grands lacs à Montréal ou autres ports canadiens, n'est pas plus élevé que par la voie américaine, mais c'est le coût du transport océanique qui est plus élevé par la voie canadienne que par la voie américaine, bien que nous ayons l'avantage au point de vue de la distance.

Je considère qu'il est du devoir de ministre du Commerce de s'assurer de la cause de cette grande différence qui existe dans les taux de transport océanique entre les ports canadiens et les ports américains. Si cette différence est due au fait que les taux d'assurance sont plus élevés, on devrait prendre les moyens de remédier à cet état de chose. Ces taux d'assurance n'ont pas diminué en proportion des améliorations qui ont été apportées à la route du Saint-Laurent, ou aux ports de Saint-Jean et d'Halifax. Il est très important pour la population des provinces maritimes que les produits de l'ouest, dont la quantité augmente si rapidement, soient expédiés par les ports canadiens. Les représentants de l'est comme ceux de l'ouest sont convaincus comme moi que si nous voulons devenir une nation, il faut que notre commerce soit expédié par nos propres ports.

Je considère donc qu'il est de la plus haute importance d'étudier cette question et de trouver un moyen d'égaliser les taux de transport des marchandises. Ces taux devraient être moins élevés par la route canadienne que par la route américaine. On a prétendu que le ministre du Commerce n'avait pas grand chose à faire, et que son ministère n'était d'aucune utilité. Je n'étais pas député dans cette Chambre, mais je me rappelle avoir lu que le titulaire actuel de ce ministère a plus d'une fois déclaré dans cette Chambre que le ministère de l'industrie et du commerce était un rouage inutile dans l'administration. Si l'honorable ministre n'a pas semblé apporter un grand intérêt à la question qui nous est actuellement soumise, je suppose qu'il voulait en agissant ainsi justifier les opinions qu'il a exprimées lorsqu'il était dans l'opposition. Il prétendait que la fonction de ministre du Commerce était inutile et il veut justifier cette prétention en ne faisant rien durant le temps qu'il occupe cette charge. Cette question est très importante et elle a été trop négligée jusqu'à présent. J'espère donc que l'honorable ministre va chercher à découvrir la cause de cet état de choses, et une fois qu'il l'aura trouvé, qu'il prendra les mesures nécessaires pour la faire disparaître.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je suis porté à croire qu'actuellement les taux de transport à partir de Montréal sont aussi bon marché qu'il est possible de les obtenir. Il n'est guère possible que l'on puisse jamais espérer pouvoir transporter le grain à meilleur marché qu'à 5½c par 100 livres, comme cela a lieu aujourd'hui.

M. FOWLER : Je ne le sais pas personnellement ; mais on a affirmé dans cette Chambre que les taux de transport, à partir de Montréal et de Québec, étaient plus élevés que les taux de transport exigés de New-York, Boston ou Portland.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pas dans le moment.

M. FOWLER : Dans ce cas, que faites-vous donc de l'affirmation qui a été apportée aujourd'hui dans cette Chambre et qui n'a pas été contredite, que l'on peut expédier des marchandises à meilleur marché par la route américaine ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les taux ne sont pas plus élevés durant la saison d'été. La réduction dans les taux de péage a mené un trafic considérable dans le port de Montréal.

M. FOWLER : C'est vrai, mais l'hiver ces taux n'existent plus et durant cette saison de

grandes quantités de marchandises sont expédiées par les ports de l'Atlantique.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Durant la saison d'hiver la chose est impossible.

M. SMITH (Wentworth) : N'est-il pas vrai que dans les contrats intervenus avec certaines lignes de steamers, il est stipulé que les taux de transport à partir de certains endroits de l'intérieur du Canada pour gagner le littoral de l'océan et de l'Angleterre, ne doivent pas être plus élevés que les taux de transport des marchandises à partir du même point au Canada en passant par New-York?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mais, si je comprends bien, cete condition ne se trouve pas dans le contrat de la Compagnie Allan.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non.

M. SMITH : L'honorable ministre pourrait-il nous dire pourquoi?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je viens de dire que la Compagnie Allan nous a fait remarquer, avec beaucoup d'à propos, je crois, que le transport des marchandises durant l'hiver se fait à perte des ports de Saint-Jean et d'Halifax.

M. SMITH (Wentworth) : Mais n'est-il pas stipulé dans certains contrats que les taux exigés de Montréal ne devront pas être plus élevés que les taux exigés viâ les ports américains ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les contrats conclus avec plusieurs lignes faisant le service de Saint-Jean contiennent cette disposition, mais elle ne se trouve pas dans le contrat intervenu avec la maison Allan ; et je ne crois pas que nous réussirions à obtenir des conditions plus avantageuses, quand bien même nous les demanderions. Vous pouvez abolir cette disposition si vous le désirez. Je la considère comme étant d'aucune valeur durant la saison d'été. Elle est maintenue dans la loi, parce qu'elle est d'un grand avantage pour les ports de Saint-Jean et d'Halifax.

M. SMITH (Wentworth) : Cette stipulation contenue dans le contrat est très importante. Il est à ma connaissance que dans certains cas elle a eu pour résultat de forcer des navires quittant un port canadien à abaisser leurs taux de transport, parce qu'ils étaient plus élevés que ceux d'un port américain. Comme ils étaient tenus de transporter les marchandises au même taux, ils durent faire une réduction, et cela avait une grande importance pour l'expéditeur.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je parle du contrat particulier que nous discutons en ce moment, et je dis à l'honorable député que toutes les parties intéressées ont représenté au gouvernement, avec raison, je crois, que durant l'hiver ils transportaient les marchandises à perte.

M. FOWLER.

M. SMITH (Wentworth) : Comment se fait-il que certaines compagnies ont accepté ces conditions, et que la Compagnie Allan a refusé de le faire ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je suppose que les profits que cette dernière compagnie réalise durant l'été lui permettent d'équilibrer les pertes qu'elle subit durant l'hiver.

M. SMITH (Wentworth) : Les navires de la Compagnie Allan voyagent également durant l'été. Ne réalise-t-elle pas des profits sur le trafic qu'elle fait durant cette saison ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je dis que cette disposition ne se trouve pas dans leur contrat, et je considère que ce ne serait pas un grand avantage pour nous de l'y placer.

M. R. L. BORDEN : Si je comprends bien, l'honorable ministre veut dire qu'il ne faut pas songer à l'y insérer ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : A moins d'être disposés à augmenter le chiffre de la subvention, je doute que l'on consente à nous accorder la chose.

M. R. L. BORDEN : Cela serait sans doute avantageux, si nous pouvions l'obtenir sans accorder une subvention plus élevée ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Comme cette condition figure dans certains contrats, je présume qu'il devrait y avoir moyen, sans trop de difficulté, de l'insérer dans celui-ci. Il ne peut y avoir de doute que ce service est d'une certaine importance pour les ports d'Halifax et de Saint-Jean. Mais toute la difficulté au sujet du transport des malles et des voyageurs est la suivante, et je vais la démontrer au moyen d'un exemple. Il y a deux ou trois ans passés, un de mes amis se trouvait en Angleterre avec un compagnon. Pour revenir au pays, l'un des deux prit le steamer qui devait le conduire directement à Halifax et l'autre prit le steamer le jour suivant par New-York. Ce dernier débarqua à New-York, se rendit à Halifax par chemin de fer, et arriva dans cette dernière ville une journée avant son compagnon. Cela est dû, tout naturellement, au fait que les steamers qui font le service de New-York sont plus rapides que ceux qui se rendent à Halifax. Je considère que le service n'est guère meilleur aujourd'hui qu'il y a quarante ans passés.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est bien meilleur.

M. R. L. BORDEN : J'ai vu dans les journaux une comparaison entre la vitesse actuelle des steamers et celle d'il y a quarante ans. Je n'ai pas vérifié moi-même les chiffres, mais l'auteur de cette comparaison a démontré, au moyen de données qu'il pré-

tendait exactes, que nous n'avions guère fait de progrès sous ce rapport depuis 40 ans.

On a prétendu qu'un service de 18 nœuds serait suffisant entre Halifax et la Grande-Bretagne. Un homme possédant une grande expérience sur ces questions me faisait remarquer un jour que si nous accordions une subvention élevée pour un service de 18 nœuds entre le Canada et la mère patrie, nous nous trouverions virtuellement à donner cette subvention pour un service entre New-York et la Grande-Bretagne. Et voici comment il expliquait cette prétention. Si nous accordions, disait-il, $500,000 ou $750,000 et que la mère patrie contribuât une somme égale à 50 pour 100 de ce chiffre pour un service de 18 ou 19 nœds, immédiatement on placerait les navires de deuxième classe qui font actuellement le service entre New-York et Londres, sur la route du Canada, et la subvention serait employée à se procurer des navires de première classe pour faire le service entre New-York et la mère patrie. Cette prétention peut avoir une certaine valeur.

Je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre, ou tout au moins du côté de la gauche, un seul membre qui désire voir cesser ce service ; mais tous voudrait qu'on l'améliorerait, ils voudraient que l'on établît ce service rapide dont il est question depuis dix ans, et au sujet duquel je suis convaincu que la Chambre est unanime depuis 1896, date à laquelle cette résolution fut votée.

Je voudrais aussi demander au ministre du Commerce si le marché conclu par le gouvernement avec Petersen, Tate et Cie, comportait le transport des colis postaux, ou bien si l'on devait accorder une subvention additionnelle à cette fin ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le contrat comportait le transport des malles.

M. R. L. BORDEN : En supposant que la chose pouvait se faire pour $500,000 par année, cela ne représente qu'une augmentation de $350,000. Quand le ministre du Commerce a soumis ce crédit à la Chambre, j'avais l'espoir qu'il serait en mesure de nous fournir des détails complets sur les progrès survenus dans les négociations pendantes concernant ce service rapide sur l'Atlantique, que nous considérons comme étant d'une si grande importance pour le pays. L'honorable ministre n'ignore pas que ces négociations sont pendantes depuis longtemps. Je ne crois pas pouvoir lui donner un exemple plus frappant de la chose qu'en lui disant que depuis qu'elles sont commencées, huit ministres sont sortis du gouvernement et ont été remplacés. Je crois qu'il ne reste plus que six ministres parmi ceux qui formaient partie du cabinet, à l'époque où l'on nous déclara que ce service avait été obtenu pour le pays. L'occasion serait donc bien choisie pour dire : Les ministres arrivent et les ministres disparaissent, mais nos négociations ne sont pas interrompues pour cela. Nous avons eu d'abord les négociations avec Petersen, Tate et Cie, qui ont duré assez longtemps ; puis il s'est produit ce que je pourrais appeler un interrègne, et, aujourd'hui, on est de nouveau en frais de recommencer les négociations au moyen de soumissions publiques et d'annonces ayant pour objet de demander un service de 21 nœuds et un service de 16 nœuds. Lorsque l'honorable ministre a déposé sur le bureau de la Chambre ces soumissions au nombre de deux, il nous a dit que le gouvernement n'était pas disposé à les accepter ni l'une ni l'autre, mais qu'il était d'avis qu'elles pouvaient servir de base à de nouvelles négociations.

Je n'étais pas présent lorsque l'on a commencé à discuter ce crédit ; mais l'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire où en sont rendues ces négociations, si elles ont fait des progrès sensibles, et si nous sommes plus prêts d'une solution pratique de cette question à l'heure actuelle, que nous l'étions au commencement de la session ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je regrette de ne pouvoir fournir à l'honorable député les renseignements qu'il désire obtenir à ce sujet. L'honorable député n'ignore pas que depuis que ces soumissions ont été déposées sur le bureau de la Chambre, le gouvernement s'est occupé activement d'une autre question du transport, et il n'a pas eu le temps de prendre en considération cette question du service rapide sur l'Atlantique, bien qu'il ne l'ait pas mise de côté. Il comprend que nous avons actuellement assez d'ouvrage de taillé pour pouvoir trouver le temps d'étudier cette autre question.

M. CLARKE : Pourquoi a-t-on demandé des soumissions pour un service de 16 nœuds ainsi que pour un service de 20 nœuds ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous croyions recevoir un grand nombre de soumissions. La principale objection des soumissionnaires semblait être les dépenses énormes qu'il faudrait faire pour fournir quatre navires ayant la vitesse exigée en premier lieu, ou que l'on supposait devoir être exigée. Tout le monde sait que la moindre augmentation dans la vitesse au delà de 20 nœuds entraîne une augmentation de dépenses énorme dans le coût de la construction et de l'exploitation du navire. On croyait à tort, dirait-on, que le nombre des soumissionnaires serait plus considérable si l'on n'exigeait que deux navires comme dans le premier cas. Je dois faire remarquer que presque toutes les lignes de steamers qui avaient à leur service à l'origine une couple de ces steamers rapides pour la traversée de l'Atlantique. Leurs autres navires avaient une vitesse moindre. Il y a beaucoup de vrai dans ce que le chef de la gauche a dit au sujet du résultat que l'on pourrait obtenir en demandant une vitesse moins grande que

celle mentionnée. Cela pourrait bien avoir pour effet de nous procurer des navires de deuxième classe et d'aider virtuellemnt à la route de New-York. Nous avions prévu cette objection.

M. CLARKE : En demandant des soumissions pour un service rapide, quelle idée a-t-on d'en demander également pour un service de 16 nœuds ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'idée est de suivre l'exemple des grandes lignes; d'avoir une couple de navires très rapides et d'autres navires de moindre vitesse ce qui constituerait une grande amélioration comparé au service actuel, sans exiger les déboursés énormes qu'il faudrait faire pour maintenir une ligne rapide.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Certaines résolutions sont rapportées.

ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 21) pour modifier et refondre les lois concernant les chemins de fer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous allons commencer par corriger quelques erreurs de la chapelle qui se sont glissées dans le bill.

M. MACLEAN : Le directeur général des Postes voudrait-il me dire ce qu'il entend faire à part cela avec ce bill ce soir ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai compris de ce que m'a dit le ministre de la Justice, qui a charge de ce bill, qu'il était entendu avec certains députés pour ne pas discuter les questions controversées. Nous voulons simplement corriger des erreurs typographiques qui se trouvent dans le bill.

M. MACLEAN : Le comité siégera de nouveau pour étudier ce bill ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que reste-t-il à discuter de ce bill ?

M. MACLEAN : Quand il sera soumis en troisième délibération, j'ai l'intention de proposer certains amendements.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Vous ne voulez pas les proposer en comité ?

M. MACLEAN : Non. Je voudrais que le gouvernement donne avis de la troisième lecture, afin que les députés qui aimeraient à connaître l'opinion de la Chambre sur une certaine disposition du bill puissent se préparer.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

M. GUTHRIE : Je désire proposer que l'on ajoute un paragraphe.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Une couple de députés croyaient devoir faire certaines remarques ce soir. Je leur ai dit qu'il n'y aurait pas autre chose de fait. Je propose donc que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

M. CLARKE : Quand se propose-t-on de continuer la discussion du bill ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous voulons nous en rapporter à la Chambre sur ce point. Il serait bon de voter ce projet et de le soumettre au Sénat aussitôt que possible. D'un autre côté, comme je viens de le dire, nous voulons nous en rapporter à la Chambre sur ce point.

M. CLARKE : Vous ne le soumettrez pas demain ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois avoir compris que le bill concernant le Grand Tronc est fixé à demain.

M. SCOTT : J'ai un amendement à proposer et j'espère bien qu'il ne donnera pas lieu à aucune discussion. Je suis prêt à le soumettre dès maintenant, si le comité est disposé à en prendre connaissance.

Le comité rend compte de ses travaux.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Division du commissaire de l'agriculture et de l'industrie laitière, y compris celle du bétail de la laiterie, du service frigorifique, du développement des marchés de la volaille, des graines et des fruits, les employés payés à même cette somme ne devant pas tomber sous le coup de l'Acte du service civil, $220,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet item comprend le service frigorifique et tout le travail qui se fait sous la direction du professeur Robertson. Il a été voté il y a quelques semaines passées, mais les honorables députés ont demandé à le discuter de nouveau, quand je serais en mesure de leur fournir des renseignements supplémentaires à ce sujet.

M. SMITH : De quelle manière ce crédit doit-il être réparti parmi les différents services ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il doit être réparti comme suit : pour le bureau principal, $26,800 ; pour la division du bétail, $21,460 ; la division de l'industrie laitière, $37,840 ; celle du service frigorifique, $77,000 ; des fruits, $19,600 ; des graines, $14,400 ; développement des marchés, $15,200 ; division de la volaille, $7,700.

M. SMITH : Est-ce que ces $77,000 sont entièrement destinés au service des chambres froides à bord des navires océaniques ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, il y a $53,000 d'affectés à cette fin.

M. SMITH : Combien a-t-on dépensé jusqu'à présent pour les chambres froides à bord des navires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que ce renseignement se trouve dans un rapport du département. Je crois qu'il a été fourni à la Chambre au commencement de la session.

M. SMITH : Dans ce rapport, ce montant est indiqué comme étant de $134,000. Combien a-t-on dépensé depuis ce temps à venir jusqu'au 1er juin dernier ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'au 1er juin 1903 on avait fait des paiements pour un montant de $26,000.

M. SMITH : A quel service frigorifique sont destiné ces $26,000 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils sont destinés au service des compartiments froids. Les contrats conclus avec ces navires sont tous expirés, et cet argent sera employé à l'établissement d'appareils destinés à fournir de l'air frais.

M. SMITH : Quels arrangements a-t-on conclus avec les différentes compagnies au sujet de la température, quand les divers systèmes frigorifiques ont été installés à bord de leurs navires ? Le gouvernement s'était-il réservé le droit de régler la température à sa guise dans ces chambres froides ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas ici de copie de ces contrats, mais je crois me rappeler que la température devait être environ de 35 à 40 degrés. C'était à cette température que les propriétaires des navires devaient maintenir les chambres froides.

M. SMITH : Je vois dans le rapport annuel que le ministre recommande de transporter le beurre à une température d'environ 20 degrés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE C'est vrai, mais de leur propre mouvement, les propriétaires de navires ont consenti à abaisser la température pour le beurre. Lorsque nous avons inauguré ce système, les expéditeurs de beurre n'exigeaient qu'une température au-dessus de zéro dans ces chambres froides, et les contrats faits à cette époque étaient rédigés en conséquence ; ils s'appliquaient également à la viande congelée et aux fruits ; nous n'exigions, par conséquent, qu'une température considérée suffisamment basse pour transporter en bon état de conservation tous les produits mentionnés dans le contrat. Depuis ce temps, les expéditeurs de beurre ont demandé une température beaucoup plus basse, et les propriétaires de navire ont volontairement acquiescé à leur demande.

Aujourd'hui notre thermographe indique une température bien inférieure à trente degrés dans le compartiment des beurres. Bien entendu, dans les autres compartiments où se trouvent les fromages, les viandes et les fruits, qu'on ne laisse point congeler, la température doit être plus élevée.

M. SMITH (Wentworth) : Je dois rappeler au ministre que plusieurs de ces steamers ont transporté du beurre à une température bien plus élevée. Dans le rapport du ministre, il est fait mention spéciale d'un steamer qui aurait fait le transport de cet article, à une température de près de 56 degré. A bord du " Pretoria," la température oscillait entre quarante-trois et quarante-sept degrés, dans le compartiment des beurres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'entreprise de transport sur ce vaisseau était terminée et nous n'avions plus le droit de réglementer sa température. Cependant, nous installons encore des thermographes dans tous les steamers afin d'y enregistrer la température, bien que, lorsque l'entreprise a pris fin, nous n'ayons plus le droit de réglementer la température dans les cales. J'ajouterai, toutefois, que les vaisseaux, munis de nos thermographes, qui ne sont pas autorisés à transporter les produits à basse température, obtiennent très peu de beurre ; car les expéditeurs ne confient leurs beurres qu'aux vaisseaux qui ont établi solidement leur réputation au moyen de nos thermographes.

M. SMITH (Wentworth) : Ainsi, le gouvernement n'a pas le droit de réglementer la température des vaisseaux subventionnés par le gouvernement, après un certain laps de temps.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Notre droit de réglementation cesse du moment que l'entreprise est terminée.

M. SMITH (Wentworth) : Quelle est la durée de ces entreprises?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Trois ans. Nous payons ce service en trois versements, et quand le contrat expire, nos droits cessent. Voici dans quelles circonstances mon ministère a pris l'initiative de cette œuvre : les armateurs prétendaient que le commerce et la demande de cet emmagasinage à froid étaient si incertains et qu'il y avait si peu lieu de compter sur des expéditions de marchandises assez considérables pour remplir ces compartiments, qu'ils ne jugeaient pas utile de faire ces installations. Afin de démontrer aux commerçants les avantages de ces compartiments, le gouvernement leur prêta son concours relativement aux aménagements à faire à bord des vaisseaux et à l'installation du mécanisme et des appareils nécessaires pour maintenir une température froide. Cette épreuve devant avoir trois ans de durée. Nous crûmes alors, qu'après un essai de trois ans, les avantages de ce système seraient si bien établis que les expéditeurs

en demanderaient le maintien et que les armateurs eux-mêmes, convaincus des grands avantages résultant de sa continuation, se chargeraient de ce service. C'est ce qui est arrivé dans nombre de cas ; de fait, les armateurs ont eux-mêmes installé ces appareils sans le concours de l'Etat et sans faire d'entreprise avec lui.

M. ROSS (Ontario) : Est-ce que le transport de tout le beurre et le fromage exportés du pays se fait dans des chambres frigorifiques, à bord des vaisseaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Presque tout le beurre qui s'exporte du Canada, en été, est transporté dans des chambres frigorifiques ; mais le fromage ne l'est pas, sauf, quand la température est très élevée. Les chambres où circule l'air frais sont préférables aux chambres absolument frigorifiques, pour le fromage, et de fait, l'expérience prouve qu'il n'y a que le beurre qui demande une température aussi basse que 20 degrés. Les viandes veulent une température inférieur de quelques degrés au point de congélation. Les pommes et le fromage semblent mieux s'accommoder d'un courant d'air froid dirigé à travers ces produits de façon à ce que la température se maintienne à environ 60 degrés.

M. ROSS (Ontario) : Est-ce que les vaisseaux sont munis de chambres à courant d'air froid ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. ROSS (Ontario) : S'agit-il de tous les vaisseaux faisant le transport de ces articles ou seulement de certains vaisseaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans certains vaisseaux, il y avait des glacières, pour températures basses. Nous avons fait des arrangements avec les propriétaires de certains vaisseaux pour l'installation de chambre à courant d'air froid; mais les deux systèmes sont tout à fait différents et fonctionnent indépendamment.

M. SMITH (Wentworth) : L'entreprise du " Pomeranian " se termine-t-elle l'année prochaine ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais donner, séance tenante, les noms des vaisseaux ; je crois, toutefois, que cette entreprise se terminera l'année prochaine. Si je ne me trompe, en 1902, il n'y a pas eu d'entreprise de transport dans les chambres frigorifiques, à bord d'aucun vaisseau.

M. SMITH (Wentworth) : Ainsi, si ces entreprises datent de trois ans, le gouvernement n'a pas payé de subventions pour le service de chambres frigorifiques depuis quelques années.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais dire la date précise du dernier paiement. En 1902, quelques-uns des comptes relatifs à ces subventions n'étaient pas encore clos, et il s'est fait quelques paiements. Je puis affirmer, cependant, avec assez de certitude, qu'en 1902, il n'y a pas eu d'entreprise de transport en chambres frigorifiques à bord d'aucun vaisseau. Il s'agit ici de l'ancien système de chambres frigorifiques.

M. SMITH (Wentworth) : Il est bien fâcheux, qu'en donnant ces entreprises, le gouvernement n'ait pas fait de stipulations relatives à la réglementation de la température pour une période de plus de trois ans. Le gouvernement a fait de grandes dépenses pour ce service d'appareils frigorifiques; et ces frais ne sont pas en pure perte, si ce service fonctionne bien ; mais, quand on constate que nombre de vaisseaux transportent les produits à une température oscillant entre 45 et 60 degrés, sans que le gouvernement ait le droit de réglementation en pareilles matière, vraiment c'est là une situation déplorable.

En donnant ces entreprises, le gouvernement aurait dû insérer au contrat une stipulation portant qu'il se réservait le droit de réglementer la température, pour une période de plus de trois ans.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne pouvions nous réserver ce droit que pour la période de temps au cours de laquelle s'effectuent les paiements. Nous n'avons plus la haute-main sur les compagnies et les armateurs, du moment que les paiements cessent. On a retiré plusieurs vaisseaux du service et on leur en a substitué d'autres ; et les armateurs revendiquent le droit d'employer ces vaisseaux à leur gré.

M. SMITH (Wentworth) : Relativement aux fruits, le ministre affirme, à bon droit, que la température doit être maintenue à 35 degrés. J'appelle son attention sur l'entreprise du steamer " Lakonia ", en septembre 1900. A cette époque, l'entreprise durait encore, et cependant, dans un des compartiments, il y avait une température oscillant entre 39 et 60 degrés, tandis que dans l'autre, elle oscillait entre 28 et 50.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces détails m'échappent. Sans doute, l'honorable député les emprunte à un document officiel.

M. SMITH (Wentworth) : Oui.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais me prononcer à cet égard.

M. ROSS (Ontario) : Un expéditeur de pommes m'a fait part de ses griefs au sujet de l'installation des fruits sur le steamer Les fruits ont été expédiés comme d'ordinaire, sans être destinés à être transportés en chambres frigorifiques, et le grief formulé par l'expéditeur est qu'on a placé les fruits dans une partie du vaisseau où la ventilation était défectueuse. Comme les pommes étaient en excellente condition au départ, et

en fort mauvaise condition à l'arrivée, on en a conclu qu'on avait pu les placer peut-être trop près des machines ou dans un endroit du vaisseau où la température était trop élevée. Est-ce qu'il y a des inspecteurs du ministère qui ont mission de veiller à l'installation des fruits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le premier devoir des inspecteurs chargés de ce service au port de Montréal est de s'occuper des chambres spéciales destinées à recevoir les produits. En outre, s'ils sont en mesure d'exercer une surveillance générale sur le mode d'emmagasinage des fruits à bord des vaisseaux, ils doivent le faire.

Je causais, l'autre jour, avec un de ces inspecteurs, qui est le doyen de tous ceux qui s'occupent de cette œuvre au pays. Au cours de la conversation, je lui demandai quelques renseignements sur la question même en discussion. Les armateurs, me dit-il, comprennent parfaitement les besoins des différents genres de produits qu'ils ont à emmagasiner à bord des vaisseaux, et il arrive fort rarement qu'on place les pommes dans des endroits où elles seraient exposées à l'échauffement. Voilà le résultat de ses observations sur cette question, dont il parle en connaissance de cause. Chaque fois qu'il a observé pareille chose, ajoute-t-il, il l'a signalée à l'attention des arrimeurs et il les a invariablement trouvés disposés à veiller à ce que la cargaison fût emmagasinée dans un endroit se prêtant à son transport. Nos inspecteurs n'ont aucune surveillance à exercer sur les arrimeurs. Ils se bornent tout simplement à signaler le fait à leur attention et à en rendre compte à l'expéditeur, de façon à ce que celui-ci puisse se faire payer des dommages-intérêts par l'armateur, si ses fruits éprouvent des avaries, en raison de leur emmagasinage défectueux en cale.

M. ROSS (Ontario) : Il y a des inspecteurs qui ont mission de veiller à ce qu'on installe convenablement les bestiaux pour le transport outre-mer, et c'est là une question importante. D'un autre côté, si ce qu'on m'apprend est bien vrai, c'est un malheur qu'on expédie les pommes outre-mer, dans des conditions qui provoquent le chauffage des fruits. La plus grande partie des pommes expédiées du Canada sont mises à bord à titre de fret ordinaire et, en pareilles circonstances, il faudrait, dans l'intérêt même de notre commerce national, que le gouvernement nommât un inspecteur qui veillerait à l'emmagasinage convenable des fruits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nos inspecteurs y veillent sans doute, bien que ce ne soit pas là leur premier devoir ; et il serait peut-être préférable, en effet, qu'un inspecteur spécial fût chargé de ce service, quand arrive l'époque de l'expédition des fruits. Tous les griefs formulés jusqu'ici se rattachent à l'emmagasinage des pommes ; mais, d'après le rapport de l'inspecteur, il n'y a guère de plaintes même à l'égard des pommes. Tout de même, il serait peut-être préférable d'obvier à cet inconvénient, lorsqu'arrive l'époque de l'expédition des pommes.

M. MACKINNON : L'année dernière, le gouvernement a établi un service entre Charlottetown et Manchester, par la ligne Manchester. Ce service était excellent et l'emmagasinage à froid ne laissait rien à désirer ; mais, un jour, un steamer n'étant pas arrivé à la date voulue, le expéditeurs qui avaient récolté la cargaison à Charlottetown subirent de fortes pertes. Il leur fallut nourrir les bestiaux et faire les frais voulus pour la conservation des autres produits jusqu'à l'arrivée du steamer. Ces expéditeurs sont-ils en lieu d'espérer qu'on les indemnisera à même la subvention? Le ministère peut-il, par un moyen quelconque, les compenser des pertes qu'ils ont subies? On avait annoncé que ce vaisseau partirait en novembre, mais il n'arriva qu'en décembre et encore se rendit-il à Georgetown ; de sorte qu'il fallut expédier les bestiaux et le reste de la cargaison à cet endroit au grave préjudice des expéditeurs. Nombre de citoyens de l'île, intéressés dans cette affaire, sont d'avis que, puisque le gouvernement a subventionné ce steamer, il devrait réserver une partie de cete subvention et l'appliquer à titre d'indemnité pour ces pertes. L'affaire est-elle du ressort du ministre?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La subvention en question est du ressort du ministère du Commerce, et mon ministère n'a aucune juridiction à cet égard. Quand on accorda cette subvention, on me consulta au sujet de l'installation des chambres frigorifiques sur ces vaisseaux, voilà tout ; du reste, j'ignorais absolument les faits relatés par l'honorable député. Je signalerai la chose à l'attention du ministre du Commerce, et si cette subvention n'est pas déjà versée, je demanderai à mon honorable collègue de s'intéresser à la question. Au demeurant, il y aurait plutôt lieu, à mon avis, d'exercer un recours contre les armateurs eux-mêmes, pour inexécution de leur contrat. Je me ferai un devoir de soumettre les faits à mon honorable collègue.

M. BRODER : Ce crédit s'applique-t-il, en partie, à l'entretien de wagons-glacières, des lieux de l'intérieur jusqu'aux ports d'expédition? On a fait l'essai de ce système, l'année dernière, et les résultats ont été excellents. Notre industrie du fromage y est vivement intéressée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons pris les mesures voulues pour donner une plus grande extension à ce service.

M. BRODER : J'en suis fort aise.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons pris des mesures pour l'établis-

sement d'un service de cent wagons-glacières par semaine, pour le transport du fromage. Ce service a donné d'excellents résultats l'année dernière, et il s'agit de lui donner une grande extension. En outre, les compagnies de chemins de fer font construire un grand nombre de wagons munis d'appareils de ventilation spéciale, destinés expressément au transport du beurre et du fromage. C'est sur les représentations que nous leur avons adressées, que ces compagnies ont pris cette initiative. Ces wagons seront utilisables pour ce service, cette année même.

M. BRODER : A l'arrivée des cargaisons de fromage en Angleterre, prend-on des mesures pour que ce transport aux lieux de l'intérieur se fasse en wagons-glacières ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne faisons pas les frais du service là-bas : mais, en conséquence des représentations faites par nos agents en Angleterre, il a été placé un nombre considérable de wagons-glacières sur les lignes de chemins de fer ; surtout celles venant de Londres et de Bristol.

M. SMITH (Wentworth) : Si le ministre veut bien relire le rapport du " Lakonia ", du 12 septembre 1901, il verra que la température oscillait entre 28 et 50. Pendant plusieurs heures, l'instrument indiquait 28 degrés, quatre degrés au-dessous du point de congélation, ce qui, naturellement, serait fatal aux fruits tendres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ignore ce qu'il y avait alors dans la chambre frigorifique du navire ; mais la température n'a certainement pas dû subir des variations semblables. Je citerai, à ce sujet, un fait que j'ai constaté moi-même assez récemment. On avait placé dans la deuxième chambre des colis de beurre qui était très échauffé, en ayant soin de placer le thermographe près de quelques-uns de ces colis. Le thermomètre ordinaire, dans la chambre, indiquait une température parfaitement uniforme, tandis que le thermographe marquait une température fort irrégulière. Quand on se fût rendu compte de cette situation insolite, on constata que la température n'était irrégulière que dans une certaine partie de la Chambre, tandis que dans l'autre, elle était parfaitement uniforme. Pareil accident peut se produire dans n'importe quelle chambre. Si la chambre était remplie de fruits, pareille chose ne saurait arriver.

M. SMITH (Wentworth) : Il est écrit, sur le dos du rapport, qu'il s'agit de fruits tendres. Est-ce qu'on place dans une même chambre frigorifique le beurre et les fruits?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Il faut dire que cette élévation de température jusqu'à soixante-dix degrés n'a eu lieu qu'après l'ouverture de la chambre.

M. FISHER.

M. SMITH (Wentworth) : Il ne s'agit pas de cela ; la température est demeurée à 50 degrés, longtemps après l'emmagasinage des fruits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les fruits étaient probablement fort échauffés, lorsqu'ils ont été emmagasinés.

M. SMITH (Wentworth) : Au n° 175 du même rapport, il est dit que la température, à ce moment, était de soixante degrés. C'est une température bien trop élevée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est évident d'après ce rapport, que les fruits devaient être fort échauffés, lorsqu'on les a emmagasinés, de sorte que la chambre ne s'est refroidie que fort lentement. Si le jeudi, la température était à soixante, ce n'est que le dimanche soir, probablement, qu'elle s'est abaissée à cinquante ; et ce n'est que le mercredi qu'elle est descendue à quarante, le degré convenable. Quand on place dans une chambre frigorifique une grande masse de fruits ou de beurre échauffés, il est pour ainsi dire, absolument impossible, d'abaisser immédiatement la température au degré voulu. Un des grands dangers contre lesquels il nous faut lutter, c'est que les marchandises à leur arrivée à Montréal, sont fort échauffés, et si on les met immédiatement dans la chambre, il est impossible d'abaisser immédiatement la température au degré voulu, même lorsque les mécanismes fonctionnent dans la pleine mesure de leur puissance, et que la chambre se trouve dans les conditions voulues.

M. SMITH (Wentworth) : Je ferai observer que le beurre et les fruits arrivent toujours à Montréal dans des wagons-glacières.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les fruits, pas toujours.

M. SMITH (Wentworth) : Les fruits tendres, à coup sûr. On expédie tous ces fruits à Grimsby où on les conserve dans l'entrepôt frigorifique du gouvernement. De là, on les transfère dans les wagons-glacières. Si le ministre veut bien parcourir quelques-uns des thermographes, il verra que les fruits, ainsi que le beurre ont été soumis à la température convenable, presque immédiatement après leur emmagasinage en cale et qu'on a maintenu une température uniforme durant tout le trajet de l'océan ; ce qui prouve que le blâme retombe sur l'individu chargé de ce service à bord du vaisseau. La chose est évidente, puisque, la plupart du temps, le transport de ces produits s'est effectué dans les meilleures conditions possibles. Je pourrais prouver, par nombre de faits, que le transport de ces produits s'est souvent fait à une température ou bien trop élevée, ou peu uniforme ou même au-dessous du point de congélation. A plusieurs d'entre nous qui avons fait ces essais à Grimsby, il a toujours paru inexplicable qu'il fût si difficile de transporter ces fruits outre-mer en

bon état, lorsque nous réussissons à les garder en parfait état de conservation dans notre entrepôt frigorifique, pendant deux mois. Et cependant, les fruits d'élite que nous avons expédiés outre-mer dans les chambres frigorifiques étaient avariés, à leur arrivée. Le blâme en retombe, nous dit-on, sur l'emballage et le conditionnement des fruits, ainsi que sur leur manutentionnement avant l'arrivée au steamer. Aussi bien, quand je lis ces états et le rapport du thermographe, qui est un critérium infaillible, indiquant ce qui s'est passé au cours du trajet de l'océan, je cesse d'être stupéfait de ces résultats. Aussi, l'expédition des fruits tendres d'Ontario dans les chambres frigorifiques a, pour ainsi dire, reçu le coup de grâce. Aujourd'hui, nous n'expédions presque plus rien, sauf les poires dures de venue tardive. Nous n'expédions plus la Bartlett, la poire commerciale d'élite, encore moins les pêches et les prunes. Nous avons fait des expérimentations à grands frais, dans le ferme espoir de voir se développer un commerce important. En Angleterre, on a besoin des fruits dont il y a surabondance ici, et il nous est facile de garder ces fruits en parfait état de conservation dans nos propres entrepôts frigorifiques, pendant une période de temps bien supérieure à la durée du trajet outre-mer.

Pourquoi dont est-il si difficile de les conserver pendant la durée du trajet de l'Atlantique ? Le ministre n'a pas tenu sa promesse à cet égard et il a fait preuve de grave négligence, à l'endroit des intérêts des producteurs de fruits de l'Ontario, qui espéraient qu'il allait développer ce commerce.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député met un peu trop de hâte à tirer ses conclusions. Il dit que souvent, le transport des fruits s'est fait à une température uniforme et en bonne condition. C'est qu'alors, les fruits ont été mis dans les chambres frigorifiques en bon état. Quelquefois, la température de ces chambres, trop élevée au commencement du voyage, est demeurée ainsi pendant quelque temps. D'après mes renseignements, cela tient, dans une large mesure, à la condition des fruits. Si les fruits sont échauffés quand on les place dans les chambres, il est impossible d'abaisser la température immédiatement. Très souvent, les fruits eux-mêmes, arrivés à un certain état de maturité, produisent de la chaleur et réchauffent la chambre où ils se trouvent. Les appareils de ventilation ne peuvent immédiatement remédier à cet inconvénient. Il est bien plus facile de mettre les fruits dans une chambre froide au verger, près de l'endroit où s'est fait la cueillette, et d'y maintenir une température uniforme, que de les mettre dans un wagon-glacière pour les transporter à Montréal et de les placer dans une chambre frigorifique à bord du vaisseau, afin de les transporter jusqu'en Angleterre. Ces deux choses ne sauraient soutenir la comparaison. Il est bien plus facile de garder des fruits à une température uniforme lorsqu'on les met dans l'entrepôt frigorifique, et qu'on les tient dans l'endroit où se fait l'emballage, que de les transporter de place en place. Je ne prétends pas que ce service soit parfait, mais nous avons réalisé d'importantes améliorations. Ces cartes thermographiques ne datent que de 1900 et elles ont contribué à donner plus de régularité et de valeur au fonctionnement de ce mécanisme. On a publié régulièrement le bulletin des températures qui s'améliorent graduellement. Probablement, il est arrivé quelquefois que la température ait laissé à désirer ; mais nous faisions immédiatement rapport aux armateurs sur ces irrégularités et les employés qui en sont cause sont congédiés sur le champ, car les armateurs tiennent beaucoup à la bonne réputation de ce service de leurs chambres frigorifiques, puisque c'est l'unique moyen qu'ils aient de s'assurer le trafic qu'ils désirent obtenir.

L'honorable député est par trop pessimiste, en vérité. Une bonne partie des cargaisons de fruits expédiés, l'année dernière, et surtout l'année précédente, sont arrivées à destination en parfait état de conservation. L'année dernière, les fruits étant de qualité inférieure, l'exportation n'a pas été aussi considérable et les rapports ont été moins satisfaisants. Mais, si ces rapports ont laissé à désirer, cela ne tient nullement aux défectuosités de ce service.

M. SMITH (Wentworth) : D'après le rapport en question, il a été expédié 31,000 colis, l'année dernière. Sur ce nombre, combien y avait-il de colis de fruits de provenance canadienne et combien de la Californie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas ces détails sous la main.

M. SMITH (Wentworth) : En ce qui concerne les expéditions de fruits du district de Grimsby, il faut dire qu'elles ont été fort rares, l'année dernière. D'après ce rapport, il n'y en a pas eu, l'année précédente. Le ministre prétend qu'il se fait d'importantes améliorations. Cela tient, sans doute, aux pressantes remontrances adressées à son ministère. D'après les rapports du steamer "Merina," la température, en 1901, s'est maintenue à 32.38 durant le trajet, ce qui est le degré convenable ; mais en 1902, elle a atteint 40·52, n° 89, de sorte qu'au lieu de s'améliorer, elle a empiré. Le ministre prétend qu'il n'a pas le droit de réglementation à l'égard de la température. Ici il s'agit d'une période de temps antérieure à l'expiration de l'entreprise, et cependant les températures ont été bien trop élevées et quelquefois trop basses.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais dire si l'entreprise relativement à ce steamer en particulier, était terminée.

Il est possible qu'elle durait encore, au premier voyage, et non pas au deuxième.

M. SMITH (Wentworth) : Quant à l'arrivée des fruits dans les steamers à des températures différentes, comme ils sont tous soumis au même régime, ils devraient tous également arriver dans le même état. Ainsi, dans l'entrepôt frigorifique du gouvernement à Grimsby—

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas le gouvernement qui en a la gestion. L'édifice appartient au ministère, mais nous sommes complètement étrangers à l'administration. Nous l'avons abandonné aux intéressés de la localité, il y a quelque temps.

M. SMITH (Wentworth) : Quoi qu'il en soit, les fruits sont soumis au même régime. On les met dans la chambre froide, et de là on les transporte à Montréal où ils restent et entrepôt frigorifique, pour être transférés aux steamers ; de sorte qu'on ne s'explique guère comment il se fait qu'une cargaison de fruits se rende en bon état, tandis qu'une autre est en mauvaise condition.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela tient, dans une large mesure, à l'état de maturité des fruits. Si certains colis de fruits arrivent en bon état, tandis que les autres sont avariés, cela tient à la condition des fruits dans chaque colis.

M. SMITH (Wentworth) : Les producteurs doivent avoir appris, à l'heure qu'il est, dans quel état de maturité il convient de mettre leurs fruits en entrepôt frigorifique ; et à cet égard, d'année en année, ils réalisent des progrès. Pour le coup, leur stupidité ne va pas jusqu'au point d'ignorer ce point rudimentaire du conditionnement de leurs fruits, et cela après six années d'études et d'essais en pareille matière. Par conséquent, d'année en année, ces fruits devraient être mis à bord des steamers en meilleure condition et en sortir de même. Je tiendrai à savoir le nombre de vaisseaux qu'on a munis de ces apareils à air frais. Ce crédit, paraît-il, est affecté, en grande partie, à l'installation de ces mécanismes à bord des vaisseaux, pour la production de l'air frais. Quel est la taxe supplémentaire pour le transport des produits sur ces vaisseaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La ligne Allan a trois steamers, la ligne Thompson cinq, la ligne Donaldson six et la ligne Dempster deux steamers, soit une totalité de onze vaisseaux qui sont munis d'appareils pour la circulation de l'air frais. Depuis, on a installé de semblables mécanismes à bord d'autres steamers, et cela sans entreprise et aux frais des armateurs eux-mêmes. La taxe que ces compagnies exigent est de dix schelings par tonne de fromage, et une taxe équivalente, pour les pommes.

M. SMITH (Wentworth) : Quelle est la différence entre ces deux systèmes, l'emmagasinage en chambres frigorifiques, et celui à air frais ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il s'agit virtuellement d'une différence de température. Dans l'emmagasinage à froid, les chambres frigorifiques sont complètement fermées. Dans le système à air frais, il y a circulation de l'air et la température n'est maintenue qu'à soixante degrés. Dans les chambre frigorifiques, la température est bien plus basse.

M. SMITH (Wentworth) : Il est bien moins dispendieux de maintenir la température à 60 degrés qu'à 30 ou 32.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les installations de mécanisme pour la circulation de l'air et la ventilation coûtent plus cher. Il faut que l'air soit d'abord refroidi puis refoulé, tandis que dans les chambres frigorifiques, qui sont hermétiquement fermées, on abaisse la température à un certain degré où on la maintient à peu de frais.

M. SMITH (Wentworth) : Cela explique peut-être pourquoi le transport du fret dans les chambres frigorifiques est si défectueux. L'air n'y circule pas. Dans les entrepôts frigorifiques de nos localités, nous établissons la circulation de l'air. Quelles mesures a-t-on prises pour s'assurer si dans ces chambres à air refoulé, la circulation de l'air se maintient au cours du trajet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans ces chambres à air frais, nous avons des thermographes, tout comme dans les chambres frigorifiques. Nous savons donc quelles sont les températures.

M. SMITH (Wentworth) : J'ai sous les yeux un sommaire statistique de certains rapports basés sur les cartes du thermographe, dans les vaisseaux munis d'appareils à air frais. Le minimum de la température en moyenne est de 40·54, et le maximum, 67½. A onze dates différentes, sur des vaisseaux munis d'appareils à air frais, service pour lequel les expéditeurs avaient payé une taxe supplémentaire de dix schelings par tonne, le minimum de la température a été de 55½ et le maximum de 66 4-11. Ainsi, il n'y a pas de différence, pour ainsi dire.

Il est vrai que les onze dates que j'ai prises pour moyenne, sont celles où l'on a constaté la température la plus élevée, sur vingt-trois jours. Et, cependant, l'installation des mécanismes pour circulation de l'air frais a coûté très cher au gouvernement, sans compter que les expéditeurs ont dû payer dix schelings de taxe supplémentaire la tonne ; et, cependant, le résultat pratique est que ce système de ventilation produit une température aussi basse que l'autre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a sous les yeux des données que je n'ai point. Ces résultats tiennent

beaucoup à la période de l'année et à la température. La chose s'appliquerait, si les chiffres se rattachaient, d'une part, à des voyages d'été, et à d'autre, à ceux d'automne.

M. SMITH (Wentworth) : Voici les dates auxquelles je viens de faire allusion, relativement aux chambres munies d'appareils de ventilation ; 19 août et 23 septembre, le "Sardinian" ; 21 août, l'"Importer" ; 1 août, le "Numidian" ; 8 août, le "Pomeranian" ; et le 10 octobre, le "Commerce." Voici les dates relatives aux chambres frigorifiques : 26 septembre, 17 du même mois, le 18, le 24, le 28, le 1er août, le 18, le 4, le 11 juillet, le 27 et le 19 juin. Ainsi, les chiffres se rattachent virtuellement à la même saison.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La saison dernière, la température a été très fraiche et par conséquent, le système de circulation d'air frais n'a pu donner les résultats bien probants. Les expéditeurs ont observé ce fait l'année dernière ; et s'ils n'ont pas expédié de marchandises dans les chambres munies d'appareils à air frais, cela tient au fait que je signale.

M. SMITH (Wentworth) : Le ministre a-t-il pris les moyens de s'assurer si ce système de ventilation des cales par pompe foulante a bien fonctionné ? Bien que les compagnies installent sur leurs steamers ces appareils, fort peu dispendieux, du reste, bien souvent on ne les fait point fonctionner. Sans doute, ils fonctionnent bien souvent et cela avec les meilleurs résultats. Je sais qu'en Angleterre, on apprécie parfaitement la chose, et j'ai moi-même entendu faire les observations les plus flatteuses à cet égard. Cependant, dans certaines circonstances, on a expédié des pommes de la même variété, cueillies en même temps, emballées et expédiées le même jour par les mêmes expéditeurs, sortant du même entrepôt frigorifique, mais transportées dans des différents compartiments du même steamer, et cependant, les unes étaient en parfait état de conservation à l'arrivée outre-mer, tandis que les autres étaient avariées. Cela tient, sans doute, à la différence de l'emmagasinage à bord des steamers. La clef de l'énigme, selon moi, c'est que, dans quelques compartiments, les appareils de ventilation fonctionnent bien, assurant ainsi une basse température dans les chambres où se trouvent ces pommes, outre la pureté de l'air, tandis que dans les autres compartiments, les hublots sont fermés et les éventails électriques ne fonctionnent pas. Comme j'ai fait observer au ministre, il est facile de s'assurer si ces éventails fonctionnent. Il suffit, pour cela, de placer un thermographe dans la chambre où sont emmagasinées les pommes et un deuxième sur le pont. Si les deux thermographes correspondent, cela prouve que les éventails fonctionnent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai donné une commande pour l'achat d'un grand nombre de thermographes supplémentaires et j'ai donné aux fonctionnaires des instructions positives et réitérées, afin que chaque chambre soit munie d'un de ces instruments. Si l'instrument est là, il indiquera la température, et alors nous serons en mesure de savoir si on utilise ces éventails électriques. Mes instructions sont claires et positives et je crois qu'elles seront suivies.

M. SMITH (Wentworth) : Je suis bien aise d'entendre le ministre affirmer la chose. Ce progrès s'est fait longtemps attendre, mais enfin, au point où en sont les choses, nous sommes en lieu d'espérer qu'on nous donnera un bon service, qui nous permettra de faire le transport de nos marchandises de nature périssable outre-mer, en parfait état de conservation. Le pays est intéressé à savoir quels sont les steamers où ce service se fait parfaitement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces cartes de thermographe sont affichées dans l'édifice de la chambre de commerce de Montréal, les expéditeurs et autres intéressés peuvent les consulter.

M. SMITH (Wentworth) : Est-ce que les compagnies de steamships, où les préposés de ces lignes au pays s'opposent de toutes leurs forces à ce que le gouvernement——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. SMITH (Wentworth) : A mon avis, le blâme retombe sur les officiers préposés aux vaisseaux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais l'affirmer positivement. Je ne voudrais pas porter d'accusation contre qui que ce soit, sans m'être parfaitement renseigné. Après tout, puisqu'il s'agit d'un système de création récente, bien qu'il fonctionne déjà depuis plusieurs années, et que nombre d'intéressés sont peu au courant de son fonctionnement, on comprend qu'il s'écoulera encore quelque temps avant qu'on l'utilise parfaitement. Toutefois, j'en suis convaincu, les armateurs et les officiers préposés aux steamships veillent à ce que ce système soit bien appliqué et font tous leurs efforts dans ce sens.

M. CLANCY : Le comité, j'en suis sûr, a éprouvé un sentiment de vive déception, en entendant les explications du ministre de l'Agriculture. Il n'a pas manqué de se livrer à une réclame bruyante, surtout au moment des élections, au sujet du succès qui a couronné l'œuvre de son ministère, et particulièrement au sujet du service d'entrepôt frigorifique. Et voilà qu'aujourd'hui il avoue que ce service, sous son administration, a abouti au plus complet insuccès, et qu'il est actuellement dans un pire état qu'auparavant. Le parlement a affecté d'énormes crédits à ce service. Après toutes sortes de tâtonnements et d'essais plus ou moins infructueux, le ministre a abandonné ces systèmes l'un après l'autre.

Mon honorable ami, le représentant de Wentworth (M. Smith), semble avoir fait une verte semonce au ministre ; je souhaite que celui-ci la prenne à cœur et je suis certain que la population du pays en tiendra compte. Il a démontré que le système de l'emmagasinage au froid n'est qu'un sujet de risée et qu'il n'y a pas lieu d'espérer qu'il sera mis sur un pied convenable. Les compartiments frigorifiques ne sont plus utilisés que pour le transport du beurre. Le ministre a déjà déclaré que les expéditeurs ne consentaient à payer la taxe additionnelle requise que pour le transport en compartiment froid de la volaille, des viandes et du beurre. Le pays sait depuis longtemps que l'emmagasinage au froid, tel que le comprend le ministre, n'existe pas et, après avoir passé sept années au ministère, après avoir déclaré qu'il l'avait rendu parfait, le ministre lui-même est aujourd'hui obligé d'avouer devant la Chambre que son système est en piteux état. Il ne l'a pas déclaré ouvertement, mais ce fait ressort des aveux qu'il a faits au représentant de Wentworth qui a traité à fond cette question.

Je crois que cette Chambre consentirait à voter une somme suffisante en faveur de ce service. Mais, le ministre a inutilement gaspillé des milliers et des milliers de dollars. Il y a peu d'espoir que le ministre puisse offrir aux arboriculteurs fruitiers et aux expéditeurs un remède aux inconvéninents de la situation présente. Je me demande si le comité serait excusable de lui accorder les sommes supplémentaires qu'il demande. Nous avions un service de compartiments froids qui coûtait fort cher, disait-on, l'Etat avait subventionné des steamers ; pourtant, lorsqu'un contrat signé pour trois ans a pris fin, ce service a été aboli.

Je répèterai ce que disait le représentant de Wentworth : non seulement ce fut une négligence de signer un contrat pour une période de temps aussi brève que trois ans quand la subvention était si élevée, mais pendant ce laps de temps, les compagnies de steamers, leurs employés, ou le ministre de l'Agriculture, en ne faisant pas observer les conditions du marché, se sont rendus coupables d'une négligence grossière. Je le répète, nous sommes dans une situation lamentable ; notre position n'est pas meilleure qu'en 1896 si, toutefois, elle n'est pas infiniment pire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'honorable député est porté à traiter ce sujet d'un ton badin. Je n'entrerai pas dans les détails, mais je me bornerai à dire que, si l'honorable député proposait maintenant aux expéditeurs de rétablir l'état de choses qui existait en 1896-97, il serait accueili par un tonnerre de protestations indignées. J'ai par devers moi un rapport préparé par le président de la Bourse des denrées indigènes et exotiques (à responsabilité limitée), de Londres, en Angleterre, dans lequel cette association déclare que deux steamers munis d'appareils de ventilation, partis de Montréal pour Londres, ont obtenu de très heureux résultats, et qu'il serait très avantageux pour les exportateurs canadiens d'avoir de semblables appareils sur tous les vaisseaux. Cet essai a été tenté il y a deux ans et les résultats ont été si favorables que nous l'avons renouvelé l'an dernier.

On ne saurait nier le succès de l'emmagasinage au froid, même si de temps à autre il n'a pas semblé donner d'heureux résultats sur tous les nombreux vaisseaux pourvus de compartiments froids qui sortent chaque jour des ports canadiens. Mais j'ai l'approbation unanime de ceux qui exportent leurs denrées dans ces vaisseaux, et surtout des exportateurs de beurre et de fromage. Les cas d'insuccès que le représentant de Wentworth a cités sont probablement des cas où des fruits n'ont pas été transportés en aussi bon état qu'ils auraient dû l'être. Il peut y avoir eu de la négligence à bord des vaisseaux, mais je ne crois pas que le fait que ces cargaisons sont arrivées en Angleterre en mauvais état prouve que le système est défectueux. J'avoue que parfois on peut ne pas réussir complètement à transporter en bon état les denrées—y compris peut-être le fromage—bien qu'on ne m'ait jamais signalé un cas où du fromage se serait détérioré pendant le transport. Parfois, des produits sont placés dans les wagons-glacières en tel état qu'il est impossible que la glace ait raison de la chaleur emmagasinée dans les colis lorsqu'ils sont placés dans les wagons. Nous faisons des efforts pour engager les exportateurs de beurre et d'autres produits à s'assurer que leur marchandise est mise dans les wagons en bon état. Nos wagons-glacières ne sont pas destinés à refroidir les denrées, non plus que nos compartiments frigorifiques à bord des vaisseaux, mais ils servent à maintenir froids les produits qui le sont déjà.

Nous n'entendons pas fournir de la glace pour refroidir le beurre et les fruits, mais nous entreprenons de mettre assez de glace dans les wagons pour maintenir la température des articles qui sont refroidis à leur arrivée. On peut en dire autant des vaisseaux. Mais, lorsque des produits échauffés sont placés dans les compartiments froids, il faut un certain temps avant que les appareils frigorifiques que nous pouvons fournir puissent abaisser leur température au degré voulu. Ceux qui utilisent ces installations frigorifiques seraient les derniers à consentir au rétablissement de l'état de choses qui existait avant que le ministère eût établi ce service.

M. CLANCY : Le ministre a appris que les expéditeurs de fruits ne sont pas des novices. Il suppose que chaque fois qu'une cargaison était en mauvais état après la traversée, c'est parce qu'elle avait été reçue en cet état. Le ministre n'a aucune preuve pour appuyer cette hypothèse. C'est

être injuste envers les expéditeurs que de supposer que les produits étaient en mauvais état lorsqu'ils ont été confiés aux wagons-glacières.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Puisqu'il s'agit de preuve, je dirai que j'ai donné mission à un inspecteur, l'été et l'automne derniers et cet été, de constater la température du beurre lorsqu'il est mis dans les wagons et de surveiller ces expéditions. Il a découvert dans des douzaines de cas que la température du beurre était de 60 degrés lorsque ce produit était mis dans les wagons-glacières. J'ai donc une preuve complète là-dessus et mon honorable ami se trompe quand il croit que je fais des hypothèses.

M. CLANCY : Le ministre nous dit que le beurre était toujours en bon état après la traversée. Il n'a pas prouvé ce qu'il avance puisqu'il déclare que, si du beurre n'était pas en bon état après le transport, il n'en a pas eu connaissance. Le ministre veut changer de terrain et dire qu'on a même reçu en bon état en Angleterre du beurre reçu à bord en mauvaise condition, de sorte qu'il se trouve en une regrettable posture. Aurait-il pu être transporté en assez bon état autrement que dans les compartiments froids ? Je suppose que non. Je crois juste de dire que l'emmagasinage au froid bien utilisé est une bonne chose. Je regrette seulement que ce système n'ait pas réussi jusqu'ici. On a cru un jour pouvoir transporter en bon état les fruits qui se gâtent facilement ; mais le ministre doit avouer que jusqu'ici on a lamentablement échoué dans cette entreprise. Réussira-t-il ? Ce point est encore douteux, mais je demanderai au ministre s'il possède la preuve que des fruits ont été mis en mauvais état dans les wagons, car il est avéré que des fruits sont arrivés de l'autre côté de l'Atlantique en fort mauvaise condition.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas constaté la température des fruits comme celle du beurre. Nous avons découvert que des fruits à leur arrivée à Montréal, où ils devaient être mis à bord des vaisseaux, étaient si mûrs qu'ils étaient échauffés, non pour avoir séjourné dans les wagons, mais par suite de leur trop grande maturité, et je crois qu'il est certain que ces fruits ont été mis dans les wagons dans un état impropre au transbordement.

M. BLAIN : Un inspecteur de l'Etat examine-t-il tous les fruits mis dans les wagons ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BLAIN : Ce soin est-il indigne du ministre ? Il semble que, puisque des fruits arrivent en mauvais état en Angleterre, on devrait en expliquer la raison au public, et que si la responsabilité n'en retombe pas sur le gouvernement, elle doit retomber sur qui de droit, c'est-à-dire sur l'exportateur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons inspecté tous les fruits que nous avons pu inspecter à Montréal, mais tant s'en faut que nous les ayons tous examinés. Il serait physiquement impossible, pour ainsi dire, d'inspecter tous les fruits transportés par les chemins de fer, mais nous pourrions nous efforcer d'examiner davantage ceux qui sont mis dans des wagons-glacières. Nous en avons inspecté beaucoup, mais pas tous, loin de là.

M. BLAIN : En quel état sont arrivés en Angleterre les fruits que l'inspecteur de l'Etat avait examinés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons jamais entrepris de défendre l'exportation des fruits qui étaient en mauvais état. Nous n'avons pas le pouvoir de le faire. Il a fallu permettre l'exportation de ces fruits qui, arrivés en mauvais état à Montréal, étaient également en mauvais état après la traversée. Règle générale, les fruits mis à bord en bon état à Montréal sont arrivés en bonne condition en Angleterre.

M. BLAIN : Je désire signaler au ministre un article paru dans le " Herald," de Montréal :

Le nouveau bill concernant le beurre est injuste pour le Canada.

Londres, 22 juillet.—Le bill concernant le beurre dont la Chambre des communes est maintenant saisie accorde à l'Irlande une préférence qu'il refuse aux colonies. D'après les prescriptions du bill, seront passibles d'une amende ceux qui vendront du beurre, même du beurre provenant des colonies, qui contiendrait plus de seize pour 100 d'eau. Le beurre irlandais, toutefois, pourra renfermer vingt pour cent d'eau, ce qui donne à l'industrie laitière d'Irlande un avantage réel sur celle du Canada.

Le ministre peut-il nous dire s'il a reçu un exemplaire de ce bill et s'il en connaît les dispositions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas vu ce bill, mais je sais qu'un projet de loi accorde à certains beurres irlandais des avantages dont les autres beurres ne jouissent pas sur les marchés du Royaume-Uni. Naturellement, c'est là un règlement des autorités anglaises qui échappe à notre contrôle. J'ai demandé à cet égard des renseignements que je n'ai pas encore obtenus. J'ai lu cette dépêche et c'est ainsi que j'ai appris que le beurre d'Irlande en général ne tombait pas sous le coup des dispositions de la loi prescrivant que le beurre ne devra contenir que 16 pour 100 d'eau. Je n'ai pas obtenu d'autres détails, mais j'en attends bientôt.

M. BLAIN : Le beurre irlandais, lorsqu'il est apporté sur le marché anglais, porte-t-il une marque particulière pour le différencer du beurre canadien ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il ne porte que la marque du fabricant. A

vrai dire, presque tous les beurres portent une marque quelconque lorsqu'ils sont mis en vente. Notre beurre canadien doit porter le nom de " canadien," et le beurre irlandais porte les marques spéciales qui le font reconnaître sur les marchés d'Angleterre.

J'ignore s'il y a une indication particulière qui permette de reconnaître le beurre irlandais.

M. BLAIN : De quelle manière met-on sur les marchés de Londres, de Glasgow et de Liverpool le beurre qui concurrence le beurre canadien ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Naturellement, ce beurre, comme le nôtre, est en colis de toutes les formes. Quelquefois le beurre irlandais est mis en boîtes à la manière du beurre canadien. Le plus souvent, nous expédions notre beurre en Angleterre dans des boîtes carrées, mais il y a encore beaucoup de beurre canadien exporté dans les tinettes de l'ancien modèle. Le beurre irlandais est placé dans toutes espèces de colis dont quelques-uns ressemblent aux nôtres ; cependant, en vertu de la loi canadienne, tout le beurre canadien destiné à l'exportation porte le nom " canadien " sur les colis. Naturellement, lorsqu'il est entre tre les mains des détailleurs, il ne porte plus cette marque. Une loi anglaise exige que toutes les denrées alimentaires importées portent l'indication du pays d'exportation, qu'elles viennent de l'étranger ou des colonies. Ainsi le beurre du Canada est marqué du mot " canadien "; celui de la Nouvelle-Zélande, du mot " néo-zélandais "; le beurre d'Australie est désigné par le mot " australien "; celui de Hollande, par le mot " Hollandais "; celui de France, par le mot " français ", et ainsi de suite. Je ne crois pas que la loi exige que le beurre irlandais porte cette indication, attendu que l'Irlande fait partie du Royaume-Uni.

M. BLAIN : Le ministre peut-il nous apprendre quel est l'état du commerce du beurre canadien ? Nous entendons des rapports vagues et nous lisons les comptes rendus des journaux. Le ministre peut-il nous apprendre quelle est la quantité de beurre que chaque province a exportée l'an dernier, si ce beurre était en mottes d'une livre et quelle était la forme des colis?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il se fabrique moins de beurre que d'ordinaire, au Canada, cette année. Cela provient en grande partie du prix élevé du fromage, qui a porté les établissements outillés pour la fabrication de ces deux produits à faire surtout du fromage, et aussi de la sécheresse qui a régné au commencement de la saison et qui a diminué la production du lait. L'année 1900 fut excellente ; l'année 1901, moins bonne que la précédente, a cependant été la meilleure jusqu'alors, 1900 exceptée ; l'année 1902 fut remarquable, mais cette année la fabrication a beaucoup diminué.

Nos exportations ne s'élèvent qu'aux deux tiers de nos exportations de l'année dernière; à vrai dire, cela n'indique pas la quantité de beurre encore en entrepôt dans toute l'étendue du pays. On rapporte que, cette année, le beurre arrive en Angleterre en excellent état. Les rapports publiés par M. Weddell, importateur avantageusement connu, de Londres, sont très élogieux pour notre beurre. Nous exportons principalement le beurre en boîtes de 56 livres et aussi une grande quantité de beurre en tinettes. Jusqu'à ces dernières années, on se servait presque exclusivement de la tinette ronde pour exporter le beurre du Canada ; mais, la boîte carrée a remplacé la tinette et environ les trois quarts de notre beurre sont maintenant exportés dans des boîtes carrées. Les mottes de beurre ne sont destinées qu'à la vente au pays, et on en expédie très peu en Grande-Bretagne, si toutefois on en expédie.

M. BLAIN : Il y a environ deux ans, je lisais que les Etats-Unis fournissaient une grande partie du beurre consommé au Yukon. En est-il encore ainsi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis bien aise de dire qu'aujourd'hui les Canadiens approvisionnent de beurre le marché du Yukon et que les beurreries de l'Etat au Nord-Ouest font de fortes expéditions vers ce territoire.

M. WRIGHT : Je puis dire que j'ai apporté du beurre en Angleterre et que j'ai vu mettre sur les marchés de Liverpool et de Londres du beurre irlandais dans des colis de toutes les formes comme sur le marché de Montréal. Nous n'avons pas à craindre la concurrence du beurre irlandais, parce que nous fabriquons indubitablement de meilleur beurre et que nous pouvons les surpasser en aucun temps. Si les rapports des journaux sont exacts, la quantité d'eau que pourra renfermer le beurre ne s'applique qu'au beurre irlandais, et notre commerce ne souffrira pas, pourvu que nous n'exportions pas de beurre renfermant plus de 16 pour cent d'eau. Nous avons tenté d'exporter du beurre moulé, mais il ne se conserve pas aussi bien qu'en boîtes de 56 livres. Parfois, on expédie des boîtes de 70 livres ; mais, le beurre est presque toujours exporté maintenant dans des boîtes de 56 livres.

M. CLANCY : Le gouvernement d'Ontario et le ministère de l'Agriculture, à Ottawa, ont-ils tenu une conférence relativement au système incomplet d'emmagasinage au froid établi par les autorités d'Ontario ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne me rappelle aucune conférence qui aurait été tenue depuis deux ans sur ce sujet. Il y a quelques années, le gouvernement d'Ontario nous offrit de coopérer au maintien de compartiments frigorifiques et il expédia quelques cargaisons, mais je n'ai pas été mêlé à cette entreprise. Ceci se passait il y a plus de deux ans, je crois, et

je n'ai aucun renseignement à fournir à l'honorable député à cet égard.

M. CLANCY : Le ministre ne se trompe guère quand il dit que ceci se passait il y a deux ans, car le premier ministre d'Ontario se préparait alors aux élections et d'éclarait aux cultivateurs qu'ils auraient des entrepôts froids à leurs portes.

Quelle sera la durée de l'arrangement relatif au système de transport en chambres froides ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Deux ans, je crois ; il y aura deux versements.

M. CLANCY : Que payait l'Etat pour ces chambres froides comparativement à ce qu'on payait pour les entrepôts frigorifiques ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous payons la moitié du coût de l'outillage jusqu'à concurrence de $7,000 par vaissseau; ce paiement est réparti sur un trimestre d'une année et un trimestre de l'année suivante.

M. CLANCY : Que payait l'Etat pour les compartiments frigorifiques ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La moitié du coût jusqu'à concurrrence de $12,000 par vaisseau, et parfois plus, eu égard à la dimension des compartiments et à la résistance des machines.

M. CLANCY : Deux ans me semble une bien courte durée, vu que le minstre paie la moitié du coût de l'outillage qui, au bout des deux années, appartiendra à la compagnie de steamers. Il me semble que nous n'obtenons pas suffisamment en retour d'une aussi forte dépense, attendu surtout que l'exportateur doit payer aussi cher que lorsqu'il se servait des compartiments froids. Le ministre n'a-t-il pas pu conclure un arrangement d'une plus longue durée, ou bien avait-il quelque motif de limiter ainsi la durée de la convention ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas pu obtenir que les compagnies s'engageassent pour plus longtemps. L'expérience prouve que lorsqu'un système est utile, le commerce exige qu'il soit continué. C'est ce que nous avons constaté relativement aux compartiments frigorifiques et je suis convaincu qu'il en sera ainsi des chambres froides.

M. CLANCY : Je suppose qu'on a conclu ces arrangements avec les compagnies de steamers avec lesquelles des arrangements avaient été conclus concernant les compartiments frigorifiques?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les arrangements relatifs au transport en compartiments frigorifiques avaient été conclus avec presque toutes les compagnies dont les vaisseaux sé rendaient au Canada et les nouvelles conventions sont intervenues entre les mêmes compagnies et l'Etat. Il n'y en avait pas d'autres.

M. CLANCY : Si l'avenir est aussi brillant que le minstre semble le croire, n'a-t-on pas raison de dire que nous n'en sommes plus à la période d'essai. Si le système des compartiments frigorifiques a produit d'assez heureux résultats pour engager les compagnies à installer elles-mêmes ces compartiments ou à profiter de l'aide du gouvernement dans le passé, nous n'en sommes plus à la période d'essai. Et si les compagnies de navigation ne consentent pas à faire cette dépense pour retirer la jolie somme de dix chelins par tonne, de plus, pour le transport des marchandises dans des compartiments frigorifiques, comment peut-on comprendre que le gouvernement du Canada contribue un seul dollar à cette fin? Si les compartiments frigorifiques ont donné des résultats passables, même pour le transport de quelques articles seulement, il me semble que les compagnies ne devraient pas refuser d'installer au moins le système coûtant le meilleur marché pour lequel elles exigent des taux plus élevés qu'elles n'en exigeaient pour l'autre. Il semble que l'essai n'a pas suffisamment réussi pour les engager à construire ces compartiments à leurs propres frais et qu'elles espèrent recevoir de l'Etat plus qu'elles ne devraient.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons éprouvé une extrême difficulté à engager les compagnies de navigation à installer ces chambres, parce qu'elles ignoraient si l'essai serait couronné de succès. Nous avons d'abord fait aménager deux vaisseaux et les résultats ont été satisfaisants. Pourtant, même en présence de ce succès, il fut fort difficile d'obtenir le consentement des compagnies. Néanmoins, j'ai confiance que les résultats de l'essai fait par ces onze vaisseaux seront assez heureux pour engager d'autres compagnies à adopter ces installations, ou les mêmes compagnies à en munir d'autres vaisseaux. Mais tant que l'essai n'aura pas été tenté sur une assez grande échelle pour démontrer au commerce les avantages de cette entreprise, nous ne réussirons pas à engager les compagnies à s'en charger.

M. CLANCY : Dois-je comprendre que le ministre déclare que tous les steamers qui étaient pourvus de compartiments frigorifiques sont maintenant munis de chambres à ventilateurs?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Autant que je me rappelle, quarante vaisseaux étaient pourvus de compartiments frigorifiques ; mais nous n'avons réussi à faire construire des chambres à ventilateurs que sur onze steamers. J'ignore si tous ceux-ci étaient munis de compartiments frigorifiques ; la plupart l'étaient.

M. CLANCY : Les vaisseaux pourvus en premier lieu de compartiments frigorifiques, maintiennent-ils ceux-ci en bon état?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tous ceux que nous connaissons.

M. CLANCY : Je crains que le ministre ne se hâte trop de répondre. Il n'a plus rien à y voir ; les arrangements ont pris fin.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami oublie que nous avons des données à ce sujet. Nous avons placé des thermographes dans les compartiments et nous surveillons les indications qu'ils donnent, bien que nous n'obligions plus les compagnies à faire ce qu'elles faisaient en premier lieu.

M. CLANCY : Combien y a-t-il maintenant de beurreries en exploitation au Nord-Ouest et en quel état se trouve cette entreprise?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1902, il y en avait 16 ; il y en aura 19, en 1903. L'augmentation provient de ce qu'une beurrerie, qui avait fermé ses portes en 1902, à Wetaskiwin, a repris ses opérations. Nous en exploitons deux autres, l'une à Black-Falls et l'autre à Lacombe. Les colons ont construit et outillé ces dernières sans que le ministère leur ait prêté de l'argent ; cependant il les exploite pour leur compte cette année.

M. CLANCY : Tous les prêts ont-ils été remboursés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas tous. Il y a encore $16,000 à retirer. On nous a remboursé $36,436.

M. CLANCY : Est-il probable que le reste sera remboursé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que la plus grande partie le sera ; je ne voudrais pas affirmer que le tout nous sera remis. Quelques beurreries sont loin d'avoir réussi. Le pays environnant ne compte pas assez de laitiers pour nous permettre d'espérer que nous serons remboursés un jour. Cependant, je crois que la plus grande partie de cette somme nous sera remise.

M. CLANCY : A-t-on conclu quelque nouvel arrangement là-bas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; je n'ai connaissance d'aucun changement.

M. CLANCY : Je constate qu'en général dans le Nord-Ouest, les paiements suivants ont lieu. Prenons la beurrerie de :

L'Association beurrière et fromagère de Tindastoll : taxes scolaires, 1901, $7.56 ; primes d'assurance sur la beurrerie, $24 ; loyer de la beurrerie, 1899 à 1901, trois années à $172.50 ; loyer supplémentaire en 1900 et pour partie de 1901, un an et demi à $50 ; moins montant avancé, $100.

Qu'est-ce que cela signifie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Toutes ces dépenses sont imputées sur le compte de la fabrication. Les opérations de cette beurrerie se sont soldées par un excédent, et conséquemment, l'Etat n'a pas réellement payé ces dépenses, bien que l'argent ait été remis par le ministère.

M. CLANCY : Qu'entend-t-on par le loyer de la beurrerie ; quel est le locateur ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Toutes les beurreries paient un loyer au premier propriétaire. Le loyer est imputé sur les dépenses de la fabrication.

M. CLANCY : Le gouvernement n'avance-t-il pas de fortes sommes et n'acquiert-il pas quelques-unes des beurreries en faillite ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne devenons pas propriétaires des beurreries.

M. CLANCY : On a dépensé une forte somme pour outiller et reconstruire certaines beurreries. Après avoir dépensé beaucoup d'argent pour ces établissements, le gouvernement paie-t-il le loyer ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'acquérons pas la propriété des beurreries. Nous les louons de leurs propriétaires et nous avançons certaines sommes qui sont consacrées à des améliorations, de façon à les mettre en bon état. Tous ceux qui exploitent une beurrerie sont tenus d'en payer le loyer.

M. CLANCY : Le ministère continue-t-il à faire des prêts ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; nous n'en avons pas fait depuis plusieurs années. Je ne crois pas que nous en ayons fait depuis 1900.

M. BLAIN : Qui s'occupe de la vente du beurre fabriqué dans ces établissements.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Anciennement, c'était le ministère à Ottawa. M. Marker, de Calgary, inspecteur des beureries des Territoires du Nord-Ouest, sous la direction du ministère, s'occupe des ventes.

M. BLAIN : Quel a été le rendement l'an dernier comparativement à celui de l'année précédente ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1902, il a été de 532,000 livres et en 1901, de 672,000 livres.

M. BLAIN : A quelle cause attribuez-vous cette diminution ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'apprend qu'elle provient en grande partie des inondations et des mauvais chemins du printemps qui ont empêché les cultivateurs de porter leur lait aux beurreries. De plus, dans le district d'Assiniboïa, l'abondance de la récolte de blé a donné trop de travail aux cultivateurs pour leur permettre de s'occuper des beurreries.

M. BLAIN : Où vend-on le beurre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans la Colombie Anglaise et au Yukon, et en partie, en Chine et au Japon.

M. SMITH (Wentworth) : Que paient les cultivateurs pour la fabrication ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quatre cents par livre.

M. SMITH (Wentworth) : Cela pourrait expliquer la diminution. Les beurreries d'Ontario n'exigent pas plus de deux cents et demi.

M. WRIGHT : Nous exigeons toujours trois cents et demi.

M. SMITH (Wentworth) : Oui, mais le coût ne dépasse pas deux cents. Je suis l'un des directeurs d'une beurrerie.

M. WRIGHT : Moi aussi, et je sais que la fabrication coûte plus que cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les dépenses sont beaucoup plus fortes au Nord-Ouest et le rendement est minime, de sorte qu'il faut exiger des prix plus élevés n'est pas à propos de discontinuer leurs opérations ?

M. SMITH (Wentworth) : Vous devez réaliser de jolis bénéfices attendu que, dans une très petite beurrerie de l'est, la fabrication du beurre ne coûte pas plus de 2 cents. Le gouvernement n'est pas supposé demander plus que le prix coûtant.

M. WRIGHT : Aux Etats-Unis, la fabrication coûte 4 cents et, dans certains endroits, 3½ cents. Le prix est de 3½ à 4 cents.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous demandons quatre cents et, si la fabrication coûte moins, la différence est portée au crédit de la beurrerie en remboursement de l'argent avancé par le gouvernement.

M. SMITH (Wentworth) : Alors, la fabrication coûte quatre cents.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans certains cas, elle coûte deux cents et demi. Nous demandons quatre cents et, s'il y a un excédent, nous en créditons les beurreries.

M. BLAIN : Comment de beurreries ont reçu de l'aide du gouvernement et combien y en a-t-il présentement en exploitation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les beurreries d'Indian-Head, Wolseley et Maple-Creek ont discontinué leurs opérations parce qu'elles sont situées dans la zône à blé et que les cultivateurs consacrent tout leur temps à cette culture.

M. BLAIN : Le gouvernement exerce-t-il une gouverne quelconque sur celles qui ont remboursé les avances qu'elles avaient reçues.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous continuons à les exploiter, mais nous touchons au temps où nous cesserons complètement de le faire.

M. CLANCY : Quand le ministre a obtenu son premier crédit, il était entendu que cet essai cesserait au bout de 3 ans.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais on nous a supplié de continuer et, comme ces gens sont endettés envers le gouvernement, nous avons cru que c'était préférable. Maintenant que quelques beurreries se sont acquittées, il est peut-être temps de discontinuer cette exploitation.

M. SMITH (Wentworth) : Combien de beurreries se sont acquittées ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dix.

M. CLANCY : Y en a-t-il qui ont définitivement fermé leurs portes ? En premier lieu, vingt ont obtenu des postes d'écremage, espèces de succursales pour recueillir la crême. Je crois qu'il y en avait vingt environ. Y en a-t-il parmi ce nombre qui ont suspendu leurs opérations ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, celles d'Indian-Head, de Wolseley et de Maple-Creek.

M. CLANCY : Combien devaient-elles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La beurrerie d'Indian-Head ne devait rien. Celle de Wolseley devait $2,000, mais elle s'est acquittée en partie, par suite de la vente de certaines machines. Les autres appareils sont en notre possession. La beurrerie de Maple-Creek doit environ $1,000.

M. CLANCY : Dans ces deux cas, l'Etat éprouverait une perte, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons encore une partie de l'outillage que nous pourrons vendre pour nous rembourser.

M. CLANCY : Le ministère se propose-t-il d''exploiter ces beurreries jusqu'à ce que leur dette soit acquittée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne voudrais pas l'affirmer. Je le répète, certaines beurreries ne pourront pas s'acquitter.

M. CLANCY : Pourquoi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce que les circonstances ne sont pas favorables à l'exploitation d'une beurrerie dans ces endroits. La situation peut changer. Quelques beurreries ont réussi ; d'autres espèrent pouvoir s'acquitter.

M. GILMOUR : Il ne s'est fabriqué que 570,000 livres de beurre et je suis porté à croire que deux établissements en ont, à eux seuls, fabriqué la moitié. Le ministre a-t-il un état du beurre fabriqué dans chaque beurrerie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai à la main un état du beurre fabriqué en

1902. Je donnerai le total en chiffre ronds : Calgary, 19,000 livres ; Churchbridge, 116,000 ; Edmonton, 14,000 ; Glenfel, 38,000 ; Innesfall, 99,000 ; Mâchoire-de-l'Orignal, 16,000 ; Moosomin, 11,000 ; Olds, 42,000 ; Prince-Albert, 14,000 ; Régina, 25,000 ; Daim-Rouge, 55,000 ; Salt-Coats, 6,000 ; Qu'Appelle, 20,000 ; Tindastall, 28,000 ; Whitetown, 6,000.

M. GILMOUR : La beurrerie de Tindastall a été ouverte récemment. Le gouvernement a-t-il avancé quelque argent à cette fin ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas fait de prêt à cette beurreries. Nous avons payé certains petits appareils. L'argent nous est remboursé à même le produit de la saison.

M. BLAIN : En ce qui a trait à l'exploitation de ces beurreries après qu'elles ont remboursé le gouvernement, je comprends que le ministre déclare qu'il examine s'il n''est pas à propos de discontinuer leurs opérations ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne voulons pas les fermer, mais nous voulons cesser de les exploiter nous-mêmes. Nous voulons en remettre l'exploitation entre les mains des propriétaires eux-mêmes.

M. BLAIN : L'exploitation a-t-elle été satisfaisante ; la dette a-t-elle été payée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous les exploitons encore. Nous n'avons fait aucun changements. Mais j'ai averti les propriétaires que lorsqu'ils auraient payé leur dette, il serait temps pour eux d'exploiter ces beurreries. Ils nous ont demandé de ne pas insister sur ce point, parce qu'ils trouvent que l'administration par notre inspecteur leur est avantageuse. Il n'y a aucun doute que toutes les beurreries sont sous une seule administration, ce qui permet de vendre le beurre en gros, l'administration est plus économique. Maintenant que la période d'expérimentation est passée, je ne sais trop si nous devrions continuer à administrer ces beurreries, mais tant que nous serons obligés d'en exploiter une, je crois que nous devrons continuer de les exploiter toutes, même celles qui sont capables de se suffire à elles-mêmes.

M. BLAIN : Le gouvernement a-t-il exploité ces beurreries à perte ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas celles qui ont remboursé leurs emprunts, mais tous les profits leur sont remis.

M. GILMOUR : Les cultivateurs considèrent que cette exploitation des beurreries par le gouvernement leur est très avantageuse. Elle leur enlève le souci de vendre le beurre, et économise sur tous les autres frais d'exploitation qui dans plusieurs cas seraient plus élevés. Il est plus économique de faire administrer toutes les beurreries par une personne que de faire administrer chaque beurrerie séparément.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est très vrai.

M. SPROULE : Est-ce le cas que le gouvernement fait payer 4 cents par livre pour fabriquer le beurre et ne fait rien payer pour receuillir le lait ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, pour faire le beurre et fournir tout ce qui est nécessaire, tel que les tinettes, le sel et le transport sur le marché.

M. SPROULE: Chez nous, nous ne payons que 3 cents par livre ; le plus haut prix est 3½ cents, et les beurreries envoient chercher le lait à leurs frais.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le coût est plus élevé dans le Nord-Ouest que dans Ontario. Tout le profit va aux cultivateurs.

M. SPROULE : Mais si l'on payait moins cher que 4 cents, le profit serait plus grand pour les propriétaires de la beurrerie. Je connais de petites beurreries dans mon district qui existent depuis plusieurs années, et qui n'ont jamais fait payer plus que 3 cents et demi par livre pour faire le beurre et recueillir le lait. Je suis certain de ce que je dis, car j'ai moi-même envoyé du lait à deux de ces beurreries pendant quelque temps.

M. GILMOUR : Le gouvernement remet tous les profits aux propriétaires des beurreries ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. SPROULE : Mais si le prix que l'on fait payer pour faire une livre de beurre est de 4 cents, il y aura moins à diviser entre les clients de la beurrerie que si le prix n'était que de 3½ cents, ce qui devrait être suffisant, vu que le gouvernement ne receuille pas le lait.

M. GILMOUR : S'il y a profit, le gouvernement le remet aux clients ; il ne le garde pas pour lui-même. Ces beurreries sont endettées envers le gouvernement.

M. SPROULE : Mais je prétends que le gouvernement fait payer trop cher pour faire le beurre. Il est possible que la fabrication du beurre coûte un peu plus cher dans le Nord-Ouest que dans la province d'Ontario, mais le gouvernement s'exempte beaucoup de frais, en ne recueillant pas le lait lui-même. S'il le recueillait lui-même, il devrait faire payer 4½ cents par livre pour la fabrication du beurre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Chez nous, le prix moyen est de trois cents la livre. Dans le Nord-Ouest le transport des boîtes coûte $180 par wagon. Le combustible, la main-d'œuvre, et tout le reste coûtent beaucoup plus cher que dans l'est.

M. SPROULE : L'exportation des fruits dans les compartiments frigorifiques a-t-elle réussi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, elle a très bien réussi.

M. SPROULE : Quelle sorte de fruits avez-vous expédiés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement n'a pas expédié de fruits lui-même. Ce sont les commerçants qui les expédient ; ils ont expédié plusieurs variétés de fruits, des pommes, des poires et quelques pêches.

M. SPROULE : Je croyais que le ministère de l'Agriculture avait entrepris lui-même l'expédition des fruits pendant quelques années.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons cessé cela, il y a deux ans.

M. SPROULE : Je suppose alors que l'expérience n'a pas réussi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas. Nous voulions faire une expérience. Nous avons expédié des pêches, des poires surtout, et un peu de raisin. Les poires, règle générale, ont été transportées avec succès de même que les raisins. L'expérience pour les pommes a aussi très bien réussi.

M. SPROULE : Quelle est la meilleure température pour l'expédition des pommes?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La meilleure température est de 35 à 40 degrés Fahrenheit, pour les variétés les plus tendres.

M. SPROULE : Le gouvernement de Washington a publié un rapport disant que les variétés de pommes les plus fermes avaient été vendues à Londres à $5 le baril. Ces pommes avaient été exportées de l'Illinois, par wagons complets. La température était de 31. Il y avait des poires, des citrons et d'autres fruits, et tous furent transportés heureusement. L'opinion est que le transport ne souffre aucune difficulté pourvu que la température soit propice. Autant que je me rappelle, les expériences faites par le gouvernement canadien n'ont pas été heureuses. Les fruits ont été vendus, sur le marché de Londres, pour moins que le prix qu'ils avaient coûté ici. Le ministre peut-il nous dire combien il en coûte de plus, pour envoyer du beurre et des fruits dans les compartiments frigorifiques, que de les envoyer en la manière ordinaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La différence est de 10 chelins la tonne pour toute espèce de marchandises. Les variétés de pommes les plus fermes, que l'on veut conserver après leur arrivée en Angleterre, devraient être expédiées à une température de 31, mais les variétés les plus tendres, celles que l'on est obligé de vendre aussitôt après leur arrivée, doivent être expédiées à une température plus élevée, car autrement elles se gâteraient en venant en contact avec l'air chaud. Les pommes que l'horticulteur de la Ferme d'expérimentation a envoyées l'année dernière sur le marché de Londres ont rapporté $5 le baril, et soutenu la concurrence des pommes de l'Illinois.

M. SPROULE : Quelle proportion de toutes les exportations de beurre et de fromage que l'on fait en Angleterre expédie-t-on dans les compartiments frigorifiques ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déjà dit que virtuellement tout le beurre qui était expédié en Angleterre, l'était à la température la plus basse que les compartiments peuvent donner. On expédie peu de fromage dans les compartiments frigorifiques, mais on en expédie beaucoup dans les compartiments frais ou ventilés.

M. SPROULE : Avez-vous fait cette année des arrangements avec les différents chemins de fer pour l'expédition du beurre, du fromages dans les wagons-glacières ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, nous avons eu des wagons-glacières pour l'expédition du beurre, et nous avons pour la première fois, cette année, un grand nombre de wagons ventilés pour l'expédition du fromage. L'année dernière, nous en avions quelques-uns, et l'expérience a été si satisfaisante que nous avons fait consentir les compagnies de chemins de fer à nous fournir environ une centaine de ces wagons pour le transport du fromage.

M. SPROULE : Combien les compagnies de chemins de fer font-elles payer de plus pour les wagons-glacières ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Rien de plus. Ces wagons circulent une fois la semaine.

M. POPE : D'où?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De partout dans le pays.

M. SPROULE : Le gouvernement paie-t-il quelque chose ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous payons $5 pour la glace par wagon de fromage, et pour le beurre nous garantissons aux compagnies de chemins de fer, les deux tiers de la capacité du wagon. Si le poids dépasse les deux tiers, les compagnies de chemis de fer nous tiennent compte du surplus, et s'il est moindre, elles nous font payer la différence ; nous soldons les comptes à la fin de la saison.

M. SPROULE : Vous payez $5 par wagon, quelle que soit la longueur de la route?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, c'est le coût de la glace.

M. SMITH (Wentworth) : Combien avez-vous payée en tout l'année dernière?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $5,436.11 pour le beurre, et $1,940.77 pour le fromage.

M. SMITH (Wentworth) : On s'est plaint, l'année dernière, qu'une grande partie du dommage aux fruits avait été causée par la trop grande chaleur dans les wagons ; que les wagons n'étaient pas ventillés comme ils l'auraient dû être, et que la faute était plutôt aux wagons qu'aux navires. Je crois que l'honorable ministre avait décidé alors de faire ventiller un plus grand nombre de wagons. Je voudrais savoir ce qui a été fait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'année dernière, nous avons eu sur le Grand Tronc, dix wagons ventilés, pour lesquels nous avons payé $626.50.

M. SMITH (Wentworth) : Quel est le système de ventilation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis pas bien facilement en donner une description. On me dit que c'est une espèce de syphon qui fait entrer l'air dans le wagon, quand il est en mouvement.

M. SPROULE : Avez-vous de ces wagons sur le chemin de fer du Pacifique?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'on en construit quelques-uns cette année.

M. SMITH (Wentworth) : Cela coûte $62 par wagon pour poser cet appareil de ventilation?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, c'est ce que nous avons payé pour 10 wagons, l'été dernier.

M. SMITH (Wentworth) : Le gouvernement est-il obligé de payer pour faire poser ces appareils?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne payons pas cette année.

M. SMITH (Wentworth) : Les compagnies de chemins de fer ne consentent-elles pas à mettres ces appareils sur leurs wagons sans faire payer le gouvernement?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'elles les posent cette année. Nous avions fait ce marché l'année dernière comme expérience, et les compagnies de chemins de fer ont trouvé que l'expérience avait si bien réussi qu'elles posent les appareils elles-mêmes cette année.

M. SMITH (Wentworth) : Se proposent-elles d'en poser sur un grand nombre de wagons?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le crois.

M. TAYLOR : J'ai à la main une brochure qui est intitulée comme suit :

Canada.
Ministère de l'Agriculture,
Branche du commissaire de l'agriculture et de la laiterie.
Division de la volaille.
Elevage profitable des poules.
(Edition revisée).

Je suppose qu'il y a eu précédemment une édition dans laquelle les profits n'apparaissaient pas aussi grands que dans celle-ci.

Bulletin n° 6.
Publié sous la direction de l'honorable Sydney A. Fisher, ministre de l'Agriculture.

Cette brochure donne des informations très importantes et contient plusieurs belles gravures sur bois. A la page 38, nous voyons un bourgeois bien mis avec un poulet dans la main qu'il se prépare à tuer, et à la page 39, il y a un poulet avec une brique sur le dos, pour montrer la position que le poulet doit avoir dans la trousse. Le but de cette brochure est d'engager le cultivateur à se livrer à l'élevage de la volaille. A la page D-76, 77 et 78 du rapport de l'auditeur général, je découvre comment le gouvernement s'y est pris pour donner un exemple de l'élevage profitable de la volaille. A Holmesville, je suppose que c'est la patrie de l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) un nommé F. C. Elford a acheté des poulets et du grain pour les nourrir, et le compte s'est élevé à $613.36. A Bowmanville, un nommé A. W. Foley a dépensé $225.29 et a remis 66 cents au gouvernement, ce qui fait une perte de $224.63. A Renfrew M. John Frood a dépensé $183.70 et a remis au gouvernement $6.88 ; perte, $176.82. A Eldon, Ile du Prince-Edouard, une autre personne a dépensé $266.77, et a remis $88.-57, soit une perte de $179.20. A Alberton, I. P.-E., dépenses $225.37, recette, $116.87, perte, $108.50. A Andover, N.-B., dépenses, $347.04, recette, $179.03, perte, $168.01. A Bondville, M. Hillhouse a dépensé $719.87, et remis $407.71 ; perte $312.16. Je demanderai maintenant à l'honorable ministre de l'Agriculture de nous expliquer comment il peut mettre un document comme celui-ci en circulation pour conseiller aux cultivateurs de se livrer à l'élevage de la volaille, lorsque le gouvernement a subi de telles pertes. Le gouvernement a dépensé $7,621.58 dans ces expériences, qui ne lui ont rapporté que la somme de $2,753.12 ; ce qui fait une perte de $4,868.46.

M. COCHRANE : A combien de stations?

M. TAYLOR : Je n'en ai pas compté le nombre, maisc 'est là le résultat total. Comment l'honorable ministre peut-il dire aux cultivateurs qu'il y a un profit dans l'élevage de la volaille lorsque ses propres expériences montrent une perte comme celle-là?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député sait bien que ce ne sont là que des expériences dans lesquelles on ne peut s'attendre à faire de profits. C'est impossible ; vaudrait autant espérer que

les expériences que nous faisons à la station agranomique centrale d'Ottawa, vont rapporter des profits. Le même principe s'applique aux expériences pour l'élevage de la volaille ; ces expériences sont faites dans le but d'obtenir des renseignements, et non dans le but de faire des profits.

M. COCHRANE : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député voudra-t-il attendre que j'aie fini ?

M. COCHRANE : Je pensais que l'honorable ministre ne finirait jamais. Si les expériences à la ferme expérimentale ne paient pas, alors elles ne valent rien. Qu'est-ce que les cultivateurs du Canada peuvent espérer apprendre du ministre de l'Agriculture, lorsqu'il nous dit ce soir, qu'il lui est impossible de faire une culture profitable sur sa propre ferme. Il a la plus belle ferme que l'on puisse désirer ; et je me permets de dire que le ministre ni aucun des employés de la ferme n'a assez d'intelligence pour la cultiver avec profit. Le ministre fait promener des gens dans le pays, pour montrer aux cultivateurs comment élever la volaille. A quoi bon, lorsque les cultivateurs ne peuvent pas avoir assez de main-d'œuvre pour faire les travaux ordinaires de la ferme. Il publie cette brochure avec toutes ces vignettes qui coûtent bien cher, et il nous dit que l'élevage de la volaille ne donne pas de profits, et que ce n'est là qu'une expérience. C'est la chose la plus absurde dont j'aie jamais entendu parler : faire promener des gens pour montrer aux cultivateurs comment engraisser les poulets.

M. CLARKE : Pour leur montrer comment se ruiner.

M. COCHRANE : Oui, le gaspillage se fait sur un grand pied dans ce département, et il y a plus de dissipateurs que de poulets. Comme médecin, M. le président, vous voyez vous-même l'absurdité d'envoyer chez les cultivateurs des professeurs pour leur montrer comment élever des poulets. Nous donnons à ces gens $50 par mois et le ministre de l'Agriculture s'en vient nous dire qu'il lui est impossible de faire l'élevage de la volaille avec profit. Il vaudrait mieux qu'il abandonnât cet engraissement de la volaille et qu'il dirigeât toute son intelligence à l'exploitation de la Ferme d'expérimentation d'Ottawa. Je vous demanderai M. le président, combien de temps vous pourriez vivre sur une ferme qui ne donnerait pas de profits ? Il est absurde de prendre ainsi l'argent des cultivateurs et de le dépenser en expériences que le ministre admet lui même être improfitables. A quoi sert de donner aux cultivateurs l'exemple d'une industrie qui ne donne pas de profits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'admets qu'il m'est impossible de retirer des profits de la Ferme d'expérimentation d'Ottawa, elle n'en a jamais donné depuis qu'elle est établie, et je ne crois pas qu'elle en donne jamais.

M. COCHRANE : Il vaut mieux la supprimer, alors.

Le MINISTRE DE LAGRICULTURE : Mais elle est utile par les renseignements que nous obtenons de ces expériences, et par les rapports et bulletins qui sont distribués dans le pays ; les cultivateurs admettent que sous ce rapport elle donne des profits. Je puis dire que depuis que ce bulletin a été publié nous avons reçu des centaines et des milliers de lettres de la part de cultivateurs, qui demandaient à faire l'élevage de la volaille ; et ces demandes augmentent tous les jours.

M. COCHRANE : Viennent-elles de mes amis grits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, mais nous en recevons très souvent de la part d'électeurs conservateurs qui apprécient les bienfaits que leur confère sous ce rapport le gouvernement libéral. Ce sont des cultivateurs de progrès ; ils ne sont pas comme mon honorable ami (M. Cochrane) qui croit n'avoir rien à apprendre—non pas du ministre de l'Agriculture qui n'a pas la prétention de pouvoir rien lui enseigner,—mais des fonctionnaires du ministère qui sont les meilleurs experts et agriculteurs que nous avons dans ce pays, et je pourrais dire qu'il y a sur ce continent ; ils font aujourd'hui un travail qui bénéficie aux cultivateurs du Canada et que ceux-ci savent apprécier.

M. COCHRANE : Le ministre dit qu'il a reçu des milliers de demandes de sa brochure ; mais, c'est parce qu'il a trompé le public, qui ne tardera pas à s'en apercevoir. Le ministre de l'Agriculture dit qu'il ne peut rien m'apprendre. Cela me ferait beaucoup de peine, si je pouvais apprendre quelque chose de lui, en fait d'agriculture, et je puis lui dire que pas un des cultivateurs du pays n'a rien à apprendre de lui. Je consens bien à payer ma part des expériences que l'on fait à la Ferme d'expérimentation d'Ottawa, parce que je crois qu'elles sont très utiles, mais je crois aussi que le gouvernement ne devrait pas demander au peuple de dépenser un argent laborieusement gagné pour maintenir une ferme que le ministre admet lui-même ne devoir jamais donné de profit. Je puis dire au ministre qu'il y a des centaines et des milliers de cultivateurs en ce pays qui ont des habitations et des bâtiments construits avec plus de goût qu'il en a ici à la ferme d'Ottawa. Les expériences faites par ces hommes de science ont une valeur, et la population consent à payer généreusement pour les avantages qu'elle en retire, mais à part cela, la ferme vaut peu de chose. Nous en savons autant quant à la manière de faire le fromage et le beurre que tous les fonctionnaires du ministère de

l'Agriculture—à part le professeur Robertson. Nous savons que le ministre a dépensé l'année dernière, $40,000 dans ses expériences de maturation de fromage dans les chambres froides, tandis qu'avec la somme de $2,000 il aurait pu faire les mêmes expériences dans n'importe quelle bonne fabrique de fromage. Je répète ce que j'ai dit, savoir que le ministre trompe les cultivateurs lorsqu'il essaie de leur faire croire que l'élevage des volailles donne des profits, car le rapport de l'auditeur général montre que sa tentative a fait un fiasco complet.

M. TAYLOR : Je ne suis pas surpris du tout que le ministre ait reçu beaucoup de lettres lui demandant des stations. Je suppose que tout partisan du gouvernement dans le pays aimerait à faire ces expériences sur sa ferme. Une de ces stations, celle de Holmesville, qui, je présume, est dans le comté de l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) a dépensé $613.36 et en a rapporté $196 ; déficit, plus de $400. Une autre station, à Bowmanville, a dépensé $225.29 et a rapporté 66 cents. Si les chiffres fournis par le ministre sont exacts, et si ce ne sont que des fermes d'expérimentation, comment se fait-il que le directeur de cette station ait acheté un lot d'œufs et de nourriture pour les poulets, et qu'il n'ait retiré du tout que 66 cents ? Est-ce que tous les électeurs du pays, n'aimeraient pas, avec des résultats semblables, à avoir une station de ce genre sur sa ferme ? Le directeur de ferme à Bowmanville a reçu $150 pour ses services depuis le 24 avril, jusqu'au 24 juillet—$50 par mois. Beaucoup de cultivateurs aimeraient à donner la pâtée à quelques poulets pour ce prix-là. Il a acheté 1,722 œufs qu'il a payés $20.78. Il doit les avoir tout bus, parce qu'il n'a retiré que 66 cents de tout le lot. De sorte que je ne suis pas surpris que le ministre nous dise que de toutes les parties du pays on lui demande des stations. Je n'en ai mentionné que quelques-unes, mais il y en a des douzaines d'autres dans le pays. Je suis sûr qu'on pourrait en établir plusieurs dans le comté de Leeds, sur les fermes des amis de l'honorable ministre. Ils seraient heureux d'en avoir, et de soigner des poulets. L'honorable ministre est-il satisfait des expériences qu'il a fait faire ?

M. HOLMES : Je regrette de n'avoir pas été présent lorsque l'honorable député de Leeds (M. Taylor) a parlé la première fois de la station d'engraissement des poulets à Holmesville, car j'aurais aimé à entendre tout ce qu'il en a dit. Mais je puis assurer que bien que l'administration ait donné un déficit, les habitants du voisinage, sans distinction de parti politique sont heureux d'avoir la station parmi eux, et affirment qu'elle a bien réussi. Je puis dire de plus que les sangsus politiques dont parle l'honorable député ne sont pas toutes dans le parti libéral, car j'ai reçu cette semaine une lettre d'un conservateur de Goderich qui ayant constaté le succès de la station de Holmesville, désire en avoir une à Goderich. Je regrette que le ministre ne puisse pas faire droit à cette demande, parce que je suis certain que les habitants du comté de Huron, quelque soit leur parti politique, disent que la station de Holmesville sert un besoin.

M. POPE : Nourrit-on les poulets avec la gaveuse ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelquefois on se sert de la gaveuse, d'autres fois on ne s'en sert pas.

M. POPE : Pourquoi ne nourrissez-vous les poulets tous de la même façon ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On ne se sert pas beaucoup de gaveuses maintenant.

M. POPE : Il y a un an, l'honorable ministre de l'Agriculture disait que c'était la seule bonne manière d'engraisser les poulets. Sûrement le ministre n'a pas dû, sans avoir bien étudié la question, recommander cette machine, qui a été adoptée à sa recommandation ou à celle de ses fonctionnaires ; il devait savoir si la gaveuse était une bonne chose ou non.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'était une expérience.

M. POPE : Cette expérience avait été faite dans plusieurs parties du monde auparavant, car la machine à gaver n'est pas de l'invention de l'honorable ministre. Mais quand je regarde la vignette représentant le bon bourgeois dont j'ai parlé plus haut, en train de gaver un poulet, j'y trouve la plus grande ressemblance avec l'honorable ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est une bonne ressemblance.

M. POPE : Un bon portrait réellement—un peu trop de cheveux peut-être. C'est un portrait de jeunesse : Mais je trouve ici une longue description de la manière dont ont doit s'y prendre pour tordre le cou à un poulet. J'ai pourtant tordu le cou à beaucoup de poulets, et à beaucoup d'autres choses aussi, depuis l'âge de dix ans, et pourtant je n'avais jamais lu la manière de s'y prendre. Voici ces principes :

Faire mourir les poulets en leur disloquant le cou.

Cela veut dire tordre le cou.

De la main gauche—

Ne vous servez pas de la main droite, car la besogne ne sera pas bien faite.

De la main gauche maintenez fermement les pattes et les ailes.

Si vous êtes gaucher, vous ne pouvez rien faire de bon.

Mettez l'index de la main droite—

Remarquez bien, pas le medium. Si vous avez perdu l'index, vous n'y êtes pas du tout.

Posez l'index de la main droite sur le côté droit du cou et les autres doigts sur le côté gauche. Saisissez la tête dans le creux de votre main, avec la fourche des doigts en arrière de la tête à la naissance du cou. Le dos du poulet étant tourné en haut, tenez les pattes sur la cuisse gauche.

Si vous les tenez sur la cuisse droite, la besogne ne vaut rien ; la viande de ce poulet sera gâtée.

Tenez les pattes sur votre cuisse gauche et la tête près du genou.

Vous n'avez pas de choix. Ce doit être intéressant pour vous, M. le président, qui êtes médecin, d'apprendre comment tuer un poulet.

Renvoyez la tête du poulet en arrière autant que possible et en même temps élongez le cou, et lorsqu'il est disloqué, tirez la tête immédiatement.

Si vous ne la tirez pas le poulet va revenir à la vie ; ne retardez pas d'une seconde. C'est bien dit : immédiatement ; les instructions sont précises ; le mot devrait être souligné.

Tirez la tête immédiatement à vous à environ un pouce et demi du cou.

Si vous la tirez plus qu'un pouce et demi la besogne est incomplète.

Tenez bien les ailes——

Il est très important que vous serriez toujours les ailes très fort.

Tenez bien les ailes après que vous aurez tué le poulet——

Même lorsque le poulet est mort, vous ne devez pas lâcher les ailes ; c'est très dangereux de laisser aller les ailes.

—et laissez **la tête du poulet pendante** pour que le sang puisse se porter dans le cou. On attache la tête au corps simplement par la peau du cou.

C'est-à-dire que vous étirez le cou d'un pouce et demi, tenez bien les ailes après que le poulet est mort, et laissez pendre la tête. Quelle cruauté, M. le président, envers ce joli animal qui, quelques instants auparavant, chantait dans la basse-cour, et d'allure si fière que vous l'auriez pris pour le ministre de l'Agriculture. Le voilà la tête pendante après que vous lui avez tordu le cou. Je crois, M. le président, qu'il y a dans le pays des cultivateurs qui savent tordre le cou d'un poulet sans avoir besoin des instructions élaborées contenues dans cette brochure publiée par le ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. le président, nous allons faire imprimer une nouvelle édition de la brochure, avec les commentaires de l'honorable député. Elle sera peut-être plus acceptable à ses amis.

M. POPE : C'est beaucoup trop d'attention de la part du ministre que je sais être toujours bien disposé à mon égard. Si vous publiez une nouvelle édition qu'on y dise seulement : tordez le cou au poulet à l'ancienne façon, et lâchez-le ; le cultivateur comprendra, car c'est très simple.

M. CLANCY : Comment se fait-il que ces expériences donnent un déficit? La première chose à faire serait de démontrer au cultivateur qu'il trouvera du profit dans l'engraissement des poulets.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans toutes les expériences il y a des dépenses, que l'on ne peut faire entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit d'estimer les profits ou les pertes. Il en est dans les expériences d'engraissement des poulets comme dans toutes les autres expériences. Il y a toujours des expériences qui ne réussissent pas, mais elles servent de leçon pour les autres. L'année dernière, nous avons fait à la Ferme d'expérimentation la comparaison entre un certain nombre de poulets que nous avions élevés nous-mêmes et d'autres poulets que nous avions achetés. Nous avons aussi mis dans les incubateurs des œufs de nos propres poules et des œufs que nous avions achetés. Il y a toujours de ces expériences qui ne réussissent pas, et cela coûte plus cher que si nous faisions de l'élevage régulier en vue du commerce.

M. CLANCY : L'honorable imnistre n'éclaire pas la question d'une lumière bien vive. Le comité sera surpris d'apprendre de sa bouche qu'à la ferme d'Ottawa on a expérimenté des méthodes que l'on sait mauvaises, afin de trouver les bonnes. En d'autres mots, on sème de la mauvaise graine dans l'espérance d'avoir du bon grain et c'est ainsi que l'on dépense l'argent du peuple. Si l'honorable ministre a à son service des hommes capables de faire des expériences, il me semble que l'on ne devrait essayer que les meilleures méthodes. Il n'y a pas un cultivateur qui ne sache pas comment élever les poulets, et c'est leur faire injure et douter de leur intelligence que d'envoyer des gens pour les instruire à ce sujet. Les cultivateurs ont des incubateurs tout comme à la Ferme centrale. Combien de stations expérimentales d'élevage de poulets sont encore en opération et combien ont fait leurs frais?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aucune. Nous avions douze stations l'année dernière.

M. CLANCY : Quels sont les employés à ces stations?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y en a une à Calgary sous la conduite de M. Barker. Une à Renfrew, Ontario, sous la conduite de M. John Broone, et il y en a plusieurs autres.

M. CLANCY : Où ces personnes ont-elles acquis les connaissances nécessaires pour en faire des experts ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce sont des cultivateurs qui font l'élevage

de la volaille, et il reçoivent leurs instructions du ministère.

M. CLANCY : Viennent-ils suivre un cours à Ottawa?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BLAIN : Le ministre se propose-t-il d'établir d'autres stations?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous en supprimerons quelques-unes, et en établirons peut-être d'autres pour les remplacer. De partout on nous demande de faire ces expériences.

M. FOWLER : Je suppose qu'on voudrait avoir une station à Renfrew?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas une question de dépense ou de profit, mais l'avantage pour les cultivateurs est de voir faire les expériences sous leurs yeux et d'en connaître les résultats.

M. FOWLER : Mais les résultats que l'on a eus à la station de Renfrew ne sont pas de nature à encourager les cultivateurs à se livrer à cette industrie. Ces demandes doivent venir de meneurs grits qui veulent quelque chose à gruger.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, mais de la part d'un certain nombre de cultivateurs du district.

M. BLAIN : Je crois que le comité trouverait suffisant de dépenser une certaine somme pour enseigner aux cultivateurs comment engraisser les poulets, et je suis fortement d'avis que tout cela devrait se faire à la Ferme d'expérimentation d'Ottawa. Quels avantages, par exemple, les cultivateurs du comté de Huron retirent-ils de la dépense de $400 à $500 pour des expériences faites chez eux, qu'ils ne retireraient pas d'expériences faites ici à Ottawa et dont on enverrait dans toutes les parties du pays les bulletins préparés par des experts ? S'il est nécessaire de s'étendre plus au loin dans la province d'Ontario, l'honorable ministre doit se rappeler qu'il y a, à Guelph, la Ferme d'expérimentation d'Ontario, qui sert naturellement de médium de renseignements pour les cultivateurs de Huron-ouest et plusieurs autres circonscriptions. Quel avantage y a-t-il à montrer aux cultivateurs de Huron-ouest comment s'y prendre pour tuer un poulet ? Il n'y a qu'un moyen de le faire, et le bulletin doit sans doute l'indiquer. Le ministre veut trop embrasser à la fois et c'est pourquoi la Ferme d'expérimentation n'est pas mieux outillée. Il serait préférable d'équiper cette ferme comme il convient, et de là envoyer des bulletins.

M. FOWLER : Dans la ville que j'habite, il y a plusieurs personnes engagées dans l'industrie de la volaille. Mais quand le gouvernement choisit quelqu'un pour cette station d'engraissement, au lieu de prendre une personne qui s'y entendait, ils ont arrêté leur choix sur un marchand d'instruments agricoles. Ce marchand ne possédait pas un acre de terre, n'était pas en aucun sens un cultivateur, et n'avait jamais eu chez lui le moindre poulet avant d'être appelé à ces fonctions. Mais il présentait cette particularité d'être un membre très actif du parti libéral. Je suis ici entièrement d'accord avec l'honorable député de Peel pour dire que ces sortes de dépenses sont absolument absurdes. Le ministre a déjà fait plusieurs choses absurdes, depuis qu'il est entré en fonctions, mais ce système d'engraissement de la volaille remporte, à mon sens, facilement la palme. Je regrette qu'il n'ait pas donné suite à ce qu'il a déclaré devant le comité, à la dernière session ; je veux parler de sa détermination d'en finir une bonne fois avec des expériences de ce genre. Il est impossible à la plupart des gens, habitant un grand district agricole, d'aller voir comment on s'y prend pour engraisser la volaille. On ne peut y arriver que par des bulletins, et ces bulletins peuvent être publiés par la Ferme d'expérimentation d'Ottawa. Ce qui s'est passé à Renfrew, par exemple, n'est-il pas suffisamment manifeste. Il ne s'agissait là, il est vrai, que de $180, mais d'un autre côté, il n'y a eu que $6.86 de recettes. Les poulets sont-ils tous morts l'un après l'autre ? Ou bien, ont-ils péri dans les entrepôts frigorifiques défectueux que nous a donnés l'honorable ministre? Il me semble qu'après le spectacle lamentable dont nous a gratifiés ce soir l'honorable ministre, celui-ci ne devrait plus vouloir prétendre être en mesure de diriger son département. Quand nous voyons que ces mêmes entrepôts frigorifiques, dont il nous a tant rebattu les oreilles, ne valent rien ; quand nous voyons que les producteurs de fruits du district de Niagara ne peuvent plus tirer aucun parti de ces entrepôts, parce que leurs fruits y deviennent invendables ; quand nous voyons, enfin, que ces expériences d'engraissement de volaille aboutissent à un déplorable fiasco, assurément il ne doit pas en falloir davantage pour forcer l'honorable ministre à admettre qu'il n'est pas apte à remplir les devoirs de sa position et qu'il faudrait au plus tôt lui trouver un remplaçant.

M. CLARKE : Quand cette brochure a été publiée, j'ai écrit aux officiers du département de l'honorable ministre pour en demander un certain nombre d'exemplaires, que j'ai eu le plaisir d'adresser à des personnes s'occupant d'élevage de volaille. Je n'avais pas vu alors ce compte dans le rapport de l'auditeur général. Si ceux à qui j'ai envoyé ces bulletins apprennent quels ont été les résultats financiers de ces expériences, il n'y a pas de probabilité qu'ils suivront les conseils qu'on leur donne. J'aimerais à mander au ministre quel objet on s'est proposé en établissant cette station agronomique de Bowmansville ? Je vois que les dépenses s'y sont élevées à $225.29, et que les recettes ont représenté exactement 66 cents. La principale dépense a été de $150 pour appointements de la personne ayant char-

ge de cette station. On a dépensé pour les œufs et autres détails $75.25. On a acheté 143½ douzaines d'œufs. On a aussi acheté 75 gallons de pétrole, deux grosses de clous à vis et autres fournitures. A-t-on l'intention de garder cette station de Bowmanville? S'est-on proposé d'y faire de l'incubation artificielle ? Dans tous les cas, le fiasco me paraît avoir été complet, quand on voit qu'il n'y a eu que 66 cents de recettes sur une dépense de $225.29. Je vois qu'à la station d'Holmesville, dont a parlé mon honorable ami de Huron, on a acheté dix mètres de flanelle. Etait-ce pour empêcher les poulets d'attraper le croup ?

M. HOLMES : On a eu du moins l'honnêteté de mentionner tout ce qui a été acheté.

M. CLARKE : Je suis d'avis, comme l'honorable député de Peel, que le pays doit consacrer des sommes raisonnables à des expériences bien conduites. Que va-t-on faire de cette station de Bowmanville ? Je suis sûr que les résultats n'en ont pas été bien satisfaisants pour le ministre. A-t-il l'intention de conserver cette station ? Il en a coûté au pays $225.29, moins 66 cents, pour faire des expériences avec 142½ douzaines d'œufs. Les cultivateurs de Bowmanville et du comté de Durham ont-ils retiré quelque chose de ces expériences ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas les détails des résultats des expériences de cette station. Mais je dois faire observer à l'honorable député, ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le dire ce soir, que je n'ai jamais cru que ces expériences conduites aux stations expérimentales pussent avoir des résultats profitables, en tant qu'il s'agisse de recettes et de dépenses. Mais le pays tout entier en retire les mêmes avantages que ceux qu'on peut retirer d'autres expériences conduites en diverses parties du pays, c'est-à-dire que ces stations fournissent des renseignements qui sont distribués aux cultivateurs par tout le pays. Dans ce cas particulier, si je vois que cette station ne nous a été d'aucune valeur, je ne la maintiendrai certainement pas. Le pays tout entier est en faveur de ces sortes d'expériences. Il ne se passe guère de semaines sans que je reçoive des demandes pour établir des stations agronomiques. On ne cesse de nous faire observer que les cultivateurs ne peuvent pas toujours venir visiter la Ferme d'expérimentation d'Ottawa, ni les autres stations distribuées en d'autres parties du pays, et on demande des stations qui soient plus généralement accessibles. Ces demandes ont été si constantes que chaque fois que la chose a été possible, j'ai été heureux d'essayer d'y faire droit. C'est là la ligne de conduite que j'ai adoptée pour ces stations d'expérimentation et quelques succursales. A venir jusqu'à présent, les cultivateurs se sont montrés généralement satisfaits, et je crois que nous avons suffisamment témoigné que nous avions à cœur les intérêts de la classe agricile. Les stations consacrées à l'élevage de la volaille sont en partie d'ordre expérimental et en partie d'ordre éducatif. Les dépenses et les ventes ne se rattachent en rien à la nature de ces expériences, et le solde restant au passif ou à l'actif d'une de ces stations n'est pas un critérium permettant de juger du plus ou moins de valeur de ces expériences.

M. CLARKE : Mais quels sont donc les renseignements que l'honorable ministre espère pouvoir fournir aux cultivateurs au moyen de ces stations ? Le principal article de dépenses, à Bowmanville, est $150, représentant le paiement des services de la personne qui a eu la bonne fortune d'être appelée à diriger ces expériences. A-t-on publié un bulletin quelconque, indiquant les résultats obtenus à cette station ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette station est l'un des divers postes établis pour enseigner aux éleveurs de cette partie du pays, comment se fait l'engraissement de la volaille. La même chose se pratique aussi dans d'autres stations dont j'ai donné le détail.

M. CLARKE : Il s'agit ici d'œufs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela prouve à l'honorable député que ce qu'il voit dans le rapport de l'auditeur général n'indique pas ce qui se fait là.

M. CLARKE : Alors, à quoi sert-il de publier tout cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce qu'on voit dans le rapport de l'auditeur général n'est qu'un état de recettes et de dépenses, mais je le répète, ce ne saurait être là du tout un critérium de la valeur des expériences.

M. CLARKE : Le directeur de la station de Bowmanville a-t-il rendu compte du résultat de ses opérations ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement.

M. CLARKE : L'honorable ministre peut-il nous dire si nous en savons maintenant plus long sur l'élevage, la nourriture et l'engraissement de la volaille depuis que cette station de Bowmanville a été établie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déjà fait remarquer que ces sortes d'expériences se poursuivent dans une douzaine d'endroits différents, en manière d'enseignement. Une de ces stations se trouve dans l'extrême ouest d'Ontario, une autre à Renfrew, et une autre dans le centre de l'Ontario, à Bowmanville.

M. CLARKE : Les renseignements que les cultivateurs d'Ontario obtiennent de la station de Bowmanville devraient être accompagnés de renseignements supplémentaires, parce que tous ceux qui ne voient que le rapport de l'auditeur général, ou qui

n'entendent parler que de ce rapport, auront seulement appris que cette station a coûté $225.29, et qu'il n'y a eu que 66 cents de recettes. Croyez-vous qu'il pourront tirer grand parti de ce renseignements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'ils sauront apprécier ce qui a été fait.

M. CLARKE : Ne serait-il pas préférable que le ministre voulût bien nous donner d'autres détails sur les résultats qu'il a obtenus à cette station de Bowmanville ? Nous apprécions tous, comme il convient, les efforts qu'on fait pour enseigner à nos cultivateurs comment tirer parti de l'élevage de la volaille ; mais la façon dont ces comptes sont présentés ne laisse pas une impression favorable dans l'esprit du plus grand nombre. Si l'honorable ministre doit publier d'autres bulletins, il devrait y joindre un memorandum quelconque pour indiquer les avantages qu'on a pu retirer de cette dépense d'argent à Bowmanville.

M. FOWLER : Autant que nous pouvons voir, le résultat de ces expériences de Bowmanville sera plutôt de détourner les cultivateurs de l'élevage de la volaille. Nous avons, il est vrai, le résultat de Renfrew, où le chiffre des recettes est plus élevé, mais tout de même l'écart est encore très considérable entre les recettes et les dépenses. Je sais que les expériences de la station de Sussex, qui sont en partie suspendues, ont été particulièrement désastreuses. Je crois que les recettes n'ont représenté qu'environ 25 pour 100 des dépenses. La seule manière dont l'honorable ministre pourrait peut-être nous être utile serait en publiant des bulletins de ces différentes stations, parce que tous les renseignements que le pays possède jusqu'ici sont contenus dans le rapport de l'auditeur général. Comme l'honorable député de Toronto-ouest l'a fait remarquer, je ne vois pas comment les cultivateurs vont pouvoir lire entre les lignes, ou comment ils pourront admettre que ce rapport a de la valeur, si ce n'est pour leur enseigner qu'ils feront bien à l'avenir de ne rien avoir à faire avec l'élevage de la volaille. A moins que l'honorable ministre ne puisse publier ces bulletins, ou ne puisse organiser des excursions de cultivateurs à ces stations, afin qu'ils puissent constater de leurs yeux comment il faut s'y prendre pour engraisser les poulets et faire éclore les œufs, je ne vois pas quels avantages on peut retirer de tout cela, et je donne ce conseil à l'honorable ministre, afin qu'il puisse faire mieux à l'avenir, si toutefois il se propose de maintenir ces stations d'engraissement.

M. TAYLOR : Pour faire accroire à la Chambre et au pays qu'il faisait tout ce qu'il devait faire pour la province d'Ontario, l'honorable ministre a déclaré il y a quelques instants qu'il avait établi une station à Holmesville dans l'ouest d'Ontario, une à Renfrew dans la région de l'est, et une à Bowmanville dans la région du centre. S'il veut consulter le rapport de l'auditeur général, il s'apercevra qu'il a encore établi une autre station à Whitby. Whitby se trouve dans Ontario-sud, et Bowmanville, dans Durham-ouest, qui sont deux circonscriptions libérales avoisinantes, et ceux qui ont charge de ces stations comptent parmi les plus chauds partisans libéraux de cette partie du pays. M. Foley, de Bowmanville, comme chacun le sait, est l'un de ces fidèles, et chacun sait aussi que M. Brant est l'un des principaux politiciens de ce district et n'en connaît pas plus que l'homme de la lune au sujet de l'engraissement de la volaille. Il a retiré $638.41, et a versé $266.63, soit une perte d'environ $400. Là-dessus il a touché $382, pour ses services depuis le 1er avril au 24 décembre 1901, et le reste a été dépensé en approvisionnements : 3,800 livres d'avoine granulée, 12 boisseaux de maïs, 9,200 livres de lait écrémé, etc., et il y a ici un déficit de $400. Il a fallu donner à Ontario-centre deux stations voisines l'une de l'autre. L'honorable ministre a essayé de faire accroire à la Chambre et au pays qu'il n'y avait qu'une seule station.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ne s'agirait-il pas là, par hasard, de l'année précédente ?

M. TAYLOR : On trouve tout cela dans le dernier rapport de l'auditeur général.

M. HOLMES : Afin que l'honorable député de King, N.-B., qui a cru plaisanter en parlant d'excursions de cultivateurs, sache à quoi s'en tenir, je lui dirai que des centaines de personnes de cette partie du pays sont venues visiter la station d'Holmesville. J'espère que les honorables députés de la gauche ne croiront pas que j'ai les moindres attaches avec Holmesville, parce que cela se trouve ressembler à mon nom. En réalité, je regrette d'avoir à déclarer que la plupart des électeurs de ce district votent contre moi. Cependant, je dois avouer que si l'honorable ministre de l'Agriculture trouvait moyen d'établir une station de volaille dans chaque comté d'Ontario, la population de cette province lui en serait reconnaissante. Ceux qui ont déjà eu occasion de voir ce qui se fait à Holmesville, n'ont que des éloges à faire de ces expériences, depuis un an que cette station est établie, même en tenant compte que ces expériences se sont soldées par un déficit. Bien entendu, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable ministre, on ne doit guère s'attendre que des expériences de ce genre puissent donner des bénéfices matériels. J'ignore si ces stations devront jamais faire leurs frais, mais je crois pouvoir assurer que les intéressés sont satisfaits de ces expériences, et qu'ils se rendent compte que la valeur de la volaille s'en trouve considérablement augmentée dans cette partie du pays.

M. HENDERSON : Je crois que nous pourrions maintenant passer à un autre sujet.

Quelques DEPUTES : Non ! non !

L'honorable M. ROSS : J'aimerais à dire tout d'abord quelques mots sur ce sujet.

M. HENDERSON : En manière d'intermède, et afin de permettre à nos amis de lâcher un instant la volaille, je désirerais vous entretenir d'autre chose. Je m'intéresse beaucoup, moi aussi, à l'élevage de la volaille, et je crois qu'on peut rendre de grands services aux cultivateurs en leur fournissant des œufs des meilleures races de volaille. Je suis certain qu'il se fait autant d'excellente besogne dans cette branche du service, comme dans toute autre section de nos fermes d'expérimentation. Le sujet dont je désire vous entretenir dans le moment s'est présenté à l'attention du comité de l'agriculture au mois d'avril dernier, et j'ignore si l'honorable ministre a pu ou non s'en occuper.

Je veux parler d'une petite brochure qui a été publiée sur une partie des districts fruitiers de la région ouest de la province d'Ontario. Cette brochure a été soumise aux membres du comité de l'agriculture, et on a émis l'avis que l'auteur devrait écrire un autre volume d'environ le même nombre de pages, et rédigé dans le même esprit, mais embrassant cette fois toutes les provinces du Dominion. Cette idée a été favorablement accueillie par le comité de l'agriculture. On a pensé que ce serait une excellente chose d'avoir un volume illustré qui pourrait être envoyé en Europe afin de montrer aux gens de là-bas ce que sont les vergers du Canada, ce qui aurait pour effet d'attirer l'attention sur la culture de nos fruits et d'engager à mettre de l'argent dans cette culture. Je n'ai pas besoin de m'appesantir sur la grande valeur de l'industrie fruitière en ce pays. Nous en avons tous entendu parler, et nous en savons quelque chose. L'autre jour, le très honorable premier ministre paraissait en peine savoir où se trouvait le jardin du Canada. Eh bien, s'il veut venir dans le comté de Halton, je lui montrerai une partie de ce jardin, partie qui est aussi l'une de nos plus belles régions fruitières. J'aimerais que ce volume illustré, qui a été soumis au comité de l'agriculture, fût distribué dans le Royaume-Uni, car j'ai tout lieu de croire que des renseignements de ce genre contribueraient beaucoup à faciliter à l'honorable ministre de l'Agriculture la tâche de nous attirer en ce pays une certaine classe d'immigrants. Le rapport du comité de l'agriculture a été présenté le 5 mai dernier, et comme l'honorable ministre était en ce moment absent du pays, il est possible qu'il n'en ait pas eu connaissance. Je cite ce rapport, tel que je le trouve dans les procès-verbaux de la Chambre, page 277 :

M. Douglas, du comité de l'agriculture et de la colonisation, présente le troisième rapport de ce comité, qui est comme suit :—

Votre comité soumet, pour l'information de la Chambre, le rapport suivant d'un sous-comité, rapport adopté par le comité le 1er avril 1903.

Le sous-comité chargé par le comité de l'agriculture et de la colonisation de s'enquérir s'il ne serait pas avantageux d'avoir une seconde édition plus complète de la brochure publiée par Mademoiselle Martha Craig sur l'industrie des fruits dans une partie de l'Ontario occidental, a l'honneur de faire rapport comme suit :—

Nous sommes d'avis qu'une publication faite d'après le plan de la brochure ci-dessus mentionnée serait la meilleure manière d'attirer l'attention de la population des vieilles provinces intéressées à la culture des fruits.

Mademoiselle Craig propose de publier une seconde édition de son ouvrage et d'éliminer de l'exemplaire soumis au sous-comité tout ce qui ne se rapporte pas exclusivement à la culture des fruits et aux résultats qui en découlent, et de répandre ce travail dans toutes les provinces de la Confédération.

Dans ces conditions, le sous-comité émet le vœu que votre comité recommande à l'honorable ministre de l'Intérieur et à l'honorable ministre de l'Agriculture d'aider à la réalisation de ce projet en souscrivant à un nombre d'exemplaires de cet ouvrage qui puisse permettre à l'auteur de procéder immédiatement à l'achèvement et à la publication de son travail.

Ce rapport a reçu l'appui et l'approbation du comité de l'agriculture, mais pour une raison quelconque le président n'en proposa pas l'adoption. J'ai l'espoir que le ministre, s'il ne l'a pas déjà fait, va y donner toute sa bonne attention et s'empressera de réaliser le vœu exprimé par le comité.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On n'a pas attiré là-dessus mon attention d'une façon formelle, bien que plusieurs membres du comité de l'agriculture m'en aient parlé. Le rapport n'a pas été adopté par la Chambre.

M. HUGHES : On ne l'a jamais présenté.

M. HENDERSON : Le rapport a bien été présenté, mais pour une raison quelconque le président refusa d'en proposer l'adoption, et par conséquent se trouva contrarier les intentions du comité d'agriculture. J'ai tout lieu de croire que ce rapport aurait reçu l'approbation unanime de la Chambre s'il avait été présenté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon opinion est qu'un rapport de ce genre, recommandant le vote d'un crédit, n'était pas dans l'ordre, et c'est probablement pour cette raison que le président n'en a pas recommandé l'adoption. On est continuellement à attirer mon attention sur des publications de ce genre, et je ne suis pas en faveur de ces sortes d'achats. Cette brochure peut être excellente, mais je crois tout de même qu'il est préférable que le département de l'Agriculture s'adresse pour la rédaction de ses publications, à ses propres fonctionnaires, plutôt que d'accorder de la protection à des particuliers. On s'y prend de toutes manières pour nous forcer à accepter ces ouvrages, et si nous nous lais-

sons gagner par ces demandes, il nous sera fort difficile de nous arrêter dans cette voie. Je ne me suis pas occupé du cas dont il s'agit ici, mais en principe je ne pourrais pas recommander au département de l'Agriculture d'acheter un ouvrage de ce genre.

M. HENDERSON : Je suis surpris que l'honorable ministre prenne à ce sujet une attitude si tranchée. Le comité de l'agriculture ayant recommandé au ministre de faire cette petite dépense, assurément son devoir était de prêter l'oreille à cette demande. A quoi peut bien servir le comité, sinon à s'enquérir de choses de ce genre et de faire connaître le résultat de ses recherches? Le ministre n'a pas examiné cet ouvrage, mais le comité de l'agriculture l'a examiné et approuvé, et il a finalement jugé que c'était là un excellent ouvrage à distribuer et faire connaître. Assurément, le ministre devra accepter la recommandation d'un comité aussi renseigné et aussi important. Quant au prétexte que le président ne pouvait pas proposer l'adoption, parce qu'il s'agissait là d'une demande de crédit, nous savons parfaitement que le président du comité de l'agriculture présente tous les jours des rapports recommandant l'impression de certains bulletins, ce qui ne peut pas se faire sans frais. Si le principe est vicieux dans un cas, il doit l'être aussi dans l'autre. Selon moi, le ministre prend une attitude trop tranchée quand il vient dire au comité de l'agriculture qu'il ne peut pas se rendre à leur avis et qu'il préfère en agir comme il l'entend et utiliser plutôt ce qui est fait par les fonctionnaires de son département. Il est possible qu'il y ait dans son département des fonctionnaires ayant les connaissances et les aptitudes voulues pour écrire un ouvrage de ce genre, mais à venir jusqu'à présent je ne crois pas qu'il y en ait un qui ait réussi à nous prouver qu'il pouvait le faire. Le volume en question se présente sous une forme attrayante, afin d'attirer le plus posisible l'attention du public d'Angleterre, et le comité a été d'avis qu'il y avait pour cela toutes les chances de réussite. J'ai l'espoir que le ministre, après y avoir réfléchi davantage, aura plus de considération pour l'opinion exprimée par un comité aussi important qui a présenté son rapport à la Chambre après avoir pris le soin d'examiner consciencieusement l'ouvrage en question.

M. SMITH (Wentworth) : Je me lève pour appuyer la demande de l'honorable député de Halton. Notre département d'immigration nous coûte au delà de $600,000 par année, et l'on dépense des sommes considérables à faire préparer des brochures dans le but surtout de faire connaître nos terres à blé de l'Ouest. La province d'Ontario perd chaque année des milliers de jeunes gens qui se rendent dans le Nord-Ouest ; et cela est fort heureux pour nous, parce que ces jeunes gens sont nos meilleurs colons et qu'ils constituent la force même du pays. Mais il faut que ces jeunes gens soient remplacés dans Ontario, et la culture fruitière et l'une des meilleures industries où les immigrants d'Europe peuvent s'engager, soit dans Ontario ou dans d'autres anciennes provinces. La brochure dont il s'agit démontrera quels sont les avantages offerts pour la culture des fruits en différentes parties du Dominion. J'ai déjà vu un ouvrage du même auteur, et je dois dire que cet ouvrage m'a paru bien fait et fort attrayant. Je suis sûr que c'est précisément là ce qu'il faut mettre entre les mains de ceux qui se proposent d'émigrer au Canada. Je ne vois pas que le ministre pourrait mieux dépenser son argent. S'il a quelqu'un dans son département qui puisse nous donner un meilleur ouvrage et ait le temps de s'y mettre, c'est très bien ; mais je ne crois pas qu'on ait le temps, dans ce département, d'écrire des ouvrages de ce genre ; et, cela étant, je suis d'avis que l'honorable ministre ne saurait mieux faire que d'accepter la recommandation du comité de l'agriculture, comité qui a examiné cet ouvrage et en a recommandé l'adoption au gouvernement.

L'honorable M. ROSS : Je me trouve faire partie du comité d'agriculture qui s'est occupé au long de toute cette affaire. La personne qui s'est chargée de cette publication s'est donné beaucoup de peine pour puiser des renseignements dans toutes les parties du Dominion, de telle sorte que cet ouvrage, quand il sera publié, ne se bornera pas à la description de certaines localités, mais embrassera toutes les parties du Dominion, et cela à propos d'un sujet qui ne saurait manquer d'intéresser vivement tous ceux qui, en Europe, auront la bonne fortune de lire cet ouvrage. Je crois que le petit crédit demandé pour publier cet ouvrage rendra de grands services au département de l'Agriculture en engageant une meilleure classe d'immigrants à venir en ce pays.

M. SMITH : Je vois, dans un des derniers numéros du " Star," de Montréal, qu'à une assemblée tenue à Montréal par les marchands de beurre et de fromage, M. Ayer a déclaré qu'il ne connaissait pas une seule beurrerie du Canada qui sût comment présenter convenablement ses produits. Un autre marchand, M. Hodgson, a dit que des milliers de fromages sont envoyés en Europe sans boîtes. L'année dernière, le ministre devait prendre les mesures nécessaires pour engager les fabricants à mieux emballer leur beurre et leur fromage. Cela ne me semble pas avoir été fait, et, s'il faut s'en rapporter à ce qu'on dit, les choses sont maintenant pires que jamais.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'il y a de grandes améliorations cette année. Encore hier, une personne de Montréal, qui conversait avec un de mes officiers, a dit qu'on remarquait cette année de grandes améliorations dans l'emballage du fromage. Les essais qui ont été faits d'envoyer dans de bonnes boîtes le fromage sor-

tant des chambres fraîches de maturation ont très bien réussi, et les autres fabricants de fromage se sont hâtés de suivre l'exemple.

M. SMITH : Le gouvernement continue-t-il à garantir de payer 5 pour cent sur l'entrepôt frigorifique établi à Québec, et le gouvernement s'est trouvé dans l'obligation de payer cette garantie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela a été réglé il y a trois ou quatre ans, et je ne crois pas qu'on ait rien payé depuis.

M. SMITH : Quel espace réserve-t-on aux marchands de Montréal sur les navires pourvus de compartiments à air frais ? Je crois avoir vu dans certains contrats qu'un certain espace était réservé dans ces compartiments.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces arrangements étaient en vigueur autrefois, sous l'ancien système d'entrepôts frigorifiques. Il ne s'agissait pas de réserver tant d'espace pour les expéditeurs de Montréal, mais bien de donner la préférence aux expéditeurs de l'Ouest pendant un certain temps avant le départ du steamer. Ces dispositions n'apparaissent pas dans ces contrats au sujet des compartiments à air frais.

M. GILMOUR : Dans quelle mesure ces compartiments à air frais ont-ils été utilisés l'année dernière et cette année?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette année, nous avons dû tout le temps refuser du fromage. Nous n'avons pas pu suffire à tout ce qui nous était offert. Les résultats ont été si satisfaisants l'année dernière que les fabricants de fromage nous ont absolument pris d'assaut.

M. GILMOUR : Combien de temps a-t-on gardé le fromage dans ces chambres de maturation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Deux ou trois semaines, et quelquefois quatre semaines. La limite absolue est huit semaines, mais nous n'avons jamais gardé le fromage si longtemps que cela.

M. CLANCY : Le gouvernement continue-t-il toujours à défrayer une partie des dépenses de l'entrepôt frigorifique de Charlottetown ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas fait de paiement cette année.

M. CLANCY : Le gouvernement a-t-il encore quelque chose à faire avec cet entrepôt ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas.

Quelques résolutions sont rapportées.

Le ministre des Finances propose l'ajournement de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Qu'avons-nous demain à l'ordre du jour ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le très honorable premier ministre croit pouvoir être en mesure de présenter son exposé au sujet du chemin de fer transcontinental projeté, et si, comme c'est probable, cette question en reste à cette première phase, nous nous formerons ensuite en comité de subsides pour continuer à passer en revue les crédits demandés par le ministre du Commerce.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 12 heures 35 du matin, jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 30 juillet 1903.

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

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. L. N. CHAMPAGNE : J'ai l'honneur de présenter le sixième rapport du comité spécial chargé de contrôler le compte rendu officiel des Débats de cette Chambre durant la présente session. Ce rapport se lit comme suit :

Votre comité recommande :

Qu'il soit ajouté un sténographe anglais au personnel actuel des "Débats" au même salaire que les autres sténographes officiels, et que sa nomination et ses appointements datent du jour de son entrée en fonctions.

2. Que les appointements de C. W. Boyce, aide du sténographe en chef, soient portés de $1,000 à $1,200 par année, à dater du 1er août prochain.

3. Que les secrétaires des sténographes officiels, qui reçoivent actuellement $3 par jour pour leurs services, soient placés sur le même pied que les commis de la session, c'est-à-dire, qu'il leur soit alloué $4 par jour, à dater du commencement de la présente session.

Le tout, respectueusement soumis,

(Signé) L. N. CHAMPAGNE,
Président.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je demande permission de présenter le bill (n° 235) "pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national". Le bill que j'ai l'honneur de remettre entre vos mains se divise en deux parties. La première pourvoit à la création d'un commission qui se composera de trois membres et aura charge de construire une certaine portion de ce chemin indiquée dans le bill dont je viens de donner le titre. Les dispositions de cette partie-là étant de celles qu'on trouve dans tous les bills de cette nature, je ne crois pas utile, pour le moment, de les traiter à fond.

Elles confèrent aux membres de la commission le pouvoir de faire des travaux déterminés et définissent leurs attributions et leurs obligations.

Le seconde partie du bill pourvoit à la ratification d'un contrat conclu entre le gouvernement et certaines personnes formant une compagnie qu'elles désirent à présent faire constituer en corporation sous le nom de "la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc-Pacifique."

Ce bill doit être accompagné de résolutions; je les inscrirai au feuilleton, conformément aux règles de procédure à suivre en pareil cas. La Chambre s'est montrée, à bon droit, anxieuse de connaître les traits caractéristiques de notre attitude par rapport à la construction de ce nouveau chemin de fer transcontinental. Il m'incombe de satisfaire sa légitime curiosité en lui donnant tous les renseignements qu'il est en mon pouvoir de lui donner. M. l'Orateur, il est peut-être bon que je réponde tout d'abord à une question qu'on nous pose dans différents quartiers et qui est susceptible de trouver de l'écho dans cette enceinte. Pourquoi cette nouvelle entreprise, dit-on ? Pourquoi cette dépense ? Pourquoi demander au parlement de sanctionner un projet comme celui-là ?— Pourquoi ? Parce que nous avons la certitude absolue de répondre par là à un sentiment latent, mais profondément ancré dans l'esprit et encore plus dans le cœur de tout Canadien, c'est qu'au point de vue national, comme au point de vue commercial, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer qui s'étende de l'Atlantique au Pacifique et dont chaque pouce repose sur le sol canadien. Que la construction d'un tel chemin soit devenue, comme je viens de le dire, une nécessité à ce double point de vue ; que notre état de nation et le développement de notre commerce nous l'imposent, voilà ce que je n'ai pas encore entendu révoquer en doute. On a bien dit que cet œuvre n'était pas immédiatement nécessaire et que l'exécution du projet que nous avons à soumettre à l'approbation de la Chambre pouvait être différée ; mais je n'ai pas encore entendu un seul mot de critique par rapport à l'idée elle-même et je ne crois pas, non plus, qu'il s'en fasse entendre un seul au cours de ce débat.

A la première de ces objections, à ceux qui trouvent à redire à la construction immédiate de ce chemin, et qui sont d'avis qu'il faudrait attendre et remettre à plus tard, qu'il faudrait s'arrêter, réfléchir, étudier et méditer, qu'il me suffise de répondre que ce n'est pas le moment de délibérer, mais d'agir. Voici le flot qui nous apporte la fortune, si nous le laissions passer il se pourrait qu'il ne revînt pas et que l'avenir de la nation, aujourd'hui si plein de promesses, se chargeât de nuages.

Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre point de retard et qu'à cette époque de merveilleux développement le temps perdu l'est doublement ; nous ne saurions différer, parce qu'il s'opère déjà dans les conditions de notre vie nationale une transformation qu'il serait insensé d'ignorer et criminel de dédaigner ; nous ne saurions différer, parce que les prairies du Nord-Ouest, parcourues de temps immémorial par les troupeaux de bisons sauvages et les tribus de Peaux-rouges à peine moins sauvages, sont aujourd'hui envahies de toutes parts par les blancs. L'année dernière il s'y en est rendu 100,000 bien comptés, et encore plus cette année. Ils se livrent déjà à l'agriculture, déjà ils sèment et ils moissonnent. Nous prétendons que le gouvernement, que le parlement, que chacun des mandataires du peuple est tenu de répondre aux exigences de ce progrès si rapide et du nouvel état de choses auquel il donne naissance : que chacun de ceux qui siègent ici de par la volonté du peuple est tenu de trouver aux produits de ces nouveaux colons un débouché jusqu'à l'océan, aux conditions les plus avantageuses, et dans cette nouvelle région, un marché pour ceux qui travaillent dans les forêts, les champs, les mines et les fabriques des vieilles provinces. Notre devoir, le voilà. Il nous commande, il nous presse. Ce n'est pas demain, c'est aujourd'hui, à cette heure, à l'instant même qu'il faut agir. Plaise à Dieu qu'il ne soit pas déjà trop tard, que notre trafic n'ait pas encore pris d'autres voies, qu'un concurrent toujours en éveil n'ait pas profité du temps que nous passons à délibérer, pour s'emparer du trafic qui devrait plutôt revenir à ceux qui reconnaissent le Canada comme leur pays natal ou leur pays d'adoption. A cet égard nous nous sentons absolument rassurés ; nous savons que notre attitude répond au sentiment de tout cœur canadien. Quant au plan d'après lequel nous avons cru devoir construire ce chemin de fer, il est possible qu'il y ait des divergences d'opinion honnêtes et honorables ; il y en a déjà eu, la Chambre le sait, puisque c'est pour cela même que nous avons eu le malheur de perdre un de nos collègues. Toutefois, je ne crains pas de le dire, nous avons amplement de quoi justifier notre attitude. J'exposerai à la Chambre les raisons qui l'ont motivée et que nous pouvons invoquer pour la défendre. Nous avons pensé que pour procurer au peuple tout l'avantage qu'il a droit d'en attendre, cette ligne devrait se diriger du centre des provinces maritimes, de la ville de Moncton vers l'ouest, du point de réunion des deux lignes qui partent d'Halifax et de Saint-Jean. Je le sais, plusieurs des adversaires de notre projet trouvent qu'il suffirait que cette ligne s'étendît de Québec jusqu'à l'océan Pacifique, et qu'il est absolument inutile de la prolonger de Québec à Moncton parce que, entre ces deux villes, il y a déjà l'Intercolonial. M. l'Orateur, notre réponse à cette objection est aussi claire que catégorique et péremptoire ; c'est que l'Intercolonial n'a jamais été conçu ni construit pour les besoins d'un trafic transcontinental. On avait songé tout d'abord à en faire une route militaire ; ce sont des raisons politiques et

non pas des raisons de commerce qui ont présidé à sa construction et à sa localisation. Loin de moi de vouloir insulter à la mémoire de ceux qui ont conçu et accompli cette œuvre si utile ; mais s'il faut que toute la vérité soit connue, je dirai qu'ils ont ajouté plusieurs centaines de milles à la longueur normale de ce chemin de fer. Je n'irai pas leur chercher querelle, cette ligne fut construite dans un but politique que nous nous expliquons tous ; si elle passe aujourd'hui où elle passe, c'est tout simplement parce qu'on voulait donner des moyens de communication à la population de la partie nord du Nouveau-Brunswick et de la rive sud du Saint-Laurent. Sans vouloir jeter le moindre blâme sur ceux qui ont accompli cette œuvre, je ferai cependant remarquer qu'ils nous ont donné une leçon dont il nous faut profiter. Nous, chargés des destinées de la nation, nous, les mandataires du peuple, en construisant ce chemin de fer transcontinental, nous devons songer non seulement au présent, mais à l'avenir ; non seulement à un endroit, mais à toute l'étendue du Canada.

M. l'Orateur, les hommes de 1867 construisirent l'Intercolonial pour répondre aux besoins de ce temps-là, mais nous, les hommes de 1903, nous avons à faire face aux exigences du temps présent et même à celles d'un nouvel état de choses qui se dessine rapidement à l'horizon. La ligne que nous nous proposons de construire s'étendra depuis le pont de Québec, sur le versant méridional des montagnes qui traversent les comtés de Lévis, Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska et Témiscouata, jusqu'à la ville d'Edmundston. Ici elle se raccordera au réseau de chemins de fer qui met aujourd'hui cette ville en communication directe avec Saint-Jean. D'Edmundston elle se dirigera vers l'est, jusqu'à la ville de Moncton, en passant on ne saurait encore dire où, peut-être à Chipman ou près de là. En tous cas il est impossible de dire précisément quel en sera le tracé définitif. Qu'il me suffise de déclarer que nous désirons avoir entre Lévis et Moncton la ligne la meilleure et la plus courte possible. Nous l'aurions eue en 1867, mais le pays qui sera en partie traversé par la ligne projetée était alors en quelque sorte inhabité. Depuis ce temps-là il y a eu du changement, l'excédent de la population établie au nord des montagnes les a traversées et se trouve aujourd'hui sur l'autre versant ; elle s'est emparée de la vallée fertile où la colonisation fait de rapides progrès ; il s'y établit de nouvelles fermes, il y surgit de nouvelles paroisses. C'est là notre justification, car cette ligne va répondre à la fois à un besoin local et à un besoin national. Mais, nous dira-t-on,—déjà on nous l'a dit—elle va être parallèle à l'Intercolonial. Sur ce point j'ai déjà différé et je diffère encore d'opinion avec mon ancien collègue l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Que voit-on sur la carte ? Que d'Halifax l'Intercolonial se dirige presque en droite ligne jusqu'à la tête de la baie de Fundy, c'est-à-dire jusqu'à Truro ; de cette ville, presque droit à l'ouest vers Moncton, et de là vers le nord, jusqu'à la baie des Chaleurs dont il serre la rive de très près ; puis il atteint le confluent de la rivière Restigouche et s'avance de là vers l'ouest en suivant le Saint-Laurent, jusqu'à la jonction de la Chaudière, un peu à l'ouest de Lévis. Ainsi cette ligne fait, en allant vers le nord, une longue courbe, presque tout un demi cercle, d'une étendue de pas moins de 488 milles. Je ne crois pas exagérer en disant qu'une communication en droite ligne de Lévis à Moncton abrégerait la distance presque de moitié ; mais, par malheur—et je le déclare franchement à la Chambre—vu la faute commise par la diplomatie britannique lorsqu'il s'est agi de la délimitation de nos frontières en vertu du traité Ashburton-Webster, il nous est impossible d'avoir entre Moncton et Lévis la ligne qui serait la plus courte ; il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour s'en rendre compte. C'est avec colère, c'est presque avec indignation qu'on le constate ; mais, inutile de revenir sur le passé, il faut accepter la situation telle qu'elle est, nous soumettre à l'inévitable, respecter la décision qui a fait passer à travers notre territoire la ligne de démarcation qui devait le séparer du Maine, et a avancé la frontière de cet Etat jusqu'à près de 45 milles du Saint-Laurent. Force nous est de suivre cette frontière, ce qui nous permettra d'abréger de 120 à 140 milles la distance qui sépare Moncton de Lévis. Entre ces deux lignes dont l'une s'étend vers le nord jusqu'aux rives du Saint-Laurent et dont l'autre figure maintenant sur la carte à l'état de projet, il y aura partout une distance d'au moins 30 milles, et sur quelques points, d'au moins 75 milles ; il est donc impossible de prétendre que cette dernière ligne sera parallèle à l'Intercolonial. Et d'abord, comment prétendre qu'elle y sera parallèle ? Quelle est la définition d'un ligne parallèle ? Je ne puis concevoir qu'une ligne soit parallèle à une autre parce qu'elle part du même point et aboutit au même point ; deux lignes ne sont donc parallèles que lorsqu'il est possible à la population établie dans l'espace compris entre elles, de se servir de l'une ou de l'autre.

Or, la ligne que nous projetons de construire ne répondra pas à cette condition. Il y aura une distance de 30 milles; cela seul suffirait à empêcher la communication d'une ligne à l'autre ; mais en outre, dans cet espace de 30 milles il y a une chaîne de montagnes, et c'est là un grave obstacle à la circulation. On ne saurait donc prétendre que la ligne projetée va être parallèle à celle qui existe déjà. Je viens de le dire, c'est pour des raisons politiques que l'Intercolonial passe là où il passe. Ceux qui en ont conçu et réalisé le plan ne s'étaient jamais imaginé que cette ligne

servirait un jour au trafic transcontinental. A peine eût-on posé le dernier rail, à peine le premier convoi se fût-il mis en mouvement qu'on reconnut dans les longs et tortueux méandres de la route un sérieux obstacle au commerce, même au commence comparativement restreint de ce temps-là. Dans les provinces maritimes, dans la province de Québec et même dans celle d'Ontario, encore plus à l'ouest, on se mit tout de suite à demander la construction d'une ligne plus courte, du centre de la Confédération aux ports canadiens de l'est. A chacune des sessions de 1880, 1881, 1882, 1883 et 1884 la députation fut témoin de représentations tendant à établir que l'Intercolonial ne pouvait répondre aux besoins du commerce grandissant du Canada et qu'il nous fallait une ligne plus courte. Ce sentiment devint si vif, cette agitation prit de telles proportions que le gouvernement de sir John Macdonald dut y donner son attention. En 1884, sir Charles Tupper, alors ministre des Chemins de fer et Canaux, présenta la résolution suivante :

Pour la construction d'une voie ferrée reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, une subvention n'excédant pas $170,000 par année pendant 15 ans, ou une garantie de pareille somme pour le même temps, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

Qu'on veuille bien remarquer les termes de cette résolution.

Pour la construction d'une voie ferrée reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.

C'était admettre que l'Intercolonial n'était pas la ligne la plus courte ni la plus praticable et qu'elle ne pouvait répondre aux besoins du commerce grandissant de ce temps-là. Mais si important que soit l'aveu contenu dans cette résolution, il est peut-être préférable que je cite les commentaires que sir Charles Tupper crut devoir faire dans cette circonstance pour illustrer et développer cette pensée. Voici ses paroles :

Et puis, dans les provinces maritimes, et non seulement là, mais dans la Colombie Anglaise, dans les Territoires du Nord-Ouest, dans les provinces de Québec et d'Ontario, dans tout le Canada, on est profondément convaincu que cette grande ligne interocéanique, le chemin de fer Canadien du Pacifique, serait incomplète s'il lui fallait avoir pour terminus, du côté de l'Atlantique, un endroit du territoire étranger. Oui, ce sentiment est aussi général, aussi vif dans les autres provinces que dans celles de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick.

Bien qu'on n'ait absolument rien négligé pour rendre l'exploitation de l'Intercolonial des plus avantageuse, bien que cette ligne ait plus contribué au développement des affaires et au progrès de pays qu'aucun membre de cette Chambre ne l'eût cru possible il y a quelques années, les circonstances, l'éloquence des faits et des résultats nous ont forcés de reconnaître

que les ports de Saint-Jean et d'Halifax étaient trop éloignés pour pouvoir concurrencer les ports américains de Portland et de Boston.

Donc, ainsi que je l'ai déjà dit et répété à la députation, le gouvernement a été prié de voir aux meilleurs moyens d'assurer à cette ligne, du côté de l'Atlantique comme du côté du Pacifique, un terminus en territoire canadien—ce que nous désirons tous—afin de la mettre en état de lutter avec avantage pour s'assurer le trafic transcontinental qui, on le sait, doit passer par là.

Ayant dit ce que signifie cette question au point de vue national ou prise dans son sens le plus large, je crois pouvoir compter sur le généreux appui de nos adversaires comme sur celui de nos amis pour la réalisation d'un projet que le gouvernement a étudié dans tous ses détails et sous tous ses rapports, au point de vue de l'intérêt public, projet de la plus haute importance, on l'avouera, puisqu'il tend à l'établissement d'une ligne de communication complète à travers le Canada, et à ce que les termini de l'Atlantique et du Pacifique soient situés dans les limites de ce pays.

Ainsi, Halifax ne sera plus qu'à 672 milles de Montréal, et Sydney, qu'à 774 milles, grâce à la ligne que cette subvention va permettre de construire. Sydney sera donc à 219 milles, Halifax, à 173 milles, et Saint-Jean, à 159 milles plus près de Montréal. Ces chiffres suffisent à faire voir que la subvention requise par le ministère afin de prolonger le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'aux ports des provinces maritimes, puisqu'elle doit s'appliquer à la fois au trafic du Pacifique et à celui du Grand Tronc, va assurer le parachèvement de cette entreprise. Je l'ai dit, on veut que cette ligne soit la plus courte, non seulement jusqu'à Montréal, mais aussi jusqu'à Québec.

Je crois que bientôt—il est dit quatre ans dans la résolution—cette ligne sera terminée et qu'il nous sera donné d'assister à la complète réalisation de nos espérances : le trafic transcontinental du chemin de fer Canadien du Pacifique se rendra à nos propres ports de mer. Naturellement, j'ai traité toutes ces questions jusqu'à présent à un point de vue large, au point de vue national. C'est ce qu'exigeait une politique qui s'identifie avec notre premier devoir envers le pays et qui doit s'affirmer par la construction d'un chemin de fer national reliant l'une à l'autre les deux extrémités du Canada. Ce dont le Canada a surtout souffert jusqu'à présent, si tant est qu'il en ait souffert, c'est l'isolement de plusieurs de ses régions importantes. Nous avons donc cru devoir travailler de toutes nos forces à la réduction des distances et au rapprochement de tous les principaux endroits de ces régions. Réduire les distances et faciliter ainsi la communication de ces points éloignés avec les grands centres de commerce, c'est poser le principe des plus grands avantages tant au point de vue commercial que social.

M. l'Orateur, ce qui ressort surtout de cet extrait de l'important discours de sir Charles Tupper, c'est que l'Intercolonial ne suffisait pas aux besoins de comunication avec les ports maritimes parce qu'il était d'une longueur anormale, et que c'était le devoir du parlement et du peuple de construire immédiatement une ligne moins longue pour mettre l'est en communication avec l'ouest. Jamais cette politique ne souleva d'opposition, on y souscrivit immédia-

tement. Mais je signalerai à la Chambre un fait digne de remarque et qui a peut-être échappé à l'attention de la gauche, bien qu'il nous ait frappés lorsque nous étions nous-mêmes dans l'opposition ; c'est que tout en s'appliquant à faire voir combien il est nécessaire que nos ports soient situés en territoire canadien et que Saint-Jean soit relié à Halifax par une ligne plus courte, sir Charles Tupper évite tout particulièrement de dire combien il est nécessaire aussi que le chemin de fer passe sur le sol canadien.

Quelques VOIX : Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : Oppositionnistes que nous étions, nous ne fûmes pas lents à signaler cet oubli. Nous nous empressâmes d'y appeler l'attention du gouvernement ; mais comme nous ne recevions aucune réponse satisfaisante, je proposai moi-même, de mon siége, occupé aujourd'hui par le député de Jacques-Cartier, l'amendement suivant, parce que nous avions lieu de craindre—ce qui, de fait, est arrivé plus tard—que le gouvernement de ce temps-là ne préférât construire une ligne courte passant non pas sur le sol canadien, mais sur le territoire américain. Je proposai donc :

Que ladite résolution ne soit pas lue une seconde fois maintenant, mais qu'elle soit soumise de nouveau à la Chambre siégeant en comité général et que la Chambre siégeant ainsi ait le pouvoir de la modifier en décrétant que le tracé du chemin de fer qui doit relier Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax et pour la construction duquel il est accordé une subvention de $170,000 par année pendant 15 ans, sera sujet à l'approbation du parlement.

Je regrette de le dire, ma motion fut rejetée. Si elle eût triomphé, si l'on eût suivi la politique qui y était énoncée je ne serais peut-être pas appelé à proposer aujourd'hui à la Chambre de voter les deniers nécessaires à la construction d'une autre ligne transcontinentale reliant Québec à Moncton, car la ligne eût passé précisément là où nous voulons faire passer celle dont il s'agit maintenant. Quoi qu'il en soit, ma motion fut repoussée ; et afin de décider la majorité de la députation à la repousser, le ministère dut promettre sur le parquet même de la Chambre que, dans l'intervalle qui devait s'écouler entre cette session-là et la suivante, il ferait faire par des ingénieurs compétents des arpentages et des explorations pour découvrir s'il ne serait pas possible d'obtenir une ligne plus avantageuse que celle qu'il s'agissait, d'après nous, de construire à travers l'Etat du Maine. Pendant la vacance et dans l'été de 1884 il se fit des explorations ; on en peut trouver le rapport dans cette réponse déposée pendant la session de 1885 :

Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 17 mars 1885, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie des rapports concernant les diverses explorations qui ont été faites par des ingénieurs, d'après les instructions du gouvernement, en vue de déterminer le tracé d'un chemin de fer qui relierait Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route la plus courte et la plus praticable, y compris les rapports de MM. A. L. Light and Vernon Smith sur le tracé des lignes respectivement explorées par eux, lesquelles remontent la vallée de la rivière Etchemin et se dirigent de Canterbury, Nouveau-Brunswick, sur l'extrémité nord du lac Chesuncook, Etat du Maine.

Pendant la session de 1885, il arriva ce qu'on avait prévu à la session précédente, le gouvernement s'en tint au projet qui consistait à faire passer une ligne courte, non pas en territoire canadien, mais dans l'Etat du Maine, en territoire américain. Sir Charles Tupper présenta à cette fin la résolution suivante :

Aussi, pour un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax via Sherbrooke, le lac Moose Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention de pas plus de $80,000 par année pendant 20 ans, et formant en tout, avec celle autorisée par l'Acte 47 Vict., ch. 8, une subvention de pas plus de $250,000 par année, le tout devant être versé à titre d'aide à la construction de ce chemin, pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme devant être donnée pour le même temps comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

Eh ! bien, M. l'Orateur, nous nous élevâmes fortement contre ce projet et nous formulâmes notre opinion dans cet amendement, que je proposai moi-même, au nom de l'opposition :

Cette Chambre est d'opinion qu'il faut d'autres relevés topographiques pour qu'elle puisse arrêter judicieusement le choix du tracé de la ligne courte, et que tout choix fait avant qu'ils eussent eu lieu, serait prématuré.

Les travaux qu'on avait entrepris n'étaient pas complets ; dans la province de Québec on n'avait fait de relevés que par rapport à une certaine partie de la ligne, au Nouveau-Brunswick on s'était à peine mis à l'œuvre. Aussi demandâmes-nous, avant d'adopter ce tracé d'une voie traversant l'Etat du Maine, qu'il fût fait d'autres travaux d'arpentage pour nous faciliter l'intelligence et la solution du problème. Je regrette de le dire, le gouvernement repoussa encore une fois cette proposition et résolut de construire ce tronçon de la voie ferrée à travers le Maine.

Depuis vingt ans, on entend dire que le gouvernement de sir John Macdonald a beaucoup hésité à approuver l'idée de faire passer la ligne courte en territoire américain. Il est de tradition, depuis nombre d'années, que cette politique fut imposée au cabinet par un de ses membres les plus influents. Mais de cela je n'ai rien à dire. Toujours est-il que la ligne fut construite à travers le Maine.

Je tiens maintenant à signaler à votre attention un certain passage de la résolution dont je viens de vous faire lecture.

Cette résolution tendait à la construction d'une voie ferrée qui reliât Montréal aux

ports de Saint-Jean et d'Halifax en passant par Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury. On crut trouver dans l'insertion des mots "Harvey, Frédéricton et Salisbury," la preuve d'un désir d'abréger la route conduisant à Halifax. Dans le discours que je prononçai alors à l'appui de ma motion, j'osai dire que je croyais voir dans l'insertion de ces mots l'indice d'une réflexion faite après coup. Ce projet me semblait dénué de sincérité et je fis connaître mon sentiment. Mes soupçons provoquèrent une réponse du gouvernement ; elle me fut donnée par sir Hector Langevin, qui s'exprima dans les termes suivants :

Eh ! bien, je suis sûr que l'honorable député sera charmé d'entendre le gouvernement déclarer par mon entremise que dans les arrangements qu'il va conclure avec la compagnie pour construire le chemin de fer et profiter de ce crédit de $250,000 pendant vingt ans, il aura soin d'assurer le parachèvement de la ligne non seulement jusqu'à Mattawamkeag, mais encore jusqu'à Salisbury, sans quoi il ne sera pas donné de subvention. Nous devons agir de bonne foi ; le parlement a engagé sa parole et il nous faut voir à ce que l'argent soit employé comme le veut le parlement.

Ces paroles étaient énergiques ; pourtant, l'on s'aperçut plus tard que mes soupçons étaient fondés et que l'insertion de ces mots n'était qu'un trompe-l'œil, car, malgré cet engagement solennel pris devant le parlement et en son nom, la voie entre Harvey, Salisbury et Frédériction ne fut jamais construite. J'ignore quels motifs empêchèrent le gouvernement de remplir cette promesse aussi solennelle, aussi sacrée que l'eût été celle du parlement lui-même. Quoi qu'il en soit, quelques années plus tard—il fallut quatre ou cinq ans pour construire le chemin de fer jusqu'à Sherbrooke et Mattawamkeag—lorsque les travaux tiraient à leur fin, pendant la session de 1889, sir John Macdonald, cédant aux instances réitérées de ceux qui favorisaient le prolongement de la voie entre Harvey, Frédéricton et Salisbury, présenta à la Chambre la résolution suivante :

Qu'il est opportun de construire un chemin de fer comme entreprise du gouvernement, entre un point de jonction sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à ou près Harvey, dans la province du Nouveau-Brunswick, et un point de raccordement avec l'Intercolonial à ou près Salisbury, dans ladite province, ou quelque part entre Salisbury et Moncton, et d'accorder la somme de $500,000 pour la construction dudit chemin.

C'était un nouvel effort pour remplir la promesse solennelle faite en parlement. La Chambre approuva le projet de loi. Une résolution fut présentée, adoptée et incorporée dans un bill que la députation adopta et renvoya au Sénat. Or, il se passa au Sénat un événement rare à cette époque : le bill que le gouvernement avait pompeusement présenté fut repoussé. Quels furent les motifs de la conduite des sénateurs, que leur avait-on murmuré à l'oreille, quelles influences les portèrent à s'insurger contre la politique ministérielle ? Il ne m'appartient pas de le dire, je n'ai aucun reiseignement à donner sur ce point. Néanmoins, il est constant que, l'année suivante, on vit s'organiser une compagnie, la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des provinces maritimes. C'était, dit-on, le résultat d'une entente tacite entre le Grand Tronc et le cabinet de sir John Macdonald. Cette compagnie se proposait de construire un chemin de fer depuis la ville d'Edmundston jusqu'à Moncton. Cela aurait fourni une voie de communication plus courte par Halifax, Moncton, Edmundston et la Rivière-du-Loup. Il se fit des études topographiques. M. Davy, l'ingénieur dirigeant, fit un rapport dans lequel il déclara qu'on pouvait trouver un excellent passage entre Edmundston et Moncton. Voici ses paroles :

La longueur totale du chemin exploré depuis Grand-Falls jusqu'à Berry's Mills est de 166 milles. Si l'on y ajoute 36 milles, distance entre Edmundston et Grand-Falls, et les 7 milles qui séparent Berry's Mills de Moncton, la distance totale d'Edmundston à Moncton sera de 209 milles, ce qui, par le Grand-Tronc jusqu'à la jonction de la Chaudière, par l'Intercolonial jusqu'à la Rivière-du-Loup, par le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à Edmundston, par la ligne projetée jusqu'à Moncton, et de là, par l'Intercolonial jusqu'à Halifax, ferait en tout, de Montréal à Halifax, 759 milles.

Néanmoins, comme je l'ai déjà dit, en adoptant la route de la Grande-Rivière, au nord des montagnes de Sisson, que j'ai explorées moi-même en compagnie d'un ingénieur-adjoint, on raccourcirait la distance d'au moins 10 milles. L'amélioration de la voie à la Rivière-des-Chutes, recommandée par M. Cranston, réduirait aussi la distance, si bien qu'à mon avis, il n'y aurait plus que 199 milles d'Edmundston à Moncton et 749 milles de Montréal à Halifax. Nous n'avons pas eu le temps de faire un relevé complet de la ligne par ces différentes routes entre les deux points mentionnés ; cependant, je crois qu'en le complétant on trouvera le moyen de réduire la distance comme je l'ai dit.

Sir John Macdonald mourut quelque temps après et le projet fut abandonné.

Abstraction faite de toute autre considération, on peut envisager notre proposition comme un effort, tardif, il est vrai, pour acquitter la promesse solennelle qui fut faite en 1885. J'avoue que ce motif seul pourrait ne pas suffire, bien qu'en un sens il dût être suffisant ; car, pour le parlement du Canada, sa parole et l'accomplissement de chacune de ses promesses doivent être choses sacrées.

Néanmoins, il existe un autre motif beaucoup plus grave que celui-là, qu'il m'incombe maintenant de signaler d'une façon toute particulière à l'attention du parlement. Lorsqu'en 1885, sir Charles Tupper disait, du siège que j'occupe, que l'Intercolonial, vu son parcours, ne pouvait rendre les services que nous en attendions, qu'il ne pouvait répondre entièrement aux

besoins sans cesse grandissants du commerce du Canada, il faisait une déclaration que personne n'a contredite alors et que personne ne saurait réfuter victorieusement de nos jours. Mais il y a plus encore. Lorsque sir Charles Tupper ajoutait, à cette époque, qu'il était essentiel à la prospérité du pays que la tête de ligne de tout chemin de fer transcontinental fût en territoire canadien, dans un port canadien, il n'était que l'interprète du sentiment populaire. Je regrette que sir Charles Tupper n'ait pas affirmé d'une manière aussi énergique, non seulement que le terminus devait être dans un port canadien, mais que toute la voie devait être construite sur le sol du Canada. En consentant à faire passer le chemin de fer par les Etats-Unis il a complètement ignoré les sentiments et les vœux du peuple canadien.

Or, nous posons en principe—nous en rapportant au jugement de nos amis et de nos adversaires—qu'il sera construit un chemin de fer transcontinental et qu'il aboutira à un port canadien sans avoir dépassé la frontière en aucun point de son parcours. Nous ajoutons que ce chemin de fer est indispensable à la liberté de notre commerce. L'insouciance de certains représentants par rapport à une question aussi importante me confond. Qu'avez-vous à dire ? A quoi songez-vous donc lorsqu'il est si évident que le commerce du Canada est sous la tutelle des Etats-Unis ?

Quelle est la situation ? Depuis qu'il y a des chemins de fer en ce pays, c'est au bon vouloir des Américains que nous avons dû de pouvoir transiter nos marchandises à travers leur territoire. Les autorités américaines nous ont accordé cette faveur. Elles nous ont permis de faire passer nos exportations et nos importations par les ports des Etats-Unis sans payer de redevances ni de droits douaniers. Cependant, nos amis de la gauche savent que ce privilège ne tient qu'à un fil, comme l'épée de Damoclès. Ils n'ignorent pas qu'on nous a menacés de l'abolir pour obtenir des concessions de notre part. La semaine dernière encore, un Américain très influent écrivait au " Times ", de Londres, une lettre dans laquelle il rappelait les avances que nous avons faites à l'Angleterre. L'an dernier, les ministres canadiens qui assistaient à la conférence intercoloniale en Angleterre firent aux autorités anglaises l'offre suivante :

> Les ministres canadiens déclarèrent que, si le gouvernement impérial acceptait sans restriction le principe du commerce privilégié et surtout, s'il dégrevait l'importation des denrées alimentaires du Canada dans le Royaume-Uni des droits actuellement imposés ou de ceux qui pourraient l'être plus tard, ils seraient prêts à remettre la question à l'étude et s'efforceraient d'accorder de nouvelles faveurs au manufacturier anglais à l'encontre de ses rivaux étrangers.

Aujourd'hui cette politique préoccupe l'attention du monde civilisé. En Angleterre, elle est soumise aux suffrages du corps électoral et c'est cette politique que commente un Américain, M. Andrew Carnegie, dans les colonnes du " Times," de Londres, ce grand interprète de l'opinion publique en Angleterre. M. Carnegie explique pourquoi le public anglais et les électeurs canadiens ne sauraient songer à adopter, ni à appliquer la politique que je viens d'exposer, pourquoi les deux pays ne peuvent s'accorder de faveurs réciproques ; c'est que le peuple américain tient un glaive suspendu sur nos têtes, et ce glaive, c'est l'abolition du privilège de transit. Dans sa lettre, dont quelques journaux ont publié un sommaire, M. Carnegie se sert de ces termes frappants et significatifs :

> D'un mot le président abolirait le privilège, aujourd'hui si libéralement accordé au Canada, de transporter, sans payer les droits d'entrée, ses exportations et ses importations à travers le territoire américain, cinq mois de l'année pendant lesquels ses ports sont emprisonnés dans les glaces. Ce privilège, le Canada en jouit toute l'année durant. De tous ceux que je connais, le président Roosevelt serait le dernier à hésiter à prononcer ce mot. D'ailleurs, même lui et son cabinet ne sauraient résister à la demande impérieuse qui leur serait faite de ne pas mettre entre les mains d'une autre puissance l'arme destinée à nous combattre. Le seul retrait du privilège accordé au Canada suffirait à démontrer à la Grande-Bretagne que le peuple américain ne plaisante pas. Des négociations seraient bientôt enaamées et on rendrait ce privilège dont le retrait aurait eu lieu et qu'on avait d'abord accordé aussi imprudemment. Cela rétablirait aussitôt la paix ; mais, l'animosité engendrée par ce conflit persisterait pendant des années et nuirait au rétablissement des rapports si éminemment cordiaux qui existent aujourd'hui et qu'on aurait troublés de gaieté de cœur.

Je me permettrai de faire observer que si nous avons eu recours aux ports des Etats-Unis, ce n'est pas parce que nos propres ports sont pris dans les glaces pendant cinq mois de l'année. Chacun sait qu'ils sont aussi libres en hiver que les ports américains. Chacun sait, sauf M. Andrew Carnegie et le gros de la population des Etats-Unis, que si nous avons utilisé les ports américains, si nous nous sommes prévalus du privilège de transit, ce n'est pas parce que la glace ferme l'entrée de nos ports, mais seulement parce que ceux-ci ne sont pas reliés à l'intérieur par des chemins de fer. En présence de cette situation, est-ce que le parlement et la population du Canada ne feront pas preuve de virilité et ne nous mettront pas en mesure de rendre les ports canadiens accessibles en toute saison de l'année, de janvier à décembre, non seulement par une voie ferrée, mais par deux ou plus, et de dire aux Américains, nos voisins : " Abolissez quand il vous plaira le privilège de transit ; nous sommes indépendants au point de vue commercial ? "

" Qu'est M. Andrew Carnegie ? Un simple citoyen américain qui ne parle pas au nom de la nation," dira peut-être la gauche. Lorsque des hommes de la trempe de M.

Carnegie se prononcent, il faut croire qu'ils sont au courant du sentiment qui domine dans leur pays. Nous savons que M. Carnegie, malheureusement, n'exprime pas uniquement son opinion personnelle, mais qu'il est l'écho des sentiments d'un groupe important de la population américaine ; car, ce qu'il a dit, la presse des Etats-Unis l'a répété à mainte reprise. Nous ne pouvons pas tenter d'améliorer notre situation, de donner l'essor à notre commerce sans qu'on nous crie de l'autre côté de la frontière de prendre garde à nous parce que, en vérité, on nous enlèvera le privilège de transit. Lorsqu'en 1896, sir Charles Tupper s'imagina de demander des soumissions pour l'établissement d'une ligne transatlantique rapide—projet dont le peuple américain n'avait pas à s'occuper, pure question d'administration interne—la presse américaine nous menaça de l'abolition du privilège de transit au cas où nous oserions mettre ce projet à exécution. Le "Sun," de New-York, journal essentiellement américain, fidèle organe de l'opinion publique aux Etats-Unis, interprète des sentiments et même des préjugés de la nation,—je n'emploie pas le mot préjugé dans un sens blessant, car souvent les préjugés ne sont que l'exagération d'un noble sentiment et je ne blâme personne de caresser des préjugés, ils ne sont très souvent que le résultat de l'éducation et d'autres causes—quoi qu'il en soit, le "Sun," de New-York, publia ce qui suit relativement au projet de créer une ligne rapide entre l'Angleterre et le Canada :

Le trajet par la nouvelle ligne de steamers de Liverpool à Halifax et de là jusqu'à Chicago par le chemin de fer Canadien du Pacifique serait plus court que par New-York. Les avantages de cette ligne sont donc manifestes. Les marchandises se rendraient d'Halifax à Québec en passant par les Etats-Unis, à la faveur du privilège de transit et il s'ensuivrait que leur transport vers l'ouest serait une cause de beaux bénéfices pour le Pacifique-Canadien.

Voilà une condamnation de la décision prise il y a quelques années de faire passer le chemin de fer Canadien du Pacifique à travers l'Etat du Maine :

Déjà, le privilège que nous avons conféré est indispensable à la prospérité de cette compagnie. Sans lui, le chemin de fer ne saurait être exploité. Donc, le Pacifique-Canadien se maintient et prospère grâce à notre tolérance et à notre concours direct. Nous lui fournissons des lignes subsidiaires et du trafic qui lui sont indispensables. Pourtant, construit et entretenu dans un but stratégique le long de notre frontière septentrionale, il sert à unir en un seul groupe les provinces du Canada distantes les unes des autres afin de donner plus de force au Canada pour nous combattre advenant un conflit avec l'Angleterre. Ce chemin, construit dans un but militaire et économique, que les Etats-Unis favorisent grâce au privilège de transit, est donc pour nous un péril constant. Son existence même est une preuve évidente d'hostilité.

Notre gouvernement fournira-t-il encore ce qui équivaut à une subvention en faveur de cette ligne de steamers rapides et fera-t-il la prospérité de cette route stratégique et économique en continuant ce privilège de transit dont le Canada profite déjà au détriment de nos propres chemins de fer ?

On me dit et on me répétera probablement encore : "C'est uniquement l'avis d'un journaliste." Eh bien ! s'il ne s'agissait que de l'opinion de particuliers, comme M. Carnagie, ou des dires de journaux, comme le "Sun", de New-York, nous pourrions porter assez peu d'attention à cette question et bannir toute crainte à cet égard. Mais, que dira-t-on quand j'aurai rapporté les paroles des citoyens les plus éminents des Etats-Unis, des autorités américaines, de ceux qui ont le droit de parler au nom du gouvernement et de la nation ? Que dira-t-on quand j'aurai cité les messages de présidents des Etats-Unis et les rapports du Sénat américain ? Au mois d'août 1888, le président Cleveland transmettait au Congrès le message suivant :

Le privilège qu'a le Canada de transiter ses exportations et ses importations par notre territoire jusqu'à nos ports ou jusqu'à la frontière, bien que très important en lui-même, sera mieux apprécié si l'on considère que, pendant une grande partie de l'année, le fleuve Saint-Laurent, l'artère naturelle par où le commerce étranger prend contact avec le Canada, est emprisonné dans les glaces.

Depuis six ans, le chiffre des importations et des exportations des provinces anglaises du Canada, transportées à travers notre pays à la faveur des privilèges que nos lois confèrent, s'est élevé à environ $270,000,000 valant, et ces importations et exportations comprenaient presque exclusivement des marchandises imposables sous l'empire de notre tarif, dont la plupart étaient échangées entre la Grande-Gretagne et ses colonies d'Amérique après avoir été apportées ou prises dans nos ports par leurs propres vaisseaux.

Le traité conclu par notre gouvernement était conforme aux lois qui étaient alors et qui sont encore en vigueur dans notre pays. Je vous recommande d'adopter immédiatement des lois autorisant l'Exécutif à suspendre par proclamation l'application de toutes les lois et de tous les règlements permettant de transporter en transit au Canada ou du Canada, par les chemins de fer des Etats-Unis, des effets ou marchandises.

Tel était le langage péremptoire dont se servait le président les Etats-Unis. Il est probablement à propos, il est même d'une extrême importance, de faire ressortir le motif qu'avait le président Cleveland pour suspendre cette menace sur nos têtes. Il agissait ainsi parce que le gouvernement et la population du Canada ne voulaient pas consentir à l'abolition de la convention de 1818, concernant les pêcheries. La convention de 1818 accorde aux pêcheurs américains certains privilèges dans les eaux canadiennes. Ils peuvent atterrir sur les côtés du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse pour s'approvisionner de bois et d'eau, réparer leurs embarcations et se mettre à l'abri de la tempête, mais il leur est interdit d'y acheter de la boitte ou d'y débarquer leur poisson. Les Américains

nous ont demandé à mainte reprise de leur conférer ces deux privilèges : celui d'acheter de la boitte au Canada et celui d'y débarquer leurs chargements de poisson. Nous avons refusé de les leur accorder, à moins d'obtenir quelques faveurs en retour. Nous avons toujours été prêts à entamer des négociations avec eux. Nous avons dit aux pêcheurs américains : Nous vous ferons participer à nos avantages, si vous nous faites participer aux vôtres. La plage de la Nouvelle-Ecosse est la ligne d'opération de nos pêcheurs canadiens ; ils peuvent y aller chercher leur boitte et décharger leurs cargaisons de poisson. Les pêcheurs américains ont l'avantage d'avoir chez eux un marché pour la vente du produit de leur pêche. Nous leur avons dit et répété : Très bien, nous consentons à traiter avec vous ; ouvrez-nous les portes de votre marché et nous vous permettrons de profiter de notre ligne d'opération. Cette proposition était honnête, mais elle ne fut pas écoutée. Le président Cleveland nous menaça de l'abolition du privilège de transit parce que nous ne voulions pas céder notre patrimoine. Mais ce n'est pas tout. Quelques années plus tard, en 1892, pendant la session du Congrès, la commission du commerce entre les Etats présenta au Sénat un rapport qui traitait aussi du transit. Cette fois, ce n'était plus la question des pêcheries, mais celle des chemins de fer, qui motivait cette menace. Les voies ferrées américaines voulaient jouir chez nous de privilèges que nous ne consentions pas à leur accorder. Parce que nous ne voulions pas leur conférer ces privilèges, parce que nous ne voulions pas, pour les fins du transport par chemin de fer, annexer notre territoire à celui des Etats-Unis, on nous menaça de nouveau d'abolir le transit. Voici quelles étaient les conclusions du rapport que j'ai mentionné :

A ces causes, la commission recommande soit d'établir un système de permis qui s'appliquerait aux chemins de fer canadiens circulant aux Etats-Unis, soit d'adopter un autre plan qui, sans nuire au commerce du pays en général, mettrait les voies ferrées américaines en état de lutter sur un pied d'égalité avec celles du Canada. De l'avis de la commission, une telle conduite, outre qu'elle favoriserait les chemins de fer des Etats-Unis, principalement les voies transcontinentales, servirait les intérêts du commerce américain et assurerait la prospérité générale de la nation.

Mais, il y a autre chose encore. L'année suivante, le président Harrison, animé du même esprit d'hostilité que la commission du Sénat, s'occupa de la question, qu'il envisagea au point de vue de l'intérêt des chemins de fer américains. Son message du mois de novembre 1893, adressé au Congrès, contenait cette recommandation :

Les lois concernant le transport des marchandises entre les Etats-Unis et les possessions anglaises devraient être revisées. Les ordonnances du trésor ont donné à ces lois un sens et une portée que le Congrès, il me semble, n'avait pas l'intention de leur attribuer. Il faudrait nous tracer une ligne de conduite conforme aux exigences nouvelles résultant en partie de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et réglementer le commerce d'une manière plus équitable pour notre population et nos compagnies de transport.

Si nous persistons à contrôler les tarifs et à exiger qu'ils soient justes et égaux sur tous les chemins de fer des Etats-Unis, en toute justice nous ne pouvons pas en même temps mettre ces avantages extraordinaires à la disposition des voies ferrées canadiennes, qui sont libres d'abaisser les tarifs et d'accorder des taux de faveur, pratiques que nous blâmons et que nous punissons lorsque nos propres chemins de fer s'y livrent.

Je regrette que les circonstances ne m'aient pas permis d'étudier plus tôt ces questions, mais je vous expose ces considérations dans l'espérance qu'elles vous porteront à reviser les lois et à les rendre plus sages et plus équitables.

Heureusement, nous avons jusqu'ici échappé au péril qui nous a menacés à différentes reprises. Cependant, qu'arriverait-il à la faveur d'une agitation frénétique comme il en est parfois survenu chez les différents peuples, y compris celui des Etats-Unis ? Nous sommes constamment exposés à nous voir enlever le privilège dont nous avons joui jusqu'ici. Le seul moyen d'envisager de sang froid une pareille éventualité, c'est de nous y préparer et d'avoir sur notre propre territoire toutes les ressources qui nous permettraient d'avoir accès aux ports canadiens. Aujourd'hui, nous entretenons des relations amicales avec nos voisins. Nous n'avons jamais été en meilleurs termes, et je souhaite que nos rapports soient toujours aussi amiables. Quant à moi—je n'en ai jamais fait un mystère—j'ai la plus profonde admiration pour la nation américaine. J'ai toujours admiré ses grandes et nombreuses qualités. Cependant, depuis l'époque encore rapprochée où j'ai eu l'honneur et l'heureux sort d'être placé par le peuple au timon des affaires, j'ai constaté que le moyen le plus sûr et le plus efficace de conserver l'amitié de nos voisins c'est d'être entièrement indépendant d'eux. Voilà pourquoi nous demandons au parlement de ratifier le projet que je viens d'exposer et dont l'exécution doit signifier que ce nouveau chemin transcontinental n'aura pas d'autres termini que nos propres ports et que pour y atteindre il passera entièrement sur le territoire canadien.

Maintenant, M. l'Orateur, laissez-moi vous signaler quelques-unes des objections soulevées contre notre projet parmi le public et dans la presse. On nous dit : " En construisant cette voie ferrée jusqu'au littoral, vous allez nuire à l'Intercolonial ". Je n'admets pas cela, car je suis convaincu—et j'en appelle à ce sujet au jugement et à l'intelligence de toute la députation—qu'aussitôt cette voie construite, le trafic de l'ouest suffira à alimenter deux chemins de fer, sinon plus. D'ailleurs, je dirai à ceux qui craignent que le nouveau chemin de fer ne nuise à l'Intercolonial, qu'il n'y a rien à redouter

à cet égard, car la nouvelle ligne ne saurait nuire à la région que dessert l'Intercolonial; elle fera naître un nouveau trafic, et c'est ce trafic-là qui l'alimentera. Etant donné même que cette ligne ferait tort à l'Intercolonial et lui enlèverait une certaine partie de son trafic, je le demande à la Chambre, je le demande au pays, est-ce l'Intercolonial qui doit être au service du peuple ou si c'est le peuple qui doit être au service de l'Intercolonial ?

Nous dira-t-on que l'erreur qui a été commise est irréparable, qu'un tort ne se répare pas ? Nous dira-t-on que si l'est doit être relié à l'ouest, la population de l'ouest ne devra pas avoir l'avantage de la ligne la plus courte, et que celle de l'est ne bénéficiera pas d'une nouvelle ligne allant vers l'ouest ? Si les intérêts de l'Intercolonial viennent en conflit avec ceux du peuple canadien, nous laissons en toute confiance à ce dernier le soin de trancher la question.

Un autre point : La publication de la correspondance que j'ai échangée avec l'exministre des Chemins de fer et Canaux a déjà appris au public que cette ligne qui doit s'étendre de Moncton à l'océan Pacifique, nous nous proposons de la diviser en deux parties. La première, comprise entre Moncton et Winnipeg, sera construite par l'Etat ; l'autre, entre Winnipeg et l'océan, sera construite et exploitée par une compagnie qui en sera propriétaire. Je sais que ce projet a déjà été fort critiqué. On nous reproche de garder pour nous la partie improductive du chemin et d'abandonner à une compagnie la partie productive. Ce reproche serait fondé si nous devions exploiter nous-mêmes la voie ferrée que nous construirons. Mais nous avons conclu un arrangement en vertu duquel le chemin sera exploité, non par nous, mais par cette compagnie, qui consent à nous payer un loyer équivalant à 3 pour 100 du coût de construction. Donc,—et je prie toute la députation de vouloir bien le remarquer—le gouvernement construira le chemin de fer de Moncton à Winnipeg sans qu'il en coûte un sou au pays, sauf l'intérêt pendant quelques années, détail sur lequel je reviendrai plus tard. Nous avancerons les fonds et nous paierons l'intérêt, qui nous sera remboursé ; nous donnerons d'une main et nous recevrons de l'autre. Il n'y a donc là aucun risque pour le gouvernement ni pour le peuple.

Pourquoi donc le gouvernement a-t-il voulu se réserver cette partie du chemin de fer ? Pourquoi n'en a-t-il pas confié l'entreprise à la compagnie, qui doit construire l'autre section ? Cette division devant servir de débouché à la division productive de l'ouest, nous avons jugé utile de nous en réserver la maîtrise afin de pouvoir réglementer le trafic qui y circulera. La section des prairies, on le sait, regorgera de trafic, et le mouvement des affaires y sera très actif. Il y existe déjà trois lignes de chemin de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le " Great Northern " et le chemin de fer Canadien du Nord. Celle-ci viendra s'y ajouter, et il s'en construira encore d'autres, afin de répondre aux besoins toujours croissants de ces populations. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a un débouché sur la rive nord du lac Supérieur, tandis que les autres n'en ont pas du tout. Nous voulons que cette ligne et son exploitation demeurent sous notre surintendance, afin que toutes les lignes puissent en bénéficier, et que le peuple canadien ne soit pas obligé d'en construire une autre dans cette région-là. Voilà pourquoi nous avons adopté ce système que je mettrai en pleine lumière, plus tard, au cours de ces observations.

Mais, me demandera-t-on, pourquoi le gouvernement ne se réserve-t-il pas également la section de l'ouest ? Pourquoi ne construit-il pas aussi le chemin de fer de Winnipeg à l'océan Pacifique ?—Si nous avons décidé de confier la construction et l'exploitation de ce chemin de fer à la compagnie en question, c'est que, à notre avis, dans la situation actuelle et pendant nombre d'années, peut-être pendant plusieurs générations, il serait impossible, en raison même de l'activité commerciale qui se développera dans cette section du pays, de faire une exploitation avantageuse de ce chemin de fer comme chemin d'Etat. Il se peut que je ne sois pas exempt de préventions et de préjugés sur cette question. Il y a déjà nombre d'années que je me suis formé une opinion à cet égard et on me permettra bien de relater ici un incident qui a contribué, dans une large mesure, à affermir mes convictions dans ce sens. Dans l'automne de 1896, M. J. R. Booth, de cette ville, m'invita à visiter son chemin de fer, le Canada-Atlantique, qui était alors en voie de construction, et j'acceptai son invitation. A cette époque, ce chemin de fer était construit jusqu'aux bords de la Baie Georgienne, jusqu'à à peu près un demi mille de la baie. En quittant le train, nous nous rendîmes à la rive du lac, rive désolée où il n'existait pas une seule habitation. M. Booth me dit : Voici le terminus de mon chemin de fer. Mais, lui demandai-je, d'où viendra le trafic? Il me faudra le créer, me répondit-il, aller le chercher à Port Arthur, à Duluth, à Chicago et de chaque côté du lac. Il me faudra construire des élévateurs, peut-être même acheter du blé afin de fournir du trafic à mon chemin de fer. Alors la lumière se fit dans mon esprit et je compris qu'en pareilles circonstances, lorsque tout est à créer, nul gouvernement ne saurait exploiter un chemin de fer avec succès dans une contrée comme celle-là.

Eh bien ! quand celui-ci sera rendu à Port Simpson, on se trouvera en présence d'une situation analogue à celle que je constatai à la Baie Georgienne en 1896, en face d'un rivage désolé, sans aucune habitation. Il faudra tout créer. Il faudra construire

des quais, des entrepôts, des halles à marchandises, établir des élévateurs, des embranchements, ériger et exploiter des hôtels, acheter ou affréter des steamers et amener le trafic de tous les points de l'Asie. Soutiendra-t-on qu'en pareilles circonstances, l'Etat pourrait gérer avec succès une entreprise aussi colossale ? Prétendra-t-on que cette administration, même si on la confiait à une commission responsable envers le parlement et obligée, par conséquent, de venir lui demander les différents crédits dont elle aurait besoin, possèderait cette élasticité qui serait une des conditions essentielles à la bonne gestion d'un chemin de fer de ce genre ? Est-ce que le parlement consentirait à donner au ministre des Chemins de fer et Canaux ou à la commission en question l'autorisation d'acheter ou d'acquérir des steamers ou celle d'envoyer des agents outre-mer, jusqu'en Asie, au Japon, en Chine et ailleurs pour recueillir du trafic ? Est-ce que le parlement, étant donné le tempérament que je lui connais de vieille date, serait d'humeur à attribuer au gouvernement le pouvoir de construire et d'exploiter des hôtels ? J'en doute fort. Bref, voilà pourquoi nous avons estimé qu'il est infiniment préférable de confier la construction et l'exploitation de cette voie ferrée à une compagnie d'intérêt privé. Je reviendrai dans un instant sur ce sujet.

Il est temps que j'aborde un autre aspect de la question. On a lancé contre le gouvernement une accusation susceptible de créer quelque malaise et de réveiller certaines craintes chez ceux qui, tant dans cette Chambre que dans le pays en général, nous font l'honneur de nous accorder leur appui, accusation qui ne manquerait pas de gravité, si elle était tant soit peu conforme à la vérité des faits. Mais, je suis bien aise de déclarer ici que cette accusation, comme tant d'autres qu'on a formulées, est dénuée de tout fondement.

On a dit et répété sur tous les tons possibles, tantôt avec des larmes dans la voix, tantôt avec des accents de profonde indignation, que le gouvernement entreprend de construire un chemin de fer gigantesque à travers une région qui lui est parfaitement inconnue et qu'il n'a pas pris, au préalable, la précaution élémentaire de faire explorer. Je le répète, il n'y a pas ombre de vérité dans cette accusation.

Avant d'aller plus loin, il importe de dire que l'idée qui a présidé à notre projet diffère complètement de celle que s'en sont formée nos critiques. A leurs yeux, ce projet n'est qu'une entreprise commerciale, qu'il faut juger au seul point de vue des profits et pertes. A notre avis, c'est une œuvre d'importance nationale, une œuvre d'urgence, justifiée par la situation du Canada en l'an de grâce 1903, comme l'était la construction du chemin de fer Intercolonial, à l'époque de l'établissement de la Confédération canadienne, et quelques années plus tard la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. l'Orateur, lorsque les pères de la Confédération se réunirent en conférence en 1864, afin de poser les assises même du régime fédératif, ils affirmèrent, par voie de résolution, l'urgence de la construction immédiate du chemin de fer Intercolonial. Ils n'attendirent pas, pour adopter cette résolution, qu'on eût fait des études et des explorations sur place, afin de constater si toutes les parties de la contrée que traverserait cette voie ferrée seraient également productives. Ils adoptèrent cette résolution parce qu'ils étaient convaincus de l'urgence de cette œuvre au point de vue politique, et dès lors la construction de ce chemin de fer s'imposait absolument, elle devait s'effectuer à tout prix. Quelques années plus tard, à l'entrée de a Colombie Anglaise dans le sein de la Confédération, le gouvernement s'engagea, et cela à fort bon droit, à construire à travers les montagnes Rocheuses une grande route nationale destinée à relier la nouvelle province du Dominion, et si le gouvernement prit cette décision, ce n'est pas qu'il supposât que toutes les parties du pays desservies par ce chemin de fer seraient également productives, mais c'est qu'il avait la conviction que la faiblesse des unes trouverait une compensation dans la force des autres.

Si notre projet repose sur une idée juste et vraie et qu'il soit d'importance nationale, comme nous le prétendons, il s'ensuit que notre devoir est de construire ce chemin de fer transcontinental afin de relier les ports maritimes de l'Atlantique à ceux du Pacifique, bien que nous sachions d'avance et que nous soyons convaincus que toutes les sections du pays desservies par cette voie ferrée ne seront pas égales en fertilité, en ressources et en productivité. Il eût suffi de cette seule considération pour autoriser le gouvernement à entreprendre son œuvre sans explorations préalables ; mais je dois ajouter qu'il existe une masse de renseignements sur la question à l'étude. Les gouvernements précédents, lorsqu'ils décidèrent de construire le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer Canadien du Pacifique, n'avaient pas, au sujet de ces entreprises, autant de données que nous en possédons relativement au projet en discussion. A coup sûr, même les plus exigeants de nos critiques ne prétendront pas qu'il aurait fallu faire explorer la section des prairies. Ils sont convaincus que les données actuelles jettent assez de lumière sur cette section, pour nous autoriser à aborder la question en connaissance de cause. Mais, me demandera-t-on, que savez-vous des montagnes Rocheuses? A cela je réponds que, relativement aux Rocheuses, nous avons toute une mine de renseignements, sous forme de livres, de brochures, de rapports publiés par des commerçants, des explorateurs et des ingénieurs. A l'origine même de

la colonisation du pays, lorsque les Français s'établirent sur les bords du Saint-Laurent, ces courageux pionniers visèrent toujours à atteindre la mer de l'ouest aujourd'hui si connue, mais inexplorée à cette époque et qui réveillait dans leur esprit toutes les terreurs de l'inconnu.

Samuel de Champlain, pendant nombre d'années, se consacra à la tâche de découvrir une route vers cette mer. Robert Cavelier de La Salle paya de sa vie la même tentative. Un autre découvreur, La Vérendrye, entreprit un voyage à travers le continent, dans le but d'atteindre cette mer de l'ouest en explorant la région des prairies, et ses deux fils, (1er janvier 1743) furent les premiers Européens qui contemplèrent les montagnes Rocheuses. La Vérendrye, comme Robert Cavelier de La Salle, trouva la mort en cherchant à se rendre jusqu'à l'océan Pacifique. Lorsque le Canada eût passé sous la domination de l'Angleterre, des trafiquants écossais établis à Montréal reprirent cette œuvre, et Alexander Mackenzie (en1793) fut le premier blanc qui atteignit l'océan Pacifique en traversant les montagnes Rocheuses au cours d'un voyage par voie terrestre. Nombre d'autres essayèrent, plus tard, d'accomplir le même exploit. Le dernier fut le capitaine Butler, de l'armée anglaise, qui, au cours de l'hiver de 1872, traversa le continent du Fort-à-la-Corne jusqu'à la bifurcation de la Saskatchewan, par voie de la rivière de la Paix, jusqu'à l'océan Pacifique.

En 1872, le gouvernement canadien entreprit l'exploration systématique et scientifique de toute la région septentrionale, du lac Abbitibi, en gagnant l'ouest, jusqu'à l'océan Pacifique. De 1872 à 1880, il n'y eut pas moins de 28 expéditions organisées dans le but de visiter et d'explorer ce pays avec mission de faire rapport sur leurs études. Ces rapports sont aujourd'hui à notre disposition. Ajoutons que ces explorations ont coûté au pays au moins $5,000,000. Parmi les régions qui furent l'objet d'études toutes spéciales à cette époque, figure la partie septentrionale des montagnes Rocheuses. On a exploré plusieurs cols, ou pour mieux dire, tous les passages au nord du col du Cheval-qui-Rue (Kicking Horse Pass) surtout le col de la rivière aux Pins, et celui de la rivière de la Paix.

Messieurs Marcus Smith, Cambie, Hunter, Gordon, Horetzky et plusieurs autres, tous ingénieurs de renom, ont traversé en tous sens ce territoire qu'ils connaissent aussi familièrement que les rues d'Ottawa. Celui qui se donnerait la peine de compulser les nombreux rapports qui se sont accumulés dans les archives du ministère des Chemins de fer, connaîtrait la géographie de ce pays comme il connaît les êtres de sa maison. Ces explorations établissent que le col de la rivière aux Pins, ou celui de la rivière de la Paix offre les meilleurs de tous ces passages. Il est établi qu'on peut non seulement réussir à traverser les montagnes Rocheuses, soit par la rivière aux Pins, soit par la rivière de la Paix, mais que de chaque côté de ces rivières se rencontrent des terres aussi fertiles que celles de la rivière Rouge ou de la Saskatchewan.

Il n'est pas sans intérêt d'étudier le développement de la zone productrice de blé sur ce continent, à dater du commencement du 19e siècle. La culture du blé commença sur les bords du Saint-Laurent ; de là elle s'étendit à la vallée de Genesee, dans l'Etat de New-York ; de cette vallée, elle s'implanta dans le région arrosée par la rivière Ohio ; de cette dernière, elle atteignit l'Illinois ; elle franchit l'Illinois, pour s'implanter au Minnesota ; puis elle envahit successivement le Dakota, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, où elle s'est arrêtée pour le moment.

La zone de culture du blé s'avance rapidement vers la rivière Saskatchewan et dans quelques années elle aura envahi les vallées de la rivière de la Paix et de la rivière aux Pins. Puis, quand le Manitoba et les Territoires, producteurs de blé arrosés par la rivière Rouge et la rivière Saskatchewan, seront épuisés et que la culture mixte s'y sera généralisée, alors les vallées de la rivière de la Paix et de la rivière aux Pins deviendront les principaux centres de production du blé. Au lieu d'exprimer ma propre opinion, il serait peut-être préférable d'invoquer le témoignage des explorateurs de l'époque en question. Toutefois, avant de le faire, je tiens à citer les paroles du capitaine Butler, le dernier de ces voyageurs qui ont entrepris de leur propre initiative, ces explorations auxquelles j'ai fait allusion. Dans l'appendice de son ouvrage intitulé : "The Wild North Land", le capitaine Butler, membre de la Socité royale de géographie, se sert de ce langage fort significatif :

> Si on venait à constater après examen, que ce Défilé des Sauvages (Indian Pass) à la source de la rivière aux Pins, ne se prête pas au passage d'un chemin de fer, alors la rivière de la Paix, à mon avis, offrirait encore vers l'océan Pacifique un passage bien supérieur à tous les cols explorés, qui sont situés au sud de cette rivière. Quels sont les avantages qui militent en faveur de ce passage ? Je vais les résumer brièvement.
>
> Ce passage est horizontal sur tout son parcours ; il est arrosé par une rivière navigable, large et profonde ; à son point culminant, dans la chaîne maîtresse des montagnes Rocheuses, il n'atteint guère que 1,800 pieds d'altitude ; l'épaisseur moyenne de la tranche de neige en hiver n'est que de trois pieds ; vers la première semaine de mai, cette année, les neiges tombées avec plus d'abondance que d'ordinaire au cours de l'hiver, étaient entièrement disparues du côté nord de la rivière et la végétation était déjà avancée dans les bois, à la base de la montagne,
>
> Mais bien que ce soient là de précieux avantages militant en faveur de ce col de montagne, le plus important de tous ces avantages nous reste à signaler. De l'extrémité occidentale du col, jusqu'à la chaîne de montagnes du littoral, sur un parcours de 300 milles à travers la Colombie Anglaise, il n'existe pas un seul

obstacle à la construction d'un chemin de fer. En suivant la vallée de la rivière aux Panais à partir des Fourches jusqu'au lac MacLeod, on laisse au nord la chaîne Omineca et on atteint le plateau de terrains onduleux du lac Stuart, sans rencontrer une seule montagne ; de là on peut atteindre la vallée de la rivière Nachercole, comme on l'a vu au cours de mon récit, sans qu'il se présente le moindre obstacle, et on peut suivre une route en pays ouvert jusqu'à une distance de vingt milles de l'océan, à l'entrée du bras de mer de Dean.

Je prétends, en outre, que cette route est plus courte que toute autre ligne projetée actuellement à l'étude ; qu'elle développerait un sol aussi riche, sinon plus riche que n'importe quelle partie du territoire de la Saskatchewan ; qu'elle permet d'éviter les formidables rangées de montagnes du sud de la Colombie Anglaise et la grande gorge de la rivière Fraser ; enfin que sur le parcours de la rivière Nachercole, on rencontre un pays qui se prête admirablement à la colonisation et des prairies comme il ne s'en rencontre nulle part ailleurs dans la Colombie Anglaise.

Voilà, M. l'Orateur, l'opinion d'un voyageur de renom. Citons maintenant celle d'un ingénieur, M. Gordon, dont le rapport est inséré dans celui de M. Fleming en date de 1880. Voici ce qu'il dit :

S'il était nécessaire ou expédient de trouver une voie pour le chemin de fer du Pacifique, aussi loin au nord que le col de la rivière de la Paix, il s'offrirait une route relativement facile dans cette direction. Même dans les parties sauvages de ce col qui offre les escarpements les plus raides, les montagnes sont presque invariablement bordées de plateaux ou de pentes douces et gracieusement infléchies, d'une étendue variable. Un ou deux couloirs que parcourent les avalanches, quelques ravins et ça et là des saillies de rochers, voilà les principales difficultés à surmonter, difficultés bien moins formidables que nombre d'obstacles qu'il a fallu franchir en construisant d'autres chemins de fer au Canada. A son extrémité occidentale qui est la plus élevée, le col n'atteint guère plus de 1,650 pieds au-dessus du niveau marin et le courant de la rivière, qui est fort uniforme, n'atteint guère plus de quatre à cinq milles à l'heure, là où il se fraye une route à travers la chaîne des montagnes. A l'est du col, sur un parcours de cinquante milles, jusqu'à ce qu'on atteigne le cañon, les difficultés de construction ne seraient probablement pas plus grandes que celles rencontrées en pleine prairie. Mais la principale difficulté sur cette route se trouverait au cañon où la rivière précipite ses flots autour de la base d'un massif solitaire, connu sous le nom de Montagne de Rochers, ou Montagnes du Portage, précisément au-dessus de Hudson's Hope ; et cependant, même ici, bien que les difficultés fussent formidables, elles ne seraient nullement insurmontables.

Voici comment s'exprime M. Cambie dans le même rapport :

Ce défilé de la rivière de la Paix, le moins élevé que l'on connaisse à travers les montagnes Rocheuses, offre une route qui se prête merveilleusement à la construction d'une voie ferrée à travers cette chaîne de montagnes, et sur un parcours de soixante milles à l'est de ses principales cimes.

M. Marcus Smith, dans le même rapport pour l'année 1878-79, dit :

Cette contrée peut indubitablement devenir la province maîtresse pour la production du blé, au Canada. Comme pour provoquer le développement de cette contrée, une magnifique rivière navigable aux vaisseaux en arrose le centre, facilitant ainsi la récolte de ses produits et leur transport à bon marché à quelque endroit convenable où le chemin de fer les recevrait.

M. Marcus Smith, faisant allusion, dans un autre rapport, à la route projetée par le col de la rivière aux Pins, s'exprime ainsi:

Il est un autre fait dont il faut tenir compte : c'est qu'au lieu de traverser une contrée désolée et stérile, la ligne passant par la route de la rivière de la Paix traverserait un territoire d'une fertilité remarquable ; la zone fertile ou la contrée productrice de blé s'étend près de 300 milles plus à l'ouest, avant d'atteindre les Rocheuses, que ne le fait la route passant par le col de la Tête Jaune (Yellowhead Pass) ; une réduction correspondante s'effectuant dans l'étendue de contrée infertile à traverser dans la section des montagnes Rocheuses.

Quant à Port Simpson, le futur terminus de ce chemin de fer, il est important de connaître ce qu'en ont pensé les ingénieurs qui firent des études sur cette contrée, à l'époque dont j'ai parlé. M. Fleming, dans son rapport de 1878-9, dit :

Port Simpson offre peut-être le meilleur havre du continent.....De tous les points terminaux faisant saillie sur le continent et sur l'île Vancouver, Port Simpson est celui qui se trouve le mieux situé, pour le commerce de l'Asie.

M. Marcus Smith dit :

Il n'y a réellement pas de port sur la côte de la Colombie Anglaise faisant partie de la terre ferme, qui soit plus convenablement situé que Port Simpson pour les besoins du commerce extérieur.....Il est d'accès facile du côté de l'océan, et de tous les ports de la Colombie Anglaise c'est celui qui se rapproche davantage de la côte de l'Asie.

Dans un autre rapport écrit en 1878-79, M. Marcus Smith dit :

Il est possible qu'on regarde aujourd'hui Port Simpson comme trop avancé au nord pour devenir le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il est un fait dont il importe de tenir compte : c'est qu'en raison des attitudes peu accusées et des pentes relativement faibles, ainsi que de la facilité relative des travaux qu'il faudrait exécuter pour atteindre ce port, ce terminus offrirait des avantages qui permettraient à une ligne canadienne de soutenir victorieusement la concurrence quant au commerce de la Chine et du Japon.

Ce n'est pas tout. La partie du pays à l'est de la ville de Winnipeg et s'étendant jusqu'au lac Abbitibi a aussi été explorée à cette époque par les ingénieurs du gouvernement. Pour être plus bref, je m'abstiens de citer les opinions exprimées à ce sujet, et j'en viens aux renseignements recueillis par le gouvernement de la province d'Onta-

rio, qui, en 1900, organisa une expédition dans le but spécial de faire visiter la partie du pays comprise entre le lac Abbitibi et la frontière occidentale de cette province, et d'obtenir un rapport. Voici comment s'expriment les commissaires dans leur rapport :

Terres arables.

La vaste zone de terrains argileux, partant de la frontière ouest, traversant les districts de Nipissingue et d'Algoma et pénétrant jusque dans le district de la Baie du Tonnerre, comprend une superficie d'au moins 24,500 milles carrés, soit 15,680,000 acres, et ces terrains se prêtent presque tous à la culture. Cette zone presque ininterrompue de bonnes terres au point de vue de l'exploitation agricole, égale en étendue presque les trois quarts de la partie colonisée de la province au sud du lac Nipissingue, de la rivière aux Français et de la Mattawa. Elle l'emporte en étendue sur les états du Massachusetts, du Connecticut, du Rhode Island, du New-Jersey, du Delaware pris collectivement et est en outre moitié plus grande que l'état de New-York. Cette région est arrosée par la rivière à l'Orignal, qui se jette dans la Baie James, et par ses tributaires, l'Abbitibi, la Mattagami, la Missinabie, puis par la rivière Albany et ses tributaires, la Kenogami et l'Ogoke. Chacune de ces rivières a plus de 300 milles de longueur et leur largeur oscille entre 300 et 400 verges au mille. Ces rivières sont alimentées par nombre de petits cours d'eau qui, à leur tour, reçoivent les eaux d'une infinité de lacs de plus ou moins grandes dimensions, de sorte que, toute cette région est un véritable réseau de cours d'eau offrant des moyens faciles de communication avec les grandes voies navigables. Cette vaste superficie de domaine fluvial met, en outre le pays à l'abri de ces sécheresses prolongées qui se font si souvent sentir dans les autres pays. La frontière sud de cette grande étendue de terres fertiles se trouve à moins de quarante milles de la gare de Missinabie, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et le pays au nord de la ligne de partage des eaux étant un immense plateau horizontal dont le versant incline vers la Baie de James, la construction de chemins de fer et de routes carrossables, à travers chaque partie de ce pays, n'offrirait guère de difficultés.

Dans la partie peu étendue du district de la rivière à la Pluie qui a été explorée, la proportion de terres arables n'est pas si considérable ; mais on a constaté que les terres argileuses des townships dans le voisinage de Dryden s'étendent vers le nord dans la vallée de la rivière Wabigoon, leur superficie étant de 600 milles carrés, soit 384,000 acres. Il se rencontre, en outre, de petites étendues de terre propre à la culture, en différents autres endroits.

Le climat.

Un autre fait important établi par les explorations, c'est que le climat, dans ce district septentrional, n'offre pas d'obstacles au succès de la colonisation. Les renseignements obtenus dissipent complètement la fausse impression régnant au sujet de la sévérité toute arctique de ses hivers et de la brièveté de ses étés qui ne permettraient pas aux grains et aux plantes de venir à maturité. L'absence de gelées d'été, fait remarqué par les explorateurs, et la culture de tous les légumes ordinaires aux postes des la Baie d'Hudson devraient suffire à désabuser le public. Le 50ème parallèle de latitude passe par le centre de la zone des terres arables et le climat ne diffère guère de celui de la province du Manitoba, située sur le même parallèle, sauf que l'hiver est tempéré par les grandes forêts d'épinettes blanches et la présence d'une si grande étendue de cours d'eau. Le pays offre aussi des grandes quantités de bois de chauffage et de construction et d'essences pour les fins du commerce, ainsi que de l'eau pure en abondance partout.

Le bois.

Un autre fait qui ne le cède en importance qu'à l'existence d'une vaste étendue de terres arables dans cette contrée et à son climat modéré, c'est qu'elle est couverte d'immense forêts d'épinettes blanches, de pins des rochers (Jackpines) et de peupliers. La valeur de cette catégorie d'essences de haute futaie, on le sait, va toujours croissant ; leur marché s'agrandit constamment, et riche en vérité, est le pays qui possède des ressources illimitées en pareilles variétés d'essences. Dans le district de Nipissingue, au nord de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, on estime qu'il y a, au moins, 20,000,000 de cordes de bois propres à la fabrication de la pâte de bois ; dans le district d'Algoma, 100,000,000 de cordes ; dans le district de la Baie du Tonnerre, 150,000,000 ; dans le district de la rivière à la Pluie, 18,000,000 ; soit un total de 228,000,000 de cordes. La région. des pinières ne semble pas s'étendre bien loin au delà de la région de partage des eaux ; mais, de ce côté-ci, dans la contrée autour des lacs Temagaming et Lady-Evelyn, ainsi qu'au nord, on a exploré une zone forestière ou croissent le pin blanc et le pin rouge de belle qualité, et on estime que cette zone contient trois billions de pieds de bois.

Les forces hydrauliques.

Un trait caractéristique de ce pays, qu'il est utile de noter au point de vue industriel, c'est l'existence de nombre de chutes d'eau.

Ces forces hydrauliques seront, sans doute, utilisées avantageusement, par la création de forces économiques, lorsque le pays se colonisera.

Conclusion.

On ne s'attendait pas, sans doute, à ce que les différents groupes d'explorateurs fussent en mesure de faire une étude approfondie de tout le territoire qui leur avait été assigné, et ces estimations basées sur leurs rapports sont fort modérées. Pour tout résumer en quelques mots, il y a plus de 25,000 milles carrés de bonnes terres fertiles, soit au delà de 16,000,000 d'acres et 228,000,000 de cordes d'épinette ou autre bois propre à faire de la pâte de bois. Il y a, en outre, nombre d'aires moins considérables tant de terres boisées que de terres arables qui ne sont pas comprises dans ces chiffres, mais qui seront utilisables quand le pays se développera.

La contrée située à l'est du lac Abbittibi, dans la province de Québec, a été explorée à diverses reprises. Les anciens colons français étaient en possession de ce pays, il y a plus de deux cents ans. Les Français, si je ne me trompe, avaient établi un fort sur le lac Abbittibi, au dix-septième siècle. Il n'est guère facile, toutefois, de se procurer tous les renseignements voulus au sujet de ce pays, dispersés qu'ils sont à travers tant de récits d'exploration. Ces années dernie-

Sir WILFRID LAURIER.

res, le gouvernement de Québec a confié à un ingénieur de renom, M. Sullivan, la mission d'explorer ce pays, et c'est son opinion que M. Doucet, également ingénieur, a résumée en ces quelques mots :

De Roberval (qui est une station du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean), jusqu'à la limite occidentale de la province de Québec sur un parcours de 375 milles, la ligne traverse un pays propre à l'exploitation agricole, le sol étant surtout argileux.

Il est inutile de prolonger cette citation, car ce qui suit n'est qu'une amplification de la phrase que je viens de citer. Récapitulons: Il est établi qu'il est facile de construire ce chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses, soit par la voie de la rivière de la Paix, soit par celle de la rivière aux Pins. Il est prouvé que, sur le parcours de ces rivières se rencontrent de riches prairies comparables, sous le rapport de la fertilité, aux meilleures terres des vallées de la rivière Rouge et de la Saskatchewan. Il est acquis que ce chemin de fer, construit soit par la voie de la rivière aux Pins, soit par celle de la rivière de la Paix, nous mettrait en communication avec le célèbre district d'Omineca, justement renommé pour ses mines d'or. Si ces mines restent encore inexploitées, c'est qu'elles sont inaccessibles au mineur chargé de ses outils et de ses provisions ; mais, du moment que nous pourrons y avoir accès, ces mines prendront une grande valeur et se transformeront en un nouveau Klondike. Il est prouvé que la région entre Winnipeg et Québec est une zone d'argile fertile, riche en bonnes terres, en bois, en forces hydrauliques et qui offre toutes les ressources d'un beau pays agricole et industriel. Il y a quelques semaines à peine, un journal qui fait autorité en matière de commerce de bois, le "Lumberman", de Chicago, affirmait que cette région-là est destinée à fournir au monde entier de quoi alimenter l'industrie de la pâte de bois et du papier.

En présence de ces faits, quelle est la conclusion qui s'impose ? C'est que, évidemment, il faut pourvoir sans retard à l'établissement d'un chemin de fer qui pénètre dans ces riches et fertiles territoires.

Il est inutile d'appuyer davantage sur des faits connus de tout le monde. Nos fertiles prairies sont en pleine voie de colonisation, et les nouveaux établissements marchent à grandes enjambées dans la voie du progrès. Des milliers d'immigrants, que dis-je ! des centaines de mille les envahissent d'année en année. Pendant deux ou trois générations et peut-être plus, ces nouveaux colons se livreront à la production des céréales, et cela, probablement, à l'exclusion de toute autre culture. Ils auront besoin de tout ce qui est en usage chez les hommes civilisés. Il leur faudra des vêtements, des meubles et des articles fabriqués de tout genre. Alors, que faut-il faire, M. l'Orateur ? Permettrons-nous à nos voisins, les Américains, de subvenir aux besoins de ces colons, ou bien construirons-nous un chemin de fer qui mette nos fabricants d'Ontario et de Québec en mesure de répondre aux demandes de ces populations ? Parmi ces besoins il en est un qui prime tous les autres, c'est celui du bois de construction. Il faut à ces populations du bois pour la construction de leurs maisons d'habitation, de leurs granges, de leurs étables et de tous leurs bâtiments. Ce bois, où se le procureront-ils ? Ce n'est certes pas dans la partie du pays qu'ils habitent et qui est le théâtre de leurs travaux, puisque, dans cette contrée, le bois de construction manque.

Mais, heureusement pour nous, les autres parties du chemin, celle qui se trouve comprise entre Moncton et Québec, et celle qui traverse les montagnes Rocheuses, sont riches en essences de tout genre ; et du moment que le chemin sera en exploitation, il s'établira un commerce important entre toutes les régions qu'il traversera. Ce n'est pas tout. Il y a un autre genre de commerce qu'on semble mettre en oubli ou passer sous silence à l'heure qu'il est, quoiqu'il soit de la plus haute importance ; c'est le commerce des bestiaux. J'ai à peine besoin de le dire, les terrasses des montagnes Rocheuses sont peut-être aujourd'hui les meilleures terres à pâturage du monde entier, et les troupeaux de bestiaux domestiques dans ces districts à pâturage deviennent aussi nombreux que l'étaient jadis les troupeaux de bisons. Il faut à ce commerce un débouché vers l'océan. La nouvelle ligne, si courte, si directe, et favorisée par le climat du pays qu'elle est appelée à desservir, est une ligne idéale au point de vue de cette grande industrie. L'expéditeur, quand il débarquera ses bestiaux à Québec, à Saint-Jean ou à Halifax, se trouvera en mesure de réaliser le véritable idéal du trafic, puisqu'il pourra les transborder immédiatement sur les vaisseaux, sans perte de poids.

Il est une autre considération, encore plus importante à certains égards, c'est celle du commerce avec l'Orient. Toutes les nations se disputent le commerce du Japon et de la Chine, et il n'y a pas un pays aussi bien situé que le Canada, pour l'accaparer.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour comprendre que la route, d'Europe aux ports canadiens, est la plus courte de toutes les routes ouvertes au commerce européen. Etudiez le tracé de la nouvelle ligne et vous constaterez qu'elle est la plus courte de toutes celles qui traversent le continent américain. Etudiez sur la carte la route de Port Simpson à la côte du Japon et vous verrez qu'elle est la plus coute de toutes les lignes entre ce dernier pays et le continent américain. Toutes ces considérations nous ont convaincus du devoir impérieux de ne pas temporiser, mais de pourvoir immédiatement à la construction d'un chemin de fer comme celui que je viens d'indiquer, s'il nous est possible de l'obtenir à des conditions raisonnables.

Maintenant, je dois communiquer à la Chambre le texte même des stipulations re-

latives à l'établissement de cette voie ferrée. Amis et adversaires seront fort étonnés de leur incontestable excellence ou je me serai trompé étrangement. Avant de finir, j'aurai l'honneur de déposer sur le bureau le contrat passé entre

Sa Majesté le roi, représentée au Canada, pour les fins des présentes, par l'honorable William S. Fielding, ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, d'une part, et sir Charles Rivers-Wilson, C.B., G.C.M.G. ; le très honorable Lord Welby, G.C.B., John A. Clutton-Brock, Joseph Price, Alfred W. Smithers ; tous de la ville de Londres, Angleterre ; Charles M. Hays, Frank W. Morse et .William Wainwright, tous de la ville de Montréal, Canada ; et John Bell, de la ville de Belleville, Canada, représentant aux présentes la compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company", compagnie devant être constituée en corporation par acte du parlement du Canada à sa session présentement en cours, et agissant au nom de ladite compagnie, d'autre part.

Je dirai tout d'abord que d'après une des premières clauses de ce contrat le capital-actions du Grand Tronc-Pacifique, fixé à $75,000,000 par le bill dont la Chambre est aujourd'hui saisie, sera réduit à $45,000,000. De ce capital de $45,000,000 il sera émis pour $20,000,000 d'actions privilégiées et pour $25,000,000 d'actions ordinaires. J'appelle tout particulièrement l'attention sur la caractéristique de ces actions ordinaires. Il est stipulé que ces $25,000,000 d'actions ordinaires devront être entièrement possédés par le Grand Tronc lui-même. Lorsque les promoteurs du projet du Grand Tronc-Pacifique entrèrent en pourparlers avec nous dans le but d'en arriver à une entente au sujet de la construction de cette ligne, nous leur avons dit, quelque puissants et responsables que fussent les intéressés dans l'entreprise, que nous n'entendions pas traiter avec eux séparément ou individuellement ; que rien ne se ferait s'ils ne réussissaient à déterminer le Grand Tronc à s'intéresser dans l'entreprise, lui qui est établi depuis longtemps et qui a un pied dans toutes les villes, dans tous les villages et hameaux des provinces de Québec et d'Ontario. Voilà le résultat de cette première convention entre les membres de la compagnie et nous-mêmes.

Le préambule du contrat se lit comme suit:

Attendu que si l'on considère l'accroissement de la population et le développement rapide de la production et du commerce du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, la grande étendue de terres fertiles et productives restée jusqu'aujourd'hui sans moyen de communication par chemin de fer, de même que l'expansion rapide du commerce et des échanges du Canada, il est de l'intérêt dudit pays que, pour assurer la rapidité et l'économie des échanges entre la partie orientale du Canada et les territoires situés à l'ouest des grands lacs, il soit construit et mis en service une grande artère de communication par voie ferrée traversant le Canada d'un océan à l'autre et sise en totalité en territoire canadien, ayant pour objet d'ouvrir et de développer la région septentrionale du Canada, d'aider le progrès du commerce du Canada à l'intérieur aussi bien qu'à l'extérieur, et de faciliter les échanges par voie des ports canadiens.

La clause 2 répartit la ligne en deux divisions—la division de l'est, depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, et la division de l'ouest, depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique. Une autre clause répartit encore la division de l'ouest en deux subdivisions: celle des prairies et celle des montagnes.

Comme je le disais il y a un instant, c'est notre désir que le gouvernement construise la division de l'est, depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, mais le Grand Tronc devra l'affermer et l'exploiter. Il est aussi convenu que la division de l'ouest, depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique, sera construite, possédée et exploitée par le Grand Tronc-Pacifique.

Il serait peut-être à propos, avant d'aller plus loin, de faire connaître à la Chambre les stipulations respectives du gouvernement et de la compagnie par rapport à la construction, à la possession et à l'exploitation de la division de l'ouest. Cela fait, les autres stipulations concernant la division de l'est se comprendront plus aisément. Il est établi au contrat que le gouvernement garantira les obligations du Grand Tronc-Pacifique relativement à la construction de la division de l'ouest, jusqu'à concurrence des trois quarts du coût du chemin de fer, sa responsabilité ne devant en aucun cas excéder $13,000 par mille de la subdivision des prairies et $30,000 par mille de la subdivision des montagnes. Mais, demandera-t-on, si le gouvernement ne garantit que les trois quarts du coût de la construction, comment la compagnie se procurera-t-elle l'autre quart ? A cela je répondrai qu'il est stipulé au contrat que la compagnie sera autorisée à émettre une deuxième série d'obligations qui seront garanties non par le gouvernement, mais par l'ancienne Compagnie du Grand Tronc. Cette clause étant très importante, que la Chambre me permette de lui en faire la lecture :

Attendu que les obligations à être garanties par le gouvernement n'ont trait qu'à une partie du coût de la construction de la division de l'ouest, la compagnie s'engage par les présentes à faire garantir ses obligations par la Compagnie du Grand Tronc du Canada pour la différence restant sur le montant requis pour la construction de ladite division de l'ouest, à l'exception de vingt millions de dollars requis pour l'équipement primordial, qui sont exigés de la compagnie par la clause 22 du présent contrat, et la compagnie pourra émettre une série d'obligations à elle garanties comme susdit par ladite Compagnie du Grand Tronc du Canada et devant constituer une charge de dexième rang sur les biens décrits au paragraphe 25 (b) des présentes et être subordonnées aux obligations dont l'émission doit être garantie par le gouvernement et à la suite desquelles elles prendront rang comme grevant lesdits biens.

Pas n'est besoin d'insister sur l'importance de cette stipulation de la part de la

compagnie : elle met virtuellement la garantie du gouvernement à l'abri de tout risque. L'Etat n'avancera pas un seul dollar. Nous prêtons notre crédit et pas autre chose. Et bien que nous garantissions les trois quarts du coût de la construction du chemin, à ces obligations viendront s'ajouter le crédit et toute l'influence dont dispose la compagnie même du Grand Tronc. Une fois le chemin construit, la compagnie devra le pourvoir d'un outillage d'une valeur de $20,000,000. Qu'on me permette de lire à ce sujet la clause 22 du contrat :

La compagnie sera tenue d'équiper les deux divisions dudit chemin de fer de tout le matériel roulant convenable et amplement suffisant pour l'exploitation efficace et les opérations du trafic se rapportant à tous les transports, à la satisfaction du gouvernement, et l'établissement primordial du matériel pour le chemin de fer une fois parachevé équivaudra à au moins la somme de vingt millions de dollors, dont une proportion de cinq millions au moins sera attribuée à l'équipement de la division est et sera censée en faire partie pour la période de cinquante ans, et devra servir à compléter l'effectif de l'équipement y attaché, suivant la manière ordinaire des chemins de fer, durant ladite période de cinquante ans.

M. l'Orateur, je dois maintenant appeler l'attention de la Chambre sur une autre clause importante. Nous prenons sur nous de garantir les obligations. Mais quelle sorte de chemin aurons-nous ? Voilà une question qui n'est pas sans importance, et j'y réponds comme suit : Le chemin que devra construire la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes Rocheuses, devra être de même qualité que la ligne déjà construite par la Compagnie du Grand Tronc entre Montréal et Toronto.

M. MACLEAN : Sera-t-il à double voie ?

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Maclean) parle trop tôt.

La compagnie devra établir, construire et équiper ladite division ouest dudit chemin de fer de telle façon qu'elle soit de qualité au moins égale à celle de la ligne mère du Grand Tronc entre Montréal et Toronto, autant que la chose peut se faire quand il s'agit d'une voie ferrée nouvellement construite, mais la présente stipulation ne saurait être interprétée de façon à imposer à la compagnie l'obligation de construire un chemin de fer à double voie.

"Avant que le temps en soit venu", pourrais-je ajouter. Maintenant, demandera-t-on, quelle sera la responsabilité du gouvernement ? Quelle sera sa part de contribution à la construction de ce chemin de fer ?—car il devra y contribuer. La part de contribution du gouvernement consistera simplement dans le paiement de l'intérêt pendant un certain nombre d'années. Il est stipulé que le montant des obligations sera remboursable dans cinquante ans. Les sept premières années, c'est le gouvernement, et non la compagnie, qui paiera l'intérêt, dont le taux est fixé à trois pour cent. Au bout de sept ans, le paiement de l'intérêt sera à la charge de la compagnie si les recettes du chemin s'élèvent à trois pour cent, sinon il sera encore à la charge du gouvernement. Mais au bout de trois ans, la compagnie remboursera le gouvernement de tout ce qu'il aura payé. Il est nécessaire que je fasse connaître à la Chambre la clause même qui porte sur ce point :

Le gouvernement paiera sur un montant d'obligations égal au principal des obligations par lui garanties par rapport à la construction de la subdivision des montagnes, l'intérêt dû dans les sept premières années à compter de la date d'émission desdites obligations, et il n'aura aucun recours contre la compagnie pour le remboursement de l'intérêt ainsi payé. Après l'expiration de ladite période de sept années, la Compagnie sera en premier lieu responsable du paiement dudit intérêt, et dans le cas où elle ne paierait cet intérêt ni en tout, ni en partie, le gouvernement le paiera lui-même et retiendra les coupons le représentant, et tous les deniers ainsi payés par le gouvernement en raison de sa garantie, soit comme principal, soit comme intérêt sur lesdites obligations, seront présumés payés en extinction de la responsabilité du gouvernement, mais non en extinction de la responsabilité de la compagnie à l'égard de ces obligations, et les deniers ainsi payés par le gouvernement continueront d'être une charge se rattachant à ladite hypothèque à donner pour assurer le paiement desdites obligations garanties ci-après mentionnées, et le gouvernement sera subrogé en tous les droits des détenteurs desdites obligations dont il aura acquitté l'intérêt ou le principal ; et par rapport à tous deniers qu'il aura pu ainsi verser, il sera absolument dans la position des porteurs d'obligations restées en souffrance jusqu'à concurrence des sommes ainsi payées par le gouvernement, sauf la restriction et l'exception mentionnées ci-après, savoir : Pendant la période de trois ans suivant celle de sept ans plus haut mentionnée le gouvernement ne pourra exercer aucun droit de forfaiture ou de vente contre la compagnie, ni prendre possession dudit chemin de fer si le défaut de la compagnie se borne à l'omission de payer durant ladite période de trois ans l'intérêt sur un montant d'obligations égal à celui du principal garanti par le gouvernement pour la construction de ladite subdivision des montagnes ; mais toutes les sommes ainsi versées par le gouvernement seront remboursées par la compagnie de la manière suivante : A la fin de ladite période de trois ans le montant total ainsi payé par le gouvernement sera capitalisé et remboursé par la compagnie au gouvernement avec intérêt de trois pour cent par an, ou la compagnie pourra, à son choix, rembourser la somme en quarante versements égaux et annuels avec intérêt au taux susdit, ou donner au gouvernement des obligations pour ledit intérêt au taux susdit : dans tous les cas, l'intérêt ainsi capitalisé et les obligations à être ainsi données, s'il en est, continueront d'être garantis par ladite hypothèque consentie pour assurer le remboursement des obligations garanties par le gouvernement et dont il est question ci-après, et ladite constitution d'hypothèque contiendra les stipulations voulues à cet égard.

M. SPROULE : Cette clause ne s'applique qu'aux subdivisions des prairies et des montagnes ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui. Quelles sont maintenant les stipulations par rapport à la division des prairies ? Il est établi que la compagnie devra payer l'intérêt des obligations émises pour pourvoir à la construction de cette division ; le gouvernement n'aura rien à payer de ce chef. Quelle responsabilité fera peser sur le gouvernement la construction de ce chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique ? En supposant que la partie qui traverse les montagnes ait 600 milles de long, il faudra $18,000,000 pour la construire, et le chiffre total de l'intérêt pendant trois ans sera de $3,780,000. Voilà toute la responsabilité assumée par le gouvernement par rapport à la construction du chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique.

Passons maintenant à la division de l'est. Il est stipulé qu'elle sera exploitée par la compagnie en vertu d'un bail. Comme la compagnie doit affermer à raison de trois pour cent par an le chemin de fer que nous aurons construit nous-mêmes, nous avons cru sage de lui permettre de surveiller comme nous les travaux de construction. Voilà pourquoi il est dit dans la clause 7 que :

Afin d'assurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire avec le plus grand avantage, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant que l'on commence les travaux de construction, et que lesdits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie ; et, dans le cas de désaccord entre ces ingénieurs quant aux devis ou aux travaux, le point en dispute sera décidé par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre à être choisi de la manière réglée par la clause quatre du présent contrat.

Lorsque le chemin sera terminé, la compagnie l'affermera et nous paiera un loyer annuel représentant trois pour cent du coût des travaux de construction, quel qu'en puisse être le chiffre. Les stipulations relatives au loyer à payer ou à la déduction à faire sont les mêmes que pour la division de l'ouest. Pendant sept années la compagnie n'aura pas de loyer à payer ; pendant les trois années qui suivront, elle sera tenue de verser les recettes et les péages du chemin s'ils s'élèvent à trois pour cent ; s'ils ne s'y élèvent pas, l'écart entre les recettes perçues et les trois pour cent sera capitalisé, ajouté au coût des travaux de construction, et la compagnie en paiera l'intérêt. Ici encore, le gouvernement n'assume donc pas d'autre responsabilité que celle de payer pendant sept ans l'intérêt du coût de la construction du chemin de fer depuis Moncton jusqu'à Winnipeg. Le gouvernement aura à payer, en tout, par rapport à la construction de cette ligne depuis Moncton jusqu'au littoral du Pacifique, environ $12,000,000 ou $13,000,000. Eh bien ! M. l'Orateur, qu'est-ce que $13,000,000 en 1903 ? C'est à peu près le chiffre de l'excédent de nos recettes sur nos dépenses. L'excédent du présent exercice suffira à solder tous les frais de construction de ce chemin.

J'arrive maintenant aux objections que je lis sur la figure de mes honorables amis de la gauche. Sur quoi vous fondez-vous, me demanderont-ils, pour croire que la compagnie sera en mesure de payer ce taux d'intérêt?— C'est ce que je vais dire. Mais qu'on me permette, auparavant, de signaler à l'attention de la Chambre les conditions que nous avons imposées par rapport à l'usage que les autres compagnies de chemin de fer pourront faire de ce chemin pour faciliter leur trafic. Nous entendons que cette nouvelle ligne soit une grande route accessible à tous les autres chemins de fer qui voudront s'en servir, et c'est pour cela que nous avons fait inscrire au contrat la clause suivante :

Le dit bail devra également contenir les stipopulations ordinaires et voulues

(a) Pour réserver au gouvernement, à l'égard de son droit de propriétaire, présent ou à venir, de l'Intercolonial et de toute autre ligne quelconque de chemin de fer, le droit de circulation et de traction sur la dite division est, aux mêmes conditions que les locataires, sauf les restrictions raisonnables qu'il pourra falloir pour garantir la sûreté et la facilité du service des transports sur le parcours de ladite division, et sauf remboursement par le gouvernement à la compagnie de telle indemnité raisonnable dont il pourra être convenu entre lui et la compagnie ;

(b) Réserver au gouvernement le droit d'accorder des permis de circulation et de traction sur le parcours de la division ouest ou d'une partie quelconque de cette division, aux termes et conditions dont il sera convenu entre les compagnies, ou, au cas où lesdites compagnies ne s'entendraient pas, aux termes et conditions qui paraîtront justes et équitables au gouvernement, eu égard aux droits et obligations des locataires ;

(c) Assurer au gouvernement, à l'égard de son droit de propriétaire comme susdit, le droit de circulation et de traction sur le parcours de la division ouest ou d'aucune de ses parties, aux termes et conditions dont il pourra être convenu entre le gouvernement et la compagnie ;

(d) Assurer à toute compagnie qui désirera en faire usage le droit de circulation et de traction sur le parcours de la dite division ouest ou d'aucune de ses parties, aux termes et conditions dont il sera convenu entre les compagnies, ou, au cas où elles ne s'entendraient pas, aux termes et conditions qui paraîtront justes et équitables au gouvernement ;

(e) Assurer à la compagnie le droit de circulation et de traction sur le parcours du chemin de fer l'Intercolonial ou d'aucune de ses parties, aux termes et conditions dont pourront convenir le gouvernement et la compagnie.

Ainsi, grâce à cette convention, un train de l'Intercolonial pourra se rendre directement de Saint-Jean ou d'Halifax à Port

Simpson, un train du Grand-Nord ou du Canadian Northern pourra prendre cette voie à n'importe quel endroit et se rendre jusqu'aux provinces maritimes. Sur ce point encore, nous avons donc pris toutes les précautions possibles, et je suis fermement convaincu que les stipulations de cette clause donneront pleine satisfaction au peuple canadien.

Je reviens à la question de l'intérêt. On dira peut-être : "Vous avez stipulé qu'à sept années près la compagnie sera tenue de payer l'intérêt du montant des obligations tant qu'il ne sera pas remboursable ; mais qui vous assure que cela se fera?" Je vais maintenant faire connaître à la Chambre les mesures de précaution que nous avons prises à ce sujet :

Pour les fins déterminées ci-après dans la présente clause, la compagnie pourra et devra créer des hypothèques à des fidéicommissaires ainsi qu'il suit:—

(a) Une hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, l'équipement et les biens, les recettes, droits et privilèges de la compagnie, y compris tout l'équipement et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir (mais à l'exception des embranchements de plus de six milles de longueur ou des recettes en provenant et des privilèges s'y rattachant, ou du matériel roulant additionnel qui pourra, de l'assentiment du gouvernement, avoir été désigné par la compagnie comme constituant l'équipement, et non compris les navires ni les terres concédées par les municipalités ou les provinces, à titre de primes ou de subventions à ladite compagnie, pour d'autres fins que celles de son chemin de fer) pour assurer le rachat de la dite émission de premières obligations garanties par le gouvernement.

(b) Une hypothèque qui sera une charge de deuxième ordre sur les biens couverts par l'hypothèque prévue au paragraphe 35 (a), sauf le matériel roulant constituant l'équipement de la division est, pour assurer le remboursement des obligations que doit garantir comme susdit la Compagnie du Grand Tronc du Canada.

(c) Une hypothèque qui grèvera tout le matériel roulant constituant l'équipement de la division immédiatement à la suite de la charge énoncée au paragraphe 35 (a), pour garantir au gouvernement le paiement du loyer exigible par rapport à la division est, l'entretien de cette division en bon état et la continuité de son service, et le respect et l'exécution par la compagnie des stipulations du présent contrat.

On le voit, nous avons stipulé une hypothèque spéciale dans le but de contraindre la compagnie à remplir les conditions qui lui sont imposées, surtout en ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer. Mais, demandera-t-on, cela va-t-il suffire? Le matériel roulant étant déjà grevé d'une hypothèque de $5.000,000, cette nouvelle stipulation aura-t-elle vraiment pour effet de forcer la compagnie à tenir la promesse qu'elle a faite d'exploiter le chemin ?

Nous avons, dans cette entreprise, beaucoup mieux que l'hypothèque dont je viens de parler : La compagnie elle-même a tout intérêt à exploiter ce chemin. Il n'y a pas à en douter, il sera de son intérêt de réserver le trafic du Grand Tronc pour le nouveau chemin de fer. Elle transportera les marchandises par la ligne actuelle du Grand Tronc jusqu'à North Bay, d'où elle les fera rendre par le chemin que le gouvernement d'Ontario est à faire construire, jusqu'au point où ce chemin se raccordera avec la nouvelle voie, et elle les fera ensuite parvenir jusqu'à l'océan Pacifique. Je veux qu'on me comprenne bien. La Compagnie du Grand Tronc a un intérêt immense à atteindre la fertile région des prairies. A l'heure qu'il est elle prend tout son trafic dans les provinces de Québec et d'Ontario. Elle ira prendre les marchandises à Toronto, à Montréal et dans les autres centres de l'est pour les transporter à North Bay, de North Bay à la nouvelle ligne par la voie ferrée que le gouvernement d'Ontario est à faire construire, mais elle les dirigera vers la division des prairies. L'intérêt qu'elle y a est manifeste. Force lui est d'exploiter ce chemin, sans quoi elle n'aurait jamais signé ce contrat, qui lui confère bien le privilège de transporter vers l'ouest les produits des provinces de Québec et d'Ontario, mais à la condition expresse qu'elle n'exploitera pas seulement cette division-là, mais toute celle qui se trouvera comprise entre Moncton et Winnipeg. Comme elle ne saurait manquer à ses obligations dans l'est sans se nuire à elle-même dans l'ouest, il s'ensuit nécessairement qu'elle ne peut pas s'écarter des conditions que nous lui avons imposées.

Les tarifs et péages ont fait l'objet d'une autre importante stipulation. Il est dit dans la clause 39 que la réglementation des tarifs et des péages relèvera directement du gouvernement ou de la commission des chemins de fer lorsqu'elle aura été formée. Nous avons songé un instant à suivre l'avis de mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) —avis dont il a été question dans l'échange de correspondance qu'il y a eu entre lui et moi. Mon honorable ami désirait que nous fussions admis à partager les profits provenant de la division de l'ouest, mais au lieu d'obliger la compagnie à nous verser une partie de ses profits lorsqu'ils auront atteint un chiffre raisonnable, nous avons décidé, après mûre délibération, de les employer de façon à provoquer une réduction des tarifs.

J'attire maintenant l'attention de la Chambre sur un autre point caractéristique de ce contrat. Comme il est dit au préambule, c'est dans le but d'assurer le passage du trafic par les eaux, par les routes canadiennes, que nous avons signé ce contrat, et nous avons à cet effet inséré dans la clause 42 une stipulation spéciale qui se lit comme suit :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce au Canada et le

transport des marchandises par voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le fret pris sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, s'il est à destination d'endroits du Canada, transporté par le territoire canadien ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur les marchandises destinées à l'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Article 43. La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement le transport de ce fret par d'autres routes que celles prévues plus haut, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout ce qu'elle pourra pour remplir les conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir : pour développer le commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Or, pour démontrer qu'il ne s'agit pas ici d'une condition purement illusoire, mais d'une condition que nous entendons bel et bien faire respecter, j'attirerai l'attention de la Chambre sur une autre stipulation du contrat où nous imposons à la Compagnie l'obligation de fournir aux deux extrémités de la ligne, sur l'Atlantique et le Pacifique, aussi bien que sur le Saint-Laurent, tous les navires nécessaires au commerce.

La compagnie s'arrangera de manière à fournir des raccordements sur l'océan Atlantique et l'océan Pacifique au moyen de navires qu'elle achètera ou affrétera et qui devront être suffisants sous le rapport du tonnage et du nombre de départs, pour pouvoir se charger du transport du fret tout entier, à l'aller et au retour, à tels ports de mer du Canada sur ladite ligne de chemin de fer ou sur la ligne du chemin de fer l'Intercolonial, selon qu'il sera convenu de temps à autre, et la compagnie ne détournera pas ou, autant qu'elle le pourra légalement, empêchera qu'on détourne vers les ports de mer en dehors du Canada, aucun fret qu'elle pourrait légitimement contrôler, sous prétexte qu'il n'y a pas assez de navires pour transporter ce fret des ou à destination des ports de mer du Canada.

L'honorable député de Cornwall et Stormont (M. Pringle) ne manquera pas, j'en suis sûr, de faire bon accueil à cette stipulation qui oblige la compagnie d'acheter toutes ses fournitures au Canada.

J'appellerai maintenant l'attention de la Chambre sur la dernière des stipulations que je m'étais proposé de lui signaler aujourd'hui. La voici :

La compagnie sera tenue de déposer entre les mains du gouvernement, dans les trente jours qui suivront la date de la sanction de l'acte confirmatif du présent contrat et de l'acte constituant en corporation la compagnie ci-après désignée, cinq millions de dollars en argent ou en valeurs admises de l'Etat, ou partie en argent et partie en telles valeurs, au choix de la compagnie, à titre de garantie, pour assurer la construction de la division ouest et le premier équipement de toute la voie ferrée ainsi qu'il y est pourvu par le présent contrat.

Tels sont, M. l'Orateur, les points saillants du contrat que nous avons passé avec la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Comparons-en les conditions à celles qui furent accordées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la session de 1880-1881. Il fut octroyé à la Compagnie du Pacifique vingt-cinq millions d'acres de terre ; nous n'en donnons pas un seul acre au Grand Tronc-Pacifique. Au Pacifique on a payé en espèces cinq millions de dollars, et on s'est en outre dessaisi en sa faveur de travaux que le gouvernement du Canada avait fait exécuter à même les deniers du peuple canadien, et qui, si je me rappelle bien, avaient coûté au bas mot $35,000,000. L'aide en espèces que nous avons accordée au Pacifique a donc été d'environ $60,000,000, tandis que l'aide promise et qui, sous l'empire de ce contrat, sera accordée au Grand Tronc-Pacifique n'excédera pas ou n'excédera guère $13,000,000. Par son contrat le Pacifique était protégé contre toute concurrence pendant vingt ans ; pas de stipulation de cette nature dans le présent contrat. Ici, la concurrence a le champ libre, et le Grand Tronc-Pacifique devra soutenir la lutte contre tous les concurrents, quels qu'ils soient. On a soustrait le Pacifique à l'obligation de payer les taxes, et le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest en souffrent encore aujourd'hui. Le Grand Tronc-Pacifique devra payer jusqu'au dernier dollar de ses taxes : pas d'exemption en sa faveur.

M. l'Orateur, il me semble que dans ces circonstances j'ai droit d'espérer que la Chambre ratifiera avec empressement, avec joie, le contrat que j'ai l'honneur de déposer sur le bureau. Plus que tout autre pays, peut-être, le Canada s'est imposé d'immenses sacrifices afin de construire des chemins de fer susceptibles de favoriser les intérêts du peuple. Ces sacrifices, il a fallu les faire à cause de notre situation géographique. Nous étions voisins d'une nation puissante qui a depuis longtemps pris les devants sur nous dans la voie du progrès, une nation dont les conditions sont telles que l'initiative privée peut y entreprendre la construction des chemins de fer sans être obligée de solliciter l'aide du gouvernement. Ces sacrifices, il nous a aussi fallu les faire à cause de l'immensité de notre territoire, du peu de densité de notre population et du devoir impérieux qui nous incombait de relier entre eux tous les groupes divers dont se composait notre population. Parfois, et même le plus souvent, la construction des chemins de fer s'est effectuée à des conditions excessivement onéreuses pour le pays ; néanmoins, il suffit de consulter l'histoire pour se rendre compte des heureux résultats qu'on a obtenus en dépit de ces conditions pour ainsi dire extravagantes. Nous présentons aujour-

d'hui à la Chambre un contrat exempt de toutes les clauses qui ont entaché les autres contrats relatifs à la construction de chemins de fer, un contrat beaucoup plus avantageux qu'aucun autre à tous les points de vue.

M. l'Orateur, on peut dire à bon droit que, de toutes les découvertes qui ont illustré le siècle dernier, c'est celle de la locomotive et du chemin de fer qui a le plus puissamment contribué à répandre les bienfaits de la civilisation. Dans son "History of our own times", Justin McCarthy dit que rappelé de Rome pour aller occuper à Londres la charge de premier ministre sir Robert Peel du faire le voyage de la même manière que l'avait fait Constantin 15,000 ans auparavant, lorsqu'il se rendit de York à Rome pour devenir empereur. L'écrivain fait observer que les deux voyageurs n'avaient pu compter que sur la rapidité de leurs coursiers et de leurs voiliers, mais que si sir Robert Peel avait eu à effecteur ce voyage quelques années plus tard, le chemin de fer lui aurait permis de franchir la même distance en à peu près quarante-huit heures. Le chemin de fer a été le plus important instrument de civilisation du siècle dernier ; plus que tout autre intermédiaire humain il a contribué à resserrer l'union entre les nations. Il a donné le coup de mort aux vieux préjugés en permettant aux peuples de se mieux connaître les uns les autres ; il a aussi établi le règne de l'harmonie là où, sans lui, l'ignorance aurait continué d'entretenir la discorde et les querelles.

Le pacte fédéral serait resté lettre morte si le Grand Tronc, le Pacifique et l'Intercolonial n'étaient venus réunir les diverses parties du pays et leur apprendre à associer leurs sentiments, leurs aspirations et leurs efforts. Le nouveau chemin de fer sera un autre chaînon de cette chaîne d'union. Il ne servira pas seulement à donner accès à un territoire resté jusqu'ici inculte et improductif et à assurer le passage du trafic canadien par les routes canadiennes ; il ne servira pas seulement à resserrer les liens qui unissent les citoyens de l'ancien et du nouveau Canada, mais il aura encore pour effet de nous assurer notre indépendance commerciale et de nous affranchir à jamais de l'obligation de transiter nos marchandises. A mon sens, cette seule raison devrait suffire à justifier non seulement tous les sacrifices qui nous sont à présent demandés, mais à en justifier d'autres encore beaucoup plus considérables.

Quelques VOIX : Très bien ! Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : C'est donc avec la plus grande confiance, M. l'Orateur, que je présente ce projet à mes amis et à mes adversaires, c'est avec la plus grande confiance que je le présente au peuple canadien.

Quelques VOIX : Très bien ! Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : Je le sais, tous ne le verront pas du même œil que moi ; il va alarmer les timorés et effrayer les irrésolus ; mais, M. l'Orateur, je prétends que tous ceux qui sentent battre dans leur poitrine un cœur vraiment canadien l'accueilleront comme un projet digne de cette jeune nation qu'aucune lourde tâche épouvante, de cette jeune nation déjà assez forte pour répondre aux exigences des plus grands devoirs et pour assumer les plus sérieuses responsabilités.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, en présentant cette mesure le très honorable premier ministre a suivi une ligne de conduite quelque peu inusitée. Ceux qui sont au courant de la procédure parlementaire savent que lorsqu'il s'agit de grands projets de cette nature, la pratique ordinaire est de consigner au feuilleton une résolution qui mette la Chambre au courant des grandes lignes du projet et lui permette, s'il y a lieu de le discuter lors de sa présentation, de le faire en connaisasnce de cause. Ce fut la procédure suivie pour le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1873, et en 1881 ; pour le contrat du chemin de fer du comté de Drummond ; pour le contrat du chemin de fer du Grand Tronc en 1898. Ce fut la procédure suivie à ma connaissance dans tous les cas, si ce n'est dans celui du chemin de fer du Yukon et dans celui-ci, lequel, du reste rappelle à beaucoup d'égards le projet de chemin de fer du Yukon. A mon avis, il n'aurait été que convenable, il aurait été plus conforme à la courtoisie avec laquelle le très honorable premier ministre traite généralement l'opposition, qu'un exemplaire de la mesure me fût remis au moins quelques heures avant que le très honorable premier ministre l'eût présentée à la Chambre. Mais, à la fin d'un discours très décousu, au cours duquel il a repassé toute l'histoire du pays depuis vingt-cinq ans, au cours duquel il a traité de la question du privilège de transit et de celle des droits de pêche ; au cours duquel il a esquissé l'histoire des explorations et indiqué qu'un particulier du nom d'Alexander Mackenzie avait été le premier à atteindre les côtes du Pacifique.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Je pense que quelques-uns des messieurs de la droite ont applaudi lorsque ce nom fut prononcé, croyant qu'il était question d'un ancien député respecté de cette Chambre et premier ministre du pays.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Quelques VOIX : Oh !

M. R. L. BORDEN : A la fin de son discours très décousu, le très honorable premier ministre eut la complaisance de me faire remettre, à mon siège, en cette Chambre, un exemplaire du bill que, je suppose, il aurait pu tout aussi bien me faire tenir ce matin ou même hier. Ce procédé peut être parfaitement d'accord avec son idée de la manière dont il faut traiter l'opposition ; mais tout

ce que je puis dire c'est qu'il n'est aucunement en conformité du traitement dont jusqu'aujourd'hui j'ai été favorisé de la part du très honorable premier ministre.

Le très honorable premier ministre nous informe qu'il n'a pas entendu exprimer de sentiments hostiles au sujet d'un chemin de fer transcontinental. Ce m'a paru là une constatation extraordinaire dans la bouche du premier ministre.

La mémoire a-t-elle fait défaut au très honorable premier ministre ? A-t-il oublié les jours d'il y a vingt ans, lorsque sa parole éloquente, et la voix de son chef, de ses collègues et de ses partisans s'élevaient contre le projet d'un chemin de fer transcontinental ? On nous disait alors qu'il vaudrait mieux rompre ce pacte fédéral que de faire les frais de construire un chemin de fer à travers notre continent. On nous disait que ce pays de l'Ouest valait si peu que le chemin de fer qui le traverserait ne rapporterait pas de quoi payer le graissage des roues. On nous disait que cette grande province de la Colombie Anglaise n'était qu'un océan de montagnes. Et pourtant, le très honorable premier ministre vient nous dire qu'il n'a jamais entendu de protestations contre le projet d'un chemin de fer transcontinental. Nous sommes heureux, M. l'Orateur, d'entendre aujourd'hui la voix éloquente du très honorable premier ministre. Nous sommes heureux de constater qu'enfin il se rend compte de l'importance d'un chemin de fer transcontinental pour notre pays. Nous sommes heureux de l'entendre admettre aujourd'hui que le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour la consqué sa propre existence politique, a été le moyen d'unir la population du Canada et moyen d'unir al population du Canada et d'en faire la nation d'aujourd'hui.

Il ne m'est guère possible, nécessairement, pour la raison mentionnée il y a un instant, de traiter en détail du projet que nous a soumis le très honorable premier ministre. Mais il est une ou deux questions générales au sujet desquelles j'aimerais à présenter quelques observations avant que le bill soit lu une première fois. En premier lieu, mon très honorable ami déclare qu'on n'a pas le temps de délibérer. C'est le temps d'agir, et non de délibérer. Je voudrais faire observer à mon honorable ami que son gouvernement a été au pouvoir depuis sept ans ; que cette question des communications a été à l'étude pendant toute cette période ; qu'au moins durant trois ou quatre années de cette période une forte immigration s'est portée vers le Nord-Ouest. Cependant, le très honorable premier ministre déclare que nous n'avons pas le temps pour délibérer. Quelle en est la raison ? Je l'ignore. Mais il est une chose que je n'ignore pas, c'est que le tarès honorable premier ministre a grandement modifié ses idées depuis le premier jour de la session. Quelles sont les paroles qui furent mises dans la bouche de Son Excellence le Gouverneur général lors de la rentrée des Chambres ?

La grande affluence de peuple dans nos Territoires du Nord-Ouest et la mise en culture de nouvelles et très grandes étendues de terre fertile nous prêchent la nécessité d'augmenter les moyens de favoriser le transport, par voies canadiennes, de notre grain et de nos autres produits, aux différents marchés de l'univers.

Je signale particulièrement à l'attention du très honorable premier ministre les paroles suivantes, au sujet desquelles je désire lui poser quelques questions :

Toute cette question de transport et d'installation de têtes de ligne continuant de beaucoup attirer l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Il me semble que nous serions très justifiables de demander où on en est rendu avec cette commission des transports ? Près de cinq mois se sont écoulés depuis que ces paroles ont été mises dans la bouche de Son Excellence, et j'aimerais que le très honorable premier ministre nous dit, s'il est en état de le faire, où on en est de cette commission des transports? Est-elle constituée? Dans l'affirmative, est-il prêt à en déposer le rapport sur le bureau de la Chambre ? Est-ce sur le rapport de cette commission que le très honorable premier ministre a soumis à la Chambre le projet en question? Sinon, sur le conseil de quel substitut de la commission l'a-t-il fait? A-t-il l'intention de procéder à la création de cette commission des transports, et dans l'affirmative, sur quoi devra-t-elle l'aviser, une fois que le projet en question aura été soumis au parlement et adopté par lui ? Sur quoi fera-t-elle rapport, et quelle sera son utilité? Ces paroles ont-elles été mises étourdiment dans la bouche de Son Excellence ? Sinon, le très honorable premier ministre a-t-il changé d'idée depuis le commencement de la session, et dans ce cas, quelles sont les principales raisons qui l'ont engagé à soumettre ce projet à la Chambre, comme il le dit en substance, sans la délibération qu'un tel projet demande de la part de n'importe quel gouvernement? Point de temps pour délibérer, lorsque lui-même a mis dans la bouche de Son Excellence les raisons les meilleures et les plus convaincantes pour qu'il y ait délibération. Et cette délibération ne fut pas promise seulement alors ; elle le fut bien des fois depuis la rentrée des Chambres ; et pourtant, suivant les apparences, nous allons avoir à nous occuper de cette question sans l'aide d'aucun rapport comme cette commission aurait pu nous soumettre.

Mon très honorable ami est devenu éloquent dans le cours de ses observations sur l'importance pour le parlement et les gouvernements de notre pays de rester fidèles aux promesses faites dans le passé. Il me faut avouer qu'à ce moment il m'a touché par son éloquence. Il tient tellement pour

sacrée la parole donnée, qu'il voudrait remplir même les promesses faites par les administrations conservatrices. Or, M. l'Orateur, il y a un bon vieux proverbe qui dit : charité bien ordonnée commence par soi. Ne serait-il pas à propos que le très honorable premier ministre s'occupât de remplir quelques-unes des promesses qu'il a lui-même faites au pays, avant de se charger de remplir celles des administrations conservatrices ? Ne serait-il pas à propos qu'avant d'entreprendre la tâche en question, il nous donnât ce libre-échange à la mode d'Angleterre, qu'il a promis à Winnipeg et dans toutes les villes de l'ouest ? J'ai répété à la Chambre les paroles qu'il prononça alors, et il ne les a pas répudiées. Ne serait-pas à propos pour lui d'attendre qu'il ait dégrevé le budget du pays de trois ou quatre millions? Ne serait-il pas bon pour lui d'attendre qu'il ait mis à effet le verdict populaire exprimé par le plébiscite? Ne ferait-il pas bien de régler quelques-unes de ces questions avant de nous annoncer solennellement sur le parquet de cette Chambre, qu'il est sur le point de remplir une promesse de l'ancien gouvernement conservateur ?

Le très honorable premier ministre est fortement convaincu de l'importance de la construction d'un chemin de fer entièrement en pays canadien. Je lui ferai observer en passant que son gouvernement a demandé et fait voter dans le cours de la présente session, une subvention pour un réseau de chemins de fer dont quarante milles de parcours se trouvent dans les Etats-Unis. Mon très honorable ami ne semblait pas alors attacher autant d'importance à cette considération.

D'autre part, j'ai été surpris d'entendre le premier ministre du Canada, dans une autre partie de son discours, déclarer que notre pays est à la merci des Etats-Unis en ce qui regarde le privilège de transit en pays américain. Je ne crois pas qu'il convienne à un membre de cette assemblée, et encore moins au très honorable premier ministre, de tenir ce langage. Nous pensons avoir dépassé l'époque où ce langage était admis. Nous l'avons entendu naguère, et il réveille certains souvenirs que nous voudrions pouvoir effacer. Je ne crois pas que le Canada soit à la merci des Etats-Unis. Et si le Canada est à la merci des Etats-Unis en ce qui regarde le privilège de transit, comment se fait-il que le gouvernement de mon très honorable ami soit resté pendant sept ans aux affaires sans prendre de mesures pour changer la situation ? Ils ont été sept années au pouvoir, et c'est aujourd'hui qu'ils s'aperçoivent que le Canada est au pouvoir des Etats-Unis, par suite du danger d'abrogation du privilège de transit. Je crois que ce privilège de transit est d'une valeur tout aussi grande pour les Etats-Unis qu'il l'est pour nous. Et pour ma part, je désire répudier, en termes aussi énergiques que les usages parlementaires me le permettent, la déclaration faite par le très honorable premier ministre, que le Canada ait été en aucun temps ou soit aujourd'hui à la merci des Etats-Unis, pour cette raison ou pour aucune autre.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. R. L. BORDEN : J'ai exprimé mon désappointement, M. l'Orateur, de ce que le très honorable premier ministre, en présentant sa mesure, ait jugé à propos de ne tenir aucun compte des usages parlementaires ; de ce qu'il ait présenté ce projet à la Chambre cet après-midi, sans en avoir au préalable fait connaître les grandes lignes; enfin, de ce qu'il ait cru bon de nous faire un discours de controverse, qui a duré deux heures et demie, au lieu de se borner, suivant l'usage, à communiquer à la Chambre la teneur du bill. La fin qu'on se proposait était très visible. On voulait prendre l'opposition par surprise. On désirait qu'il n'y eût pas de réponse au discours du très honorable premier ministre, et ce discours devait aller au pays sans un mot de réfutation. Eh bien ! M. l'Orateur, il n'en sera pas ainsi, bien que naturellement, il soit très embarrassant d'avoir à traiter une question de cette importance lorsque le texte de la mesure ne nous a été communiqué qu'après la conclusion du discours du préopinant, texte dont le chef de l'opposition aurait pu recevoir communication plusieurs heures auparavant. Toutefois, il est certains traits saillants de cette mesure qu'il faudrait signaler sur-le-champ, et c'est ce que je me propose de faire.

Le discours de très honorable premier ministre embrasse un champ considérable. Lorsque la séance fut interrompue, à six heures, je traitais de ses observations relatives au privilège de transit entre le Canada et les Etats-Unis. Avant d'aller plus loin, qu'on me permette de dire que j'ignore qui a fourni au très honorable premier ministre la substance du discours qu'il a prononcé aujourd'hui. On pourrait se demander si le particulier qui a écrit l'article dans le "Sun", de New-York, cité par le premier ministre, n'a pas collaboré à ce discours.

L'honorable premier ministre a déclaré avec insistance que le Canada est sous la dépendance des Etats-Unis par suite de la possibilité de l'abrogation du privilège de transit ; et il n'est peut-être pas hors de propos de signaler, en passant, l'opinion exprimée sur le sujet il y a plus de six ans, par un autre homme d'Etat qui ne fait plus partie de la représentation. Dans un discours prononcé dans cette Chambre, le 24 août 1896, sir Charles Tupper disait :

De temps à autre, certains citoyens des Etats-Unis, qui tiennent à créer des difficultés au Canada, qui n'hésitent pas à faire tout ce qui

dépend d'eux pour nous livrer aux Etats-Unis, ont bien voulu conseiller au gouvernement des Etats-Unis de mettre fin au privilège de l'entreposage, comme moyen de faire capituler le Canada ; de même qu'ils ont eu la bonté de dire qu'il est au pouvoir des Etats-Unis d'adopter une politique qui minerait en bien peu de temps les grands réseaux de chemins de fer de notre pays, le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est une politique qui se conçoit de la part des Farrar, des Wyman et des Glen ; mais je ne comprends pas que le premier ministre du Canada se lie à une déclaration qui équivaut à dire que le privilège de l'entreposage est un privilège qu'il nous reste à acquérir. C'est un privilège qui a été concédé après les déclarations les plus formelles des plénipotentiaires des deux pays, et qui a été ratifié par un traité en vertu duquel nous l'exerçons aujourd'hui.

C'est là une opinion absolument différente de celle exprimée par le premier ministre aujourd'hui. Il déclare à la population du Canada que nous sommes entièrement à la merci du gouvernement des Etats-Unis ; lorsque, pourtant, il a été clairement établi que le privilège de transit en entrepôt est aujourd'hui d'une plus grande importance pour les expéditeurs des Etats-Unis qu'il ne l'est pour nous ; et que s'il était aboli demain les expéditeurs et la population des Etats-Unis en souffriraient plus que nous. Mais quoi qu'il en soit, il me semble que c'est là une attitude remarquable à prendre pour un premier ministre (au moment où, à ce qu'on nous dit, les négociations avec les Etats-Unis, en matière commerciale, vont être reprises), que de déclarer à la Chambre que, d'ici à cinq ou six ans, tant que ce chemin ne sera pas complété, nous allons être absolument à la merci des Etats-Unis, forcés de tomber à genoux et d'en passer par tout ce qu'ils décideront.

Ce n'est pas la première fois que le très honorable premier ministre abonde dans ce sens. Son premier acte après son accession aux affaires en 1896, fut d'accorder une entrevue à un reporter de Chicago, au cours de laquelle il fut assez aimable pour promettre de donner à peu près tout ce que le Canada pouvait offrir, pourvu que nous fussions assurés d'avoir avec les Etats-Unis des relations plus cordiales que nous n'avions alors. Et lorsque le très honorable premier ministre exprime la crainte que commercialement nous soyons asservis aux Etats-Unis, il me revient à l'esprit qu'il y a onze ou douze ans, en 1891, il parcourut le pays prêchant une politique qui devait avoir pour résultat, comme son chef, l'honorable M. Blake, l'admit plus tard, d'asservir notre population aux Etats-Unis, non seulement au point de vue commercial, mais au point de vue politique également.

Le très honorable premier ministre apparemment oublie ces jours-là ; il oublie son attitude de l'époque ; et il s'inquiète à la pensée que le Canada puisse être asservi commercialement aux Etats-Unis. Grâce à la politique inaugurée par le parti conservateur en 1878, notre pays a trouvé son propre marché ; il a trouvé des débouchés pour ses produits en Angleterre et sur le continent d'Europe. Il est aujourd'hui fort de son indépendance. Il ne se sent pas à la merci des Etats-Unis, en dépit de la déclaration de mon très honorable ami ; et il va continuer à fortifier sa position ; il va la rendre inexpugnable. Et si le gouvernement d'aujourd'hui s'inspire des sentiments et des principes qui ont déterminé l'établissement de la politique nationale en notre pays en 1878, qu'il ne redoute pour nous ni l'asservissement commercial, ni l'asservissement politique, ni aucune autre forme d'asservissement, aux Etats-Unis ou à quelque pays que ce soit.

Le premier ministre s'est montré quelque peu chagrin lorsqu'il a parlé de l'attitude des Etats-Unis à notre égard. C'est un vif contraste à son attitude des anciens jours. On envoyait, alors, si je ne me trompe, des députations à Washington dans le but d'inspirer aux hommes d'Etat de la république voisine l'idée que les négociations avec le Canada seraient rendues beaucoup plus faciles si le parti libéral arrivait à la direction des affaires. On nous disait d'un bout du pays à l'autre que c'était l'attitude déraisonnable des chefs du parti conservateur qui s'opposait à la conclusion d'un arrangement avec les Etats-Unis. Le très honorable premier ministre a changé d'opinion à tous ces égards. Il ne chante plus la vieille chanson d'autrefois ; il admet franchement qu'en traitant avec les Etats-Unis, nous traitons avec une population qui désire,—la chose est naturelle,—s'assurer le plus d'avantages possible, avec une nation qui chaque fois qu'elle négocie avec le Canada ou tout autre pays est attentive à ce que ses droits et privilèges ne soient pas sacrifiés. Je ne m'étendrai pas davantage sur les observations un peu décousues présentées par le très honorable premier ministre cet après-midi.

Quant au projet lui-même, je ne puis en parler que d'une manière très générale ; car le texte de la mesure ne m'a été remis qu'à la fin du discours du premier ministre. Mais il est un ou deux traits saillants de cette mesure qui sont particulièrement remarquables et que je désire signaler à l'attention de la Chambre et du pays.

En premier lieu, M. l'Orateur, l'adoption de ce projet me paraît devoir empêcher, d'ici à cinquante ans au moins, l'exploitation de nos chemins de fer par l'Etat. Certes, je ne me déclare pas aujourd'hui absolument en faveur de ce mode d'exploitation. Mais je sais qu'il existe dans notre pays un fort courant d'opinion dans ce sens ; et je dis que ce n'est pas une bonne politique, que ce n'est pas une politique prudente de la part du gouvernement, en vue de ce qui peut se produire plus tard, d'adopter une mesure qui rend ce mode d'exploitation irréalisable d'ici à cinquante ans. Et c'est bien ce que le gouvernement a fait, car il se propose de construire un chemin de fer de-

puis la ville de Moncton jusqu'à celle de Winnipeg, et de céder ce chemin de fer au Grand-Tronc-Pacifique pour cinquante ans au moins. Cette ligne de Moncton à Winnipeg nous est présentée par le très honorable premier ministre, comme la clef de toute la situation dans l'ouest. S'il en est ainsi sa cession dans ces circonstances rend impraticable d'ici à cinquante ans toute politique d'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

En second lieu, M. l'Orateur, elle donne virtuellement à la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc la maîtrise du chemin de fer Intercolonial. On peut prévoir qu'elle aboutira à la mainmise de la Compagnie du Grand Tronc sur le chemin de fer Intercolonial. Comment y arrivera-t-on ? Des lignes de paquebots seront établies sur l'Atlantique et sur le Pacifique et seront exploitées par le Grand Tronc. Je suppose que les paquebots transatlantiques seront à partance des ports de Montréal, de Québec, d'Halifax et de Saint-Jean. Comment ces lignes de paquebots pourront-elles être exploitées, si le Grand Tronc ne s'assure pas de privilèges de circulation sur le chemin de fer Intercolonial de Moncton à Halifax ? Et s'il s'assure de ces privilèges de circulation, ou même s'il ne s'en assure pas, qu'advient-il du chemin de fer Intercolonial ? Il est virtuellement placé sous la coupe du Grand Tronc, et ce chemin de fer sera à même de commander à l'Intercolonial et de régler son mode d'exploitation du trafic. Bien plus, l'effet de cette mesure est de faire de l'Intercolonial, —chemin de fer sur lequel nous avons dépensé près de $70,000,000, si je me rappelle bien—un chemin d'intérêt local. Certes, il fait un simple chemin d'intérêt local de cette partie qui s'étend de Québec à Moncton. Mon très honorable ami, dans son discours d'aujourd'hui, tout en cherchant à diminuer l'importance de cet aspect de la question, a admis, de fait, que la construction de ce nouveau chemin de fer serait désavantageuse aux localités des provinces du Nouveau-Brunswick et de Québec qui sont actuellement desservies par l'Intercolonial.

Mais il est une question plus importante que celle-là qui se rattache au chemin de fer Intercolonial, c'est celle-ci : la politique adoptée aujourd'hui est le renversement complet, absolu, de celle inaugurée par le ministère il y a quatre ou cinq ans. Et vous allez voir comment. En 1898, si je ne me trompe, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) soumit à la Chambre un projet en vue de l'acquisition d'une ligne de chemin de fer, de Lévis à Montréal. Ce projet finit par être adopté et devint loi. Aux termes de ce statut, le gouvernement fédéral acheta le chemin de fer du Comté de Drummond, moyennant la somme de $1,600,000, capital que représente le versement de $64,000 par année pendant quatre-vingt dix-neuf ans.

De plus, le gouvernement n'a pas dépensé moins de $500,000 sur cette ligne. La voie ferrée entre Lévis et Montréal représente donc aujourd'hui une dépense de $2,100,000 de l'argent du peuple. De plus encore, le gouvernement, dans le but d'obtenir le trafic de l'ouest qui devait être assuré à l'Intercolonial en vertu de cet arrangement avec le Grand Tronc, s'est engagé à payer à cette compagnie, pour une période de 99 ans, si je me rappelle bien, une somme annuelle de $140,000, pour l'usage de ses facilités terminales.

Ainsi nous avons donc une dépense, à compte du capital, de $2,100,000 et un loyer annuel de $140,000 payable au Grand Tronc. Le but du gouvernement en agissant ainsi était évidemment d'obliger le Grand Tronc à céder à l'Intercolonial, à Montréal, sa part raisonnable du trafic d'entier parcours pour le transporter par voie de l'Intercolonial, jusqu'à Saint-Jean ou Halifax, à destination des marchés européens. Un autre point encore ; si cette démarche du gouvernement signifiait quelque chose, la conclusion logique à en tirer était le prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs, de manière à donner un autre débouché au trafic de l'ouest, et de nous donner une voie ferrée allant des grands lacs à l'Atlantique, voie dont on pourrait se servir, en cas de besoin, pour régulariser les taux des autres chemins de fer.

Le projet que le gouvernement nous soumet aujourd'hui met fin à tout cela. Il laisse de côté la ville de Montréal, il rend inutile cette dépense de $2,100,000 et rend excessif et absurde ce loyer de $140,000 par année payé au Grand Tronc pour l'usage de ses voies et de sa gare à Montréal. Ainsi le gouvernement, comme cela lui arrive assez souvent, nous soumet un projet absolument contraire à la politique qu'il adoptait il y a à peine 4 ou 5 ans.

Un autre reproche, monsieur l'Orateur, que l'on peut faire à ce projet, c'est que comme celui d'un service transatlantique rapide pour lequel on a demandé des soumissions récemment, ce projet est absolument hybride. L'état possède et exploite au Canada environ 3,000 milles de chemin de fer. Le gouvernement propose maintenant de construire et de posséder, mais non d'exploiter, 1,800 milles de voie ferrée. Pour quelle raison ou en vertu de quel principe fait-on cette distinction ? Quand l'Etat fit l'acquisition du chemin de fer de Drummond, entre Lévis et Montréal, le gouvernement ne demanda pas d'en confier l'exploitation au Grand Tronc ou a une autre compagnie de chemin de fer. La politique ministérielle était alors en faveur de l'exploitation par l'Etat de tous les chemins de fer qu'il possédait.

Aujourd'hui nous avons le spectacle d'un gouvernement qui entreprend de construire 1,800 milles de chemins de fer, qu'il n'a pas le courage d'exploiter lui-même, mais,

qu'il cède au Grand Tronc pour un loyer plus ou moins nominal, afin que cette compagnie puisse exploiter cette nouvelle ligne concurremment avec la sienne.

Le gouvernement devrait adopter l'une ou l'autre de ces deux politiques. L'idée d'exploiter lui-même les lignes qu'il possède est bonne, ou mauvaise. Je ne vois pas que sous ce rapport on puisse faire de distinctions entre la ligne de Moncton à Winnipeg et la ligne de Montréal à Halifax ou Saint-Jean. Dans le discours qu'il vient de prononcer, l'honorable premier ministre n'a pas fait la distinction et si c'est une bonne chose de faire exploiter par le gouvernement les chemins de fer de l'Etat, je dis qu'il commet une faute en confiant au Grand Tronc l'exploitation de 1,700 ou 1,800 milles de chemin entre Moncton et Winnipeg. Si d'un autre côté le gouvernement en est venu à la conclusion qu'il est impossible d'exploiter avantageusement les chemins de l'Etat, il ne devrait pas nous soumettre un semblable projet, mais un plan général en vertu duquel tous les chemins de fer, y compris la ligne de Moncton à Winnipeg, seraient exploités sur de nouvelles bases et soumis à une autre administration.

L'honorable premier ministre a parlé d'une entrevue qu'il a eu avec M. Booth au sujet du terminus du Canada Atlantique. Il semblerait qu'il a eu comme une révélation et qu'il a compris tout à coup qu'il était inutile pour le gouvernement d'essayer de posséder de schemins de fer dans l'Ouest. Et quelles sont les raisons qu'il donne pour cela? Il dit que si l'Etat construit un chemin de fer dans l'ouest du Canada, il lui faudra construire des élévateurs et des quais et avoir des agents pour lui procurer du trafic. Mais le gouvernement n'envoie-t-il pas des agents aux Etats-Unis et même en Europe pour attirer des immigrants ? Où serait la différence entre ces agents et ceux qui auraient pour mission de procurer du trafic au chemin de fer de l'Etat? L'honorable premier ministre semble avoir oublié qu'il y a trois ans à peine, son gouvernement a dépensé des centaines de milliers de dollars pour construire des élévateurs et des quais à Saint-Jean. Cependant le prix de ces élévateurs et de ces quais est presque la seule raison qu'il donne pour que l'Etat ne possède pas de chemin de fer dans l'ouest.

Mon très honorable ami attache beaucoup d'importance à l'idée que ce projet assurera le transport des marchandises canadiennes par une voie entièrement canadienne. En premier lieu, le contrat qui vient d'être déposé sur le bureau de la Chambre donne au Grand Tronc la direction absolue du chemin entre Moncton et Winnipeg. Cette compagnie possèdera la totalité des actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique. Mais je suis porté à croire que les articles 42-43 dont le premier ministre a parlé cet après-midi, seront tout à fait illusoires en tant qu'elles devront assurer le transport des marchandises canadiennes par une route entièrement canadienne. Dans les conditions qui nous seront faites, ce résultat me paraît impossible. Où se trouve actuellement le terminus du Grand Tronc. Son terminus atlantique est à Portland, dans les Etats-Unis, et il lui coûte des millions de dollars. Or, si l'on peut, par un arrangement ou par un acte du parlement, empêcher le Grand Tronc de diriger son trafic vers son terminus de Portland, j'en serai très heureux. Mais pour ma part, je doute fort que les articles du bill cités par l'honorable premier ministre, puissent accomplir ce résultat. L'article 42 dit:

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce au Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes.

Cette phrase ne veut rien dire; elle est absolument de nul effet légal et toute autre conduite de la part de la compagnie n'aurait pas, à mon sens, de meilleurs résultats.

La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le fret pris sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, s'il est à destination d'endroits du Canada, transporté par le territoire canadien ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur les marchandises destinées à l'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Or, comme question pratique, comme question d'affaires, je dis que le Grand Tronc n'éprouverait aucune difficulté à s'écarter de l'esprit de cet article. Je ferai remarquer de plus, M. l'Orateur, que le contrat n'impose aucune punition au Grand Tronc, dans le cas où il violerait cet article. Supposons que la compagnie violerait systématiquement cette disposition du contrat, par quels moyens pourions-nous en recouvrer des dommages ? Quelqu'un entreprendrait-il de poursuivre le Grand Tronc, parce qu'un expéditeur aurait été induit à expédier ses marchandises via Portland au lieu de via Montréal ou Québec ? Quel serait notre recours sous ce rapport ? L'article 43 est rédigé dans le même esprit, mais va encore plus loin :

La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles prévues plus haut, mais que, sous tous rapports, elle fera, de bonne foi, tout ce qu'elle pourra pour remplir les conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir : pour développer le commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Voilà assurément de belles phrases sonores, mais quand on les examine froidement on se demande où nous en serions avec des dispositions semblables, si nous constatons que les neuf dixièmes de notre trafic prennent la route de Portland au lieu d'être dirigés sur Montréal et Québec ? Quel recours aurons-nous, que pourrons-nous dire au Grand Tronc, et surtout que pourrons-nous lui faire? La ville de Portland se réjouit déjà à l'idée d'être le terminus d'un grand chemin de fer transcontinental canadien. Voici ce que disait tout dernièrement un journal de Portland—l'honorable premier ministre nous a lu des extraits du "Sun" de New-York et autres journaux américains. Je ne sais pas ce qu'il va penser de l'écrit suivant concernant son chemin de fer transcontinental, tel qu'interprété par les citoyens de Portland :

Les citoyens de Portland apprendront avec plaisir qu'il est virtuellement décidé que cette ville sera le grand terminus du nouveau Grand-Tronc-Pacifique à travers le continent. Saint-Jean et Montréal s'indignent à cette idée et les directeurs du Grand Tronc font tout ce qu'ils peuvent pour amadouer leur clientèle canadienne, sans pour cela, ne rien changer à leur projet. Tel est le programme du Grand Tronc au dire de ceux qui sont le plus en état de le savoir. Aujourd'hui un reporter de l'"Advertiser" a eu une entrevue avec un employé supérieur du Grand Tronc qui, pour des raisons faciles à comprendre, ne veut pas que son nom soit mentionné, pour ne pas s'exposer aux reproches de ses chefs. Voici en quels termes il a fait connaître son opinion : "Tout ce verbiage à propos de Montréal et de Saint-Jean comme devant être le terminus du Grand Tronc durant toute l'année, devient fatiguant. Le port de Saint-Jean n'offre pas les avantages nécessaires et une dépense de $5,000,000 ne le mettrait pas sur un pied d'égalité avec celui de Portland. Quant à Montréal ce n'est rien autre chose qu'un port estival. Portland n'a pas besoin de s'inquiéter, car le Grand Tronc restera où il est, certain d'y trouver les facilités dont il a besoin.

"Remarquez bien que le président sir Charles Rivers-Wilson et le gérant général Hays, dans leurs réponses aux questions des législateurs d'Ottawa, n'ont pas admis un seul instant qu'ils avaient l'intention de renoncer à Portland. Sir Charles l'a déclaré nettement quand il a dit qu'il avait déjà été démontré que le port de Montréal n'était pas en état de recevoir tout le trafic et M. Hays n'a pas été moins catégorique quand il a déclaré que ce n'était pas le Grand Tronc qui avait fourni tout l'argent dépensé à Portland, mais que la plus grande partie avait été fournie par la ville elle-même.

"Portland sera en réalité le grand terminus du nouveau réseau transcontinental qui égalera en importance les plus grands chemins de fer du monde. Le port de Portland possède tous les avantages naturels qui font défaut à Saint-Jean. Saint-Jean pourra avoir une faible part du trafic mais, remarquez bien ceci, c'est Portland qui est destinée à recevoir la presque totalité du trafic qui se fera."

Ceci a été publié dans "l'Advertiser" de Portland, Maine.

M. WADE : A quelle date ?

M. BORDEN (Halifax) : Dans le mois de juin.

M. WADE : Ils ont changé de ton depuis.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce possible? S'ils ont changé de ton depuis, c'est qu'ils avaient sans doute de bonnes raisons pour le faire. Je répète, M. l'Orateur, que dans la pratique, cette disposition du bill sera parfaitement illusoire et ne donnera aucune garantie aux Canadiens. On constatera avant longtemps que le trafic sur cette ligne se fera comme il a toujours été fait, du moins en ce qui concerne le Grand Tronc. On peut en dire autant des droits de circulation qui devront être accordés aux autres compagnies de chemin de fer, sur la ligne entre Winnipeg et Moncton. Il n'est pas nécessaire d'être un expert en matière de chemin de fer pour savoir que la compagnie qui a la gestion et l'administration d'une ligne, peut régler les droits de circulation accordés aux autres compagnies de manière à ce que ces privilèges ne soient d'aucune utilité. Je ne crois pas qu'un seul homme de chemin de fer ait des doutes à ce sujet. Et partant, je considère que les droits de circulation que l'on propose d'accorder aux autres compagnies entre Moncton et Winnipeg, ne seront d'aucune valeur. Je doute fort même qu'une autre compagnie veuille s'en prévaloir et je suis convaincu que le "Canadian Northern", le seul qui pourrait utiliser ce chemin s'apercevrait à la fin qu'il n'aura rien à gagner en profitant des droits de circulation dont a parlé l'honorable ministre.

Le grand argument de l'honorable premier ministre c'est que le projet qu'il nous soumet donnera à la population de l'ouest une voie ferrée ininterrompue jusqu'à l'Atlantique pour l'écoulement de ses produits et qu'ainsi se trouvera résolu le grand problème des transports au Canada. L'honorable premier ministre ne nous a pas donné un seul renseignement, un seul chiffre, pour expliquer comment il arrive à cette conclusion. Sur quoi se base-t-il ? Quel est la situation actuelle dans l'ouest ? Il n'y a pas d'encombrement de trafic au nord du lac Supérieur. Nous avons les meilleures autorités pour affirmer que le chemin de fer Canadien du Pacique, au nord du lac Supérieur, peut transporter de 5 à 10 fois plus de trafic que ce qui passe actuellement sur cette ligne. L'encombrement se produit à l'ouest du lac Supérieur et c'est de ce côté que doivent être dirigés les efforts du gouvernement. D'après les renseignements fournis par l'honorable premier ministre, il est impossible de croire que cette ligne sera d'un grand secours pour la population de l'ouest. Voyons l'état actuel des choses: Le chemin de fer Canadien du Pacifique, l'an dernier, a transporté quelque chose comme 40,000,000 de boisseaux de grains, je crois. Deux millions et demi de boisseaux, ou environ 6 pour 100 ont été expédié par cette voie au nord du lac Supérieur. Le restant a été placé dans les élévateurs à Fort-William et a été transporté, partie par chemin de fer et partie par eau, jus-

qu'aux ports de l'Atlantique, pour être, de là, expédié à Liverpool. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique qui possède cette ligne au nord du lac Supérieur pouvait réaliser un bénéfice en transportant ce blé par voie ferrée et s'il était à même d'en transporter 40,000,000 de boisseaux il l'aurait certainement fait. Il n'y a pas à en douter. Le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait tout avantage à transporter toute la récolte du Nord-Ouest par voie ferrée jusqu'à Saint-Jean, s'il pouvait le faire avec avantage. Au lieu de cela on constate qu'il n'en a transporté que deux millions et demi de boisseaux, ou 6 pour 100, et cela, à des taux qui étaient loin d'être rémunérateurs.

Où cette nouvelle ligne prendra-t-elle son trafic? Espère-t-on qu'elle accaparera une partie du trafic qui passe actuellement par les élévateurs de Fort-William ou de Port-Arthur ? Evidemment non, car, elle ne sera pas plus en état d'expédier ce trafic que le chemin de fer Canadien du Pacifique actuellement, et comme ce dernier n'en a transporté que 6 pour 100 par voie ferrée, sur quoi s'appuie-t-on pour dire que la nouvelle ligne aura une part importante de ce trafic ?

Parlons maintenant des taux. On a dit, de source autorisée, qu'un chemin de fer de 360 milles peut être construit d'un port de la baie Georgienne jusqu'à Montréal, et que le grain pourrait être transporté sur cette ligne pour 4½ cents par boisseau, y compris les frais des élévateurs. On prétend aussi que le grain peut être transporté de Fort-William ou de Port-Arthur jusqu'à un port de la baie Georgienne pour 1½ cent par boisseau. Cela ferait un coût total de 6 cents par boisseau, depuis Fort-William ou Port-Arthur jusqu'à Montréal. Si on ajoute à cela 2 cents pour le transport jusqu'à Québec, nous arrivons à un taux de 8 cents. Or le plus bas prix que le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui possède une ligne au nord du lac Supérieur, ait fixé, entre Fort-William ou Port-Arthur et Montréal est de 10¼ cents, et je crois que le taux moyen est de 12 cents par boisseau. Dans de pareilles circonstances comment veut-on que ce nouveau chemin de fer fasse concurrence au taux de 6 cents qui sera certainement établit entre Fort-William et Montréal ? Sur quoi l'honorable ministre s'appuie-t-il pour dire que la nouvelle ligne accaparera ce trafic, et pourquoi n'a-t-il pas traité ce côté de la question au lieu de parler des privilèges du transit en entrepôt, et de lire de longs et ennuyeux extraits concernant les exploits des chasseurs et des trappeurs d'il y a 200 ou 300 ans ?

Je dois dire aussi que l'honorable premier ministre paraît se faire une étrange idée du coût de cette entreprise. Il a admis que nous donnerons au Grand-Tronc-Pacifique un bonus de $3,780,000 pour la section des montagnes. J'ai aussi compris que le loyer de 7 ans, calculé sur le pied de trois pour 100 sur le prix de construction de la section est, s'élèverait à environ $13,000,000—le directeur général des Postes fait signe que non ; quels sont les chiffres exacts ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que lorsque le premier ministre a mentionné le chiffre de $13,000,000 cela comprenait toute la ligne, et non seulement la division de l'est.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre n'a pas été très clair dans cette partie de ces explications et le directeur général des Postes peut avoir raison, mais j'avais compris tout le contraire. Je crois que le premier ministre a dit expressément que la section est coûterait $13,000,000 au pays.

Quelques VOIX : Non. Non.

M. BORDEN (Halifax) : Le directeur général des Postes peut-il me dire ce que coûtera cette partie du chemin, puisque nous n'avons pas de renseignements exacts sur ce point.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne suis pas en état——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les honorables députés devraient attendre le reste de la phrase. Je ne suis pas en état de discuter la question ce soir.

Quelques VOIX : Oh !

M. BORDEN (Halifax) : Il est extraordinaire de voir un projet comme celui-ci, soumis à la Chambre et personne sur les fauteuils du gouvernement en état de nous donner le moindre renseignement concernant cette entreprise. Cela confirme l'aveu fait cet après-midi, quand le premier ministre a déclaré que ce contrat avait été passé sans délibération. Y a-t-il un ministre capable de nous dire, à $10,000,000 près, ce que coûtera cette section de l'est.

M. BENNETT : Donnez-leur le temps d'y penser.

M. BORDEN (Halifax) : Assurément il doit y avoir un ministre capable de nous donner un état approximatif, à 10,000,000 de dollars près.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : Voilà assurément un spectacle peu banal—un projet est soumis au parlement ; il est annoncé à son de trompe par le premier ministre dans un discours de deux heures et demi; il est applaudi à outrance par les partisans du cabinet; et il n'y a pas un ministre de la Couronne en état de nous dire à $10,000,000 de dollars près, ce que coûtera cette section de l'est.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : Mon très honorable ami s'est certainement servi d'une expression bien modérée en disant que ce projet avait été formé sans délibération. A en croire les chiffres qu'il nous a donné cet après-midi, je serais porté à conclure que ce chemin coûtera au moins $65,000,000, s'il est vrai, comme je l'ai compris, que le loyer de 7 ans, sur le pied de trois pour 100, s'élève à 13,000,000 de dollars. Puisque 3 pour 100 pendant 7 ans font 21 pour 100, il suffit de multiplier 13 par 5 pour arriver au chiffre présumé de $65,000,000. Si on calcule que les loyers ne dépasseront pas $10,000,000 le coût probable se trouve réduit à $50,000,000. Cependant l'honorable premier ministre a affirmé que ce chemin ne coûtera pas plus que 13,000,000 de dollars au pays. Il laisse de côté le fait que la section de l'est coûtera de 50 à 65 millions et j'ose dire qu'en définitive le coût total sera plus près de 75,000,000 de dollars.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre est partit de là pour faire le tableau délicieux d'un chemin de fer allant de l'Atlantique au Pacifique et qui n'aura coûté que $13,000,000 au pays. Ajoutons à cela $50,000,000 ou $65,000,000 et peut-être même $75,000,000 et nous aurons une idée de ce que doit être le projet formé sans délibération, soumis à la fin de la session et préparé à la hâte.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : Il n'est pas étonnant que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) en ait été effrayé ? D'un autre côté, on pourrait peut-être s'étonner que l'honorable premier ministre ait demandé à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux de conserver son portefeuille et de se proclamer partisan d'un projet que, dans son for intérieur, il considérait comme funeste pour le pays.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : J'ose espérer, M. l'Orateur, qu'il ne se trouve pas parmi ceux qui forment actuellement partie du gouvernement, un autre ministre qui, partageant les mêmes idées que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), n'a pas su faire preuve du même courage.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre s'est permis d'établir une comparaison entre les conditions auxquelles le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit et celles auxquelles ce chemin doit l'être; mais, en établissant cette comparaison, il a très ingénieusement laissé de côté les $50,000,000, ou les $65,000,000,000 qu'il faudra dépenser pour construire ce chemin de Winnipeg à Moncton. En supposant que la construction de cette voie ferrée de Winnipeg à Moncton doive coûter $65,000,000—et je considère que c'est là une estimation bien raisonnable—on se trouvera à ajouter près de $80,000,000 au montant que le pays devra payer pour la construction de ce soi-disant chemin de fer national transcontinental.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. BORDEN (Halifax) : Quant à ce qui concerne la section des prairies, je suis prêt à déclarer devant la Chambre et le pays, qu'a tous les points de vue, il est plus facile aujourd'hui de construire un chemin de fer à travers les prairies de l'ouest sans aucune aide ou garantie de la part du gouvernement, qu'il ne l'était il y a 20 ans passés, aux conditions auxquelles le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit.

Le chef de la droite a retiré quelques-unes des opinions qu'il avait autrefois émises au sujet de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et de l'effet que ce chemin de fer avait eu en reliant entre elles les différentes parties du Canada ; mais il pouvait difficilement se déjuger jusqu'au bout, et c'est pourquoi, dans la dernière partie de son discours, il a dû déclarer que la politique qui avait eu pour objet de construire le chemin fer Canadien du Pacifique, était une politique imprévoyante. Cependant, M. l'Orateur, si le chemin de fer Canadien du Pacifique n'avait pas été construit à l'époque ou il l'a été, et si l'on n'avait pas acquis cette partie occidentale du Canada, il est probable qu'un autre drapeau que le drapeau anglais flotterait aujourd'hui sur cette partie du pays.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. BORDEN (Halifax) : Le très honorable premier ministre a semblé accorder une grande importance à la clause 37 de ce contrat, et ses paroles ont soulevé les applaudissement de ses partisans. Il nous a dit que la clause 37 obligeait la compagnie à acheter tout le matériel et toutes les fournitures dont elle aurait besoin au Canada. Voyons ce que veut dire cet article 37. Il se lit comme suit :

> La Compagnie devra acheter tous les matériaux et toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'ouest et à l'équipement de ladite ligne tout entière du chemin de fer, de producteurs canadiens, lorsque ces articles sont fabriqués en Canada, et lorsque ces matériaux et ces fournitures peuvent s'acheter dans les quantités désirées et d'une qualité convenable pour les fins voulues, et à des prix et conditions aussi avantageux que les produits qu'elle pourrait se procurer ailleurs.

Vous êtes avocat, M. l'Orateur, et en cette qualité vous pouvez vous rendre compte de la grande latitude accordée à la Compagnie du Grand Tronc d'après les dispositions de ce bill.

Mon honorable ami est ensuite tombé en extase devant la clause 12 de ce contrat. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique doit

fournir une garantie de $5,000,000 et c'est là une des dispositions les plus importantes de ce document. Lisons cet article 12, afin de nous rendre compte de la valeur de cette garantie et de l'usage que l'on doit en faire :

La Compagnie sera tenue de déposer entre les mains du gouvernement, dans les trente jours qui suivront la date de la sanction de l'acte confirmatif du présent contrat et de l'acte constituant en corporation la compagnie ci-après désignée, cinq millions de dollars en argent ou en valeurs admises de l'Etat, ou partie en argent et partie en telles valeurs, au choix de la Compagnie, à titre de garantie, pour assurer la construction de la division ouest et le premier outillage de toute la voie ferrée ainsi qu'il y est stipulé dans le présent contrat.

Ainsi donc, la compagnie, en faisant ce dépôt de 5,000,000 de dollars, s'engage à faire une chose sans laquelle son entreprise serait absolument sans importance. En d'autres termes, la compagnie s'engage à construire un chemin de fer pour la construction duquel elle reçoit une garantie de $13,000 par mille pour une certaine partie du chemin et une garantie de $30,000 par mille pour le reste; et elle dépose entre les mains du gouvernement $5,000,000, comme garantie qu'elle se servira pour la construction de ce chemin de fer de l'argent qu'elle retirera des obligations garanties par le gouvernement.

Cette disposition constitue certainement un coup de maître, et je ne suis pas surpris que la lecture de cette clause ait été couverte d'applaudissements par les partisans du chef de la droite. Il est évident qu'on les a tenus tout autant que nous dans l'ignorance de la véritable nature de cette partie du contrat.

Maintenant, M. l'Orateur, avant d'aller plus loin avec cette mesure, je crois que la Chambre est en droit d'obtenir des renseignements concernant certaines questions qui ont déterminé la retraite du ministre des Chemins de fer et Canaux, le seul homme parmi les honorables ministre possédant l'expérience voulue dans des questions de cette nature, celui dont ils ont approuvé la politique depuis 7 ans, celui qu'ils ont indiqué au pays comme étant un administrateur capable et habile depuis qu'il a pris la direction de ce département, en 1896.

Avant d'aller plus loin dans la discussion de cette mesure, il y a certains documents et certains renseignements qui devraient être déposés sans retard sur le bureau de la Chambre. En premier lieu, je dis aux honorables ministres que toute la correspondance concernant ce projet devrait être produite ainsi que toutes les explorations, levés et documents concernant la localisation, le coût, et le trafic probable de ce chemin de fer projeté. Le premier ministre nous a dit cet après-midi qu'il existait des masses de renseignements au sujet de ce tracé. Eh! bien, que l'on dépose sur le bureau de la Chambre au moins une faible partie de ces renseignements et que l'on nous permette d'apprendre quelles sont les raisons qui ont amené le gouvernement à adopter cette politique. On devrait nous fournir également toutes les estimations des ingénieurs, ainsi que les détails et les données sur lesquels ces estimations sont basées. Nous devrions avoir tous les documents indiquant sur quel principe ce chemin sera construit—quelle sera l'inclinaison des pentes, et quels seront les avantages qu'il offrira pour être exploité avec économie, principalement de Winnipeg à Moncton.

Nous devrions avoir une estimation de ce que coûtera sa construction par mille dans la section des montagnes, la section des prairies et la section de l'est. Nous devrions avoir un état se rapportant à chacune de ces sections et indiquant le chiffre de la population, à part, tout naturellement, celle des villes, établie dans un rayon de 20 milles du tracé que doit suivre cette voie projetée. Nous devrions savoir à quoi nous en tenir sur les bénéfices que ce chemin de fer devra rapporter par mille et combien son exploitation coûtera par mille pour chaque section. Nous devrions savoir quelle proportion de trafic, s'il y en a, qui passe maintenant par le chemin de fer Canadien du Pacifique ou le Canadian Northern, devra être transportée par ce chemin de fer. Nous voulons savoir sur quelles données le gouvernement se base pour dire que ce chemin de fer est destiné à venir en aide aux districts situés à l'ouest du lac Supérieur, dans lesquels les moyens de transport ne sont pas suffisants.

Je voudrais savoir du gouvernement quelle proportion de trafic, devant originer dans le district traversé par ce chemin de fer dans l'ouest, sera transportée exclusivement par les chemins de fer, et quelle proportion sera placée dans les élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur pour être de là transportée jusqu'au littoral, par les moyens de transport ordinairement employés à cette fin pour la plus grande partie de ce trafic. Je suppose que le gouvernement a étudié et approfondi toutes ces questions et qu'il est prêt à nous fournir quelques renseignements à ce sujet.

Je voudrais aussi savoir à quels taux on espère que ce chemin de fer pourra transporter des marchandises à partir d'endroits situés à l'ouest de Port-Arthur et de Fort-William à Saint-Jean et Halifax, car, si ce chemin est destiné à mettre fin à l'encombrement qui existe dans l'ouest, il ne peut arriver à ce résultat qu'en faisant concurrence à des lignes actuellement existantes, et le gouvernement n'a pas dû se lancer dans cette entreprise sans se rendre compte des taux qui pourraient être établis et mis en vigueur. Je voudrais également que le gouvernement déposerait sur le bureau de la Chambre tous les renseignements d'experts qu'il peut avoir concernant cette ligne, si de tels renseignements lui ont été fournis. Je suppose que les honorables ministres ont dû se baser sur de tels renseignements, car, au commencement de la ses-

sion, ils ont proposé de nommer une commission des transports et d'agir d'après ses conseils.

Il est bien évident qu'ils n'ont pas agi d'après les conseils de cette commission, et, par conséquent, ils devraient faire connaître au parlement la source de leurs renseignements et lui communiquer les rapports d'experts sur lesquels ils se sont basés. J'aimerais aussi à avoir toutes les demandes et résolutions qui ont dû être envoyées au gouvernement pour lui demander de construire toute ou partie de cette voie, si telles demandes et résolutions existent, et je voudrais que l'on déposeraient ces documents sur le bureau de la Chambre, afin que nous sachions si le public s'est adressé au gouvernement pour lui demander de construire tout ou partie de ce chemin de fer.

J'ai dû me contenter de discuter cette question dans ses grandes lignes. Mais je ne suis pas responsable de ce fait ; toute la responsabilité retombe sur le gouvernement, qui ne m'a pas fourni les moyens de me préparer à prendre part à cette discussion. C'est pourquoi je demande pardon à la Chambre d'avoir traité cette question avec si peu de succès. Comme nous l'a dit l'honorable premier ministre, il semble s'être lancé dans ce projet sans réflexion et malgré l'avis de celui des membres de son cabinet qui possédaient le plus d'expérience à ce sujet. Si nous devons en croire l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), il s'est lancé dans cette entreprise sans qu'il y eut aucune levée du chemin de faite par les arpenteurs et sans posséder de données suffisantes pour permettre au gouvernement de se rendre compte de la possibilité qu'il y a de construire un chemin de fer qui devra coûter une somme énorme au pays. Bien que l'honorable premier ministre nous dise qu'aucune subvention en terre n'est accordée à cette compagnie, je trouve néanmoins dans la clause 46 de ce contrat, la disposition suivante :—

> Le gouvernement se procurera pour les remettre à la compagnie en autant qu'ils sont attribués à Sa Majesté du chef du Canada, les terrains qui pourront être nécessaires pour l'emplacement de la voie dans la division de l'ouest et pour toutes les gares, terrains de gares, ateliers, bâtiments, cours et dépendances nécessaires à leur construction et exploitation, et se procurera aussi pour les remettre à la compagnie, aux termes qui pourront être convenus, en autant qu'ils sont ainsi attribués à Sa Majesté, les terrains bordant les eaux navigables ou couverts par elles, que touchera la ligne du chemin de fer, et que le gouvernement jugera raisonnablement nécessaires pour l'usage de la compagnie dans l'exercice de son exploitation. Le droit de la compagnie d'obtenir des terrains sans compensation cessera dès que ladite division sera construite et équipée de la manière exigée dans le paragraphe 29 du présent contrat.

Cette disposition est bien claire. Bien qu'elle n'accorde à la compagnie aucun terrain dont elle puisse disposer par vente ou autrement, cependant, elle aura pour résultat de lui accorder gratuitement une portion considérable du domaine public dans le Nord-Ouest. La proposition que l'honorable premier ministre a soumis à la Chambre me paraît mal inspirée. Je considère que ce projet indique à sa face même qu'il a été adopté sans avoir été mûri comme il aurait dû l'être et, en tenant compte du fait que l'on nous demande de l'étudier à la fin de la présente sesion, alors que l'on n'a encore déposé aucun renseignement à ce sujet sur le bureau de la Chambre, et que nous n'avons pas d'autre garantie que celle du premier ministre, que la construction de ce chemin de fer aura pour effet de mettre fin à l'encombrement qui règne dans l'ouest, ou de nous assurer une route absolument canadienne pour le transport de notre trafic par les voies et les ports canadiens, je dis que je ne vois pas ce projet d'un bon œil, et je ne suis pas surpris que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ait jugé à propos de se séparer de ses collègues sur cette politique.

L'honorable M. HAGGART : M. l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours qu'a prononcé le chef du gouvernement à l'appui de la mesure qu'il vient de soumettre à la Chambre. J'ai partagé sa manière de voir, quand il nous a tracé le portrait de la prospérité du pays et des aspirations de notre jeunesse, et quand il nous a dit qu'il nous fallait être indépendant de tout pays étranger. Mais quand il est entré dans les détails de cette mesure, j'ai été surpris de l'importance du projet et de certaines déclarations faites par l'honorable premier ministre. Le chemin que l'on a en vue dans ce projet de loi est divisé en deux sections. Une de ces sections, qui s'étend de Moncton à Winnipeg, doit être construite par le gouvernement ; celle qui s'étend de Winnipeg au littoral du Pacifique doit être construite par le chemin de fer du Grand Tronc du Pacifique. Dans son plaidoyer en faveur de la construction de la section qui s'étend de Winnipeg à Moncton, le premier ministre nous a fait voir combien les voyageurs étaient désireux d'atteindre dans le plus court délai possible leur point de destination, et comment l'Intercolonial, qui suit un chemin détourné pour atteindre Moncton, a été construit pour des fins militaires et non à titre d'entreprise commerciale et pratique. Mais ce qu'il a oublié de dire, et ce qui est très important, c'est le nombre de milles dont on se trouvera à abréger la distance qui sépare Québec ou Lévis de Moncton en construisant cette nouvelle ligne. La distance qui sépare Lévis de Moncton, par l'Intercolonial, est de 488 milles. La distance la plus courte à travers ces paroisses de la province de Québec, en passant le long de la rivière Saint-François, à High-Falls et Chipman, pour atteindre Moncton, ne sera guère plus de 50 ou 60 milles plus courte qu'en suivant la route actuelle ?

M. HUGHES (Victoria) : 50 milles.

L'honorable M. HAGGART : Ainsi donc, on abrégera la distance entre les deux points de moins de 50 milles; et pour atteindre ce résultat, sait-on quel montant le pays sera appelé à dépenser ? On ne peut construire un chemin à travers cette partie du pays et le placer sur le même pied que la voie actuelle du Grand-Tronc à moins de dépenser $30,000 par mille, ce qui revient à dire que la construction de cette section du chemin coûtera au moins $13,000,000. D'après la description du tracé que devra suivre la nouvelle voie jusqu'à Moncton, je remarque qu'elle se dirige vers le nord jusqu'à un endroit appelé Chipman. Or, de Chipman jusqu'à une distance de 33 milles de Saint-Jean, il existe actuellement un chemin de fer. Le gouvernement se propose-t-il d'acheter ce chemin ? Est-ce que ce chemin est construit dans le but de donner au port de Saint-Jean des comunications avec Lévis, par chemin de fer, plus courtes que celles qui existent avec Halifax ? Ce chemin de fer qui part de Chipman pour se rendre jusqu'à une distance de 33 milles de Saint-Jean, doit faire partie du marché, et l'honorable premier ministre aurait dû nous faire connaître tous les détails de son projet ? Il aurait dû nous dire s'il a l'intention d'acheter ce chemin. Si le chemin de fer qui existe de Chipman à Northan, un endroit situé sur l'Intercolonial, à une distance de 33 milles de Saint-Jean, doit devenir un chemin de fer du gouvernement, cela équivaut à un abandon de l'Intercolonial, en autant que le trafic de Saint-Jean y est concerné, sur toute l'étendue de ce chemin de fer, depuis Lévis jusqu'à Saint-Jean, comme cela équivaut à un abandon de l'Intercolonial, en autant que le trafic d'Halifax y est concerné, de toute l'étendue de chemin depuis Lévis jusqu'à Moncton.

Avec l'expérience que nous avons au sujet de l'Intercolonial, qui nous a coûté près de $43,000,000, au compte du capital, et dont le déficit s'est élevé chaque année, depuis six ans, à au moins $2,500,000, on nous demande de construire un chemin destiné à enlever tout le trafic de l'Intercolonial, de Québec à Moncton. Et pourquoi cela ? Pour abréger de 50 ou 60 milles le transport du trafic venant des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba et se dirigeant vers Saint-Jean ou Halifax. A-t-on jamais entendu parler d'un projet plus ridicule ? Les ports du Nord-Ouest et du Manitoba sont à la tête du lac Supérieur, et je considère que dans un avenir rapproché ils seront à la baie d'Hudson. Il faut trouver des moyens de transporter ces produits du lac Supérieur jusqu'aux ports de Montréal, Québec et Halifax. Mais quelle idée peut-on avoir eu d'insérer dans le contra conclu avec le chemin de fer du Grand-Tronc, que cette compagnie devra transporter les marchandises à Halifax ou à Saint-Jean aux mêmes taux qu'elle les transporte à Portland ? L'honorable premier ministre ou ses collègues s'imaginent-ils qu'un seul boisseau de blé, ou tout autre article exportés du Manitoba ou des Territoires du Nord-Ouest, passeront jamais par ce chemin de fer pour atteindre Portland, Halifax ou Saint-Jean?

J'admets, avec le chef de la droite, que le peuple, et plus particulièrement la jeunesse canadienne, tiennent à ce que le pays se développe et à ce que l'on prenne sans retard les mesures nécessaires pour atteindre ce résultat. Mais il faut que cela se fasse d'après des principes raisonnables. Le peuple tient à ce que durant cette période de prospérité que nous traversons le gouvernement fasse quelque chose pour assurer le développement du pays. Et rien n'est plus important que d'établir des moyens de transport convenables. C'est sur ces moyens de transport convenables que repose le succès futur de notre pays au point de vue commercial. Mais est-ce en construisant un chemin de fer de Québec à Winnipeg que l'on améliorera nos moyens de transport comme ils doivent l'être ? Le chemin de fer du Grand-Tronc veut avoir un chemin de Winnipeg au littoral du Pacifique; il veut aussi avoir un chemin de fer de Winnipeg à la tête du lac Supérieur, et il pourra conclure des arrangements pour établir un raccordement avec son réseau de chemins de fer de North Bay ou de Montréal. Mais la compagnie ne tient pas aux autres sections du chemin, et c'est un fardeau qu'on lui impose en l'obligeant d'accepter un chemin de fer de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton.

Je suis prêt à appuyer toute proposition émise par l'honorable premier ministre et ayant pour objet d'aider à développer n'importe quelle partie du pays. Mais dans le cas actuel, nous partons d'un principe faux. Comme nous l'a fait remarquer le chef de l'opposition, qu'elle connaissance avons-nous de cette partie du pays que ce nouveau chemin de fer va traverser entre Winnipeg et Québec ? Le gouvernement se dit en possession de tous les renseignements. Il prétend en avoir des masses de renseignements. Dans ce cas, pourquoi le premier ministre ne nous en a-t-il pas donné quelques-uns ? Je puis lui fournir certains renseignements au sujet de cette partie du pays à travers laquelle il se propose de construire ce chemin.

Comme nous le savons tous, la chaîne de roches granitiques située au nord de la hauteur des terres s'étend, dans la province de Québec, jusqu'au rivage de la baie de James. Ce pays est couvert d'épinette rabougries poussant dans des marécages séparés les uns des autres par des chaînes de roches granitiques, qui traversent à angle droit le tracé du futur chemin. A environ 50 milles au sud de la baie James se trouve une région comparativement fertile. A mesure que l'on s'avance vers l'ouest, la largeur de cette zone fertile va en augmentant, pour atteindre, à certains endroits une largeur de 250 milles à partir de la baie James. On m'a affirmé que dans cette région on peut

se livrer à la culture du grain avec autant d'avantage que dans le Manitoba ou les Territoires du Nord-Ouest. Mais, ce chemin de fer sera-t-il situé près de cette région fertile ? Non. Il sera construit—il doit être construit—à travers cette partie du pays située au nord de la hauteur des terres, pour atteindre le plateau qui avoisine la baie d'Hudson et qui, à son sommet, subit une inclinaison de 300 ou 400 pieds. Entre cette dépression du sol et la hauteur des terres, le territoire est absolument impropre à toute civilisation. C'est un terrain couvert de broussailles et parsemé de marécages insondables, séparés les uns des autres par des chaînes de roches granitiques. Les rapports à cet effet se trouvent dans le département des Chemins de fer et Canaux. Avant que je prenne la direction de ce ministère, on avait fait une inspection de cette partie du pays à partir de la rivière Ottawa, au nord du lac Témiscamingue et du lac Nepigon, le long de la rivière Anglaise jusqu'à Selkirk. On croyait pouvoir y trouver un tracé plus facile pour la construction du chemin le long du lac Supérieur, que celui qui fût plus tard adopté, et le gouvernement fit l'exploration partielle de cette partie du tracé. Je me rappelle avoir lu ces rapports au département des Chemins de fer et Canaux. Je crois qu'une escouade d'arpenteurs s'est rendue dans l'est jusqu'à près de 100 milles; une autre, sous la direction de M. Baily, si je me rappelle bien, gagna l'ouest dans la direction de Winnipeg. Ces rapports démontrèrent, comme je viens de le dire, qu'il en coûterait plus cher pour construire le chemin de fer dans cette partie du pays que pour le construire à travers les montagnes rocheuses.

Nous savons tous que la construction de cette section du chemin située le long du lac Supérieur et depuis le lac Supérieur jusqu'à la ville de Winnipeg, à coûté plus cher par mille que la partie du chemin qui traverse les Montagnes Rocheuses. La direction du chemin située entre Québec et Winnipeg, qui a une étendue de 1,400 milles, ne peut être construite et applanie pour moins de $30,000 par mille ou $42,000,000 en tout. Ajoutez à cela $13,000,000 pour la construction du chemin entre Québec et Moncton ; et $5,000,000 ou $6,000,000, pour le pont traversant le Saint-Laurent à Québec. Cependant, le premier ministre a prétendu dans son discours, que tout cette partie du chemin, ainsi que la section des prairies située à l'ouest de Winnipeg, ayant une étendue de 1,000 milles, et les 600 milles de chemin qu'il faudra construire à travers les montagnes pour atteindre Port-Simpson, il a prétendu, dis-je, que tout cela serait construit sans que le pays soit appelé à payer plus de $12,000,000.

Cette prétention est ridicule. Cela me rappelle l'énorme bévue commise par le très honorable premier ministre, alors qu'étant ministre du Revenu de l'intérieur, il soumit à la Chambre un projet de loi tendant à modifier l'acte relatif au revenu de l'intérieur. Je me rappelle encore le gâchis qu'il fit du bill et l'observation échappée à ce propos à son chef, feu Alexandre Mackenzie, que je connaissais intimement à cette époque. Il dit : " Ce jeune homme a failli faire battre le gouvernement ; il ignore combien il y a d'onces dans une livre."

Quand mon honorable ami fait appel aux sentiments, on l'écoute volontiers. Mais quand il entreprend de discuter une question de chiffres, ou de mécanique, ou toute question exigeant le moindre calcul, il est toujours à côté.

Pour construire la section du réseau entre Québec et Winnipeg, il est certain que les travaux d'arpentage préliminaires devront duré au moins un an et demi. Cette section ne peut être construite par le gouvernement ou par une commission, tel que proposé dans ce bill, dans moins de sept ans. Le Grand Tronc se propose de construire la partie du chemin de Winnipeg au littoral dans l'espace de cinq ans à compter de 1904. Cette section du chemin est beaucoup plus facile à construire que la première. Ils ne peuvent la construire et l'achever dans un délai moindre que huit ans et demi à compter de cette date. Nous allons donc être obligés de payer l'intérêt sur la moitié du coût de l'établissement du réseau durant huit ans et demi. Après cela, la compagnie aura le droit de se servir du chemin gratuitement durant sept ans. Puis, durant trois autres années elle ne sera pas tenu de payer l'intérêt, si les recettes du chemin n'équilibre pas les dépenses. Il nous faut encore construire le pont de Québec, ou l'acheter une fois qu'il sera construit, ce qui coûtera au moins $5,500,000. Ainsi donc, avec l'argent qu'il nous faudra dépenser pour construire la section de Moncton, le peuple de ce pays devra payer $12,000,000.

Maintenant, M. l'Orateur, si le premier ministre et la Chambre veulent savoir ce que je pense de cette entreprise au point de vue du transport, je vais leur dire en peu de mots. Je considère qu'il est ridicule de construire cette section du chemin de Quebec à Winnipeg. En construisant une ligne parallèle à l'Intercolonial de Québec à Moncton, on ruine ce dernier chemin. Cette nouvelle voie n'est pas nécessaire. Le peuple de ce pays a fait honneur aux engagements qu'il a pris envers les provinces maritimes, grâce aux dépenses que nous avons faites pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et grâce au montant que nous sommes obligés de payer chaque année au compte du capital pour combler le déficit de l'Intercolonial.

Je remarque dans l'un des articles du bill que toutes les installations terminales du chemin de fer du Grand Tronc, même après que le chemin aura été construit, doivent être établies aux frais du gouvernement. Si l'on impute sur le compte du capital la même proportion de frais que l'on impute sur l'Intercolonial, on peut voir ce que coû-

tera le chemin. J'ai dit il y a un instant que l'administration de l'Intercolonial pendant les six dernières années avaient donné le coup de mort à la nationalisation des chemins de fer du pays. Il n'est pas probable aujourd'hui que le pays consente jamais à posséder un chemin de fer, bien que dans mon âme et conscience je crois, à en juger par l'expérience des autres pays, qu'un gouvernement peut administrer un chemin de fer à aussi bon marché que n'importe qui. D'après l'expérience que j'ai acquise avec l'Intercolonial, je puis dire que ce chemin de fer pouvait être administré à aussi bon marché qu'aucun autre chemin de fer au Canada, tant au point de vue des salaires des employés que des achats de fournitures.

Le public a confiance dans le gouvernement ; il veut vendre au gouvernement ; et le chemin de fer du gouvernement peut se procurer la main-d'œuvre à meilleur marché que n'importe quel autre chemin de fer. Il peut être administré aussi bien qu'aucune compagnie est capable d'administrer un chemin. Mais l'argent que le pays a été obligé d'engouffrer dans l'Intercolonial, a, ainsi que mon honorable ami l'a dit, retardé de 40 ans la nationalisation des chemins de fer du pays. Les électeurs préfèreraient jeter leur argent à l'eau que de l'employer à exploiter un chemin de fer de la manière que l'Intercolonial a été exploité. Que faites-vous d'Ontario ? Le tracé de ce transcontinental nous ignore complètement. Il ignore Montréal, il ignore Toronto. Quelle proposition a-t-on faite au gouvernement, car il a dû y avoir une proposition, et pourquoi ne la soumet-on pas ? Quelle a été la proposition de la Compagnie du Grand Tronc au sujet de la ligne entre Winnipeg et le lac Supérieur ? Tout homme de bon sens sait que le raccordement avec les chemins de fer de l'ouest ne serait d'aucune utilité sans cela. Il y a 403 milles à construire. Il y a à construire un embranchement jusqu'à North-Bay afin de donner satisfaction à la ville de Toronto et à la population de la province, et il faudra aussi un raccordement avec Montréal d'une façon ou d'une autre. On doit avoir examiné toutes ces questions en séance du cabinet et à quelle politique le gouvernement s'est-il arrêté ? Il n'espère sûrement pas construire un chemin de fer transcontinental qui ignorerait complètement cette partie du Canada qui fournit le plus de revenus au pays. Le gouvernement va-t-il ignorer complètement ma province ? Ne fera-t-on pas un raccordement avec Montréal ? Ce chemin sera-t-il simplement un chemin pour l'avantage de Québec et des provinces maritimes, et va-t-on laisser complètement de côté la province d'Ontario ? Non, on peut être fou mais pas à ce point. Il doit y avoir une espèce d'entente, et nous avons le droit de la connaître. Puis ce chemin va de Winnipeg à Edmonton, distance de 900 milles.

Un honorable DEPUTE : Il n'en est pas fait mention.

L'honorable M. HAGGART : L'impression générale est que le terminus du chemin, bien que ce ne soit pas mentionné dans le bill, est Port-Simpson. D'après le projet dont on nous a parlé, on veut faire un chemin depuis Winnipeg jusqu'à Edmonton et ensuite jusqu'à Port-Simpson. On ne nous dit pas que ce sera une ligne parallèle à celle que nous avons déjà subventionnée jusqu'à Edmonton, 900 milles. Allons-nous avoir deux chemins de fer parallèles à moins de trente milles de distance l'un de l'autre, deux tronçons principaux depuis Winnipeg jusqu'à Edmonton, et d'Edmonton, je suppose, jusqu'aux Montagnes Rocheuses ou jusqu'à Port-Simpson ? Est-ce la politique du gouvernement de taxer le pays pour construire deux lignes parallèles depuis Winnipeg jusqu'à Edmonton? Si ce n'est pas là le but du gouvernement, nous avons droit de savoir quel est son but, et où sera le terminus sur la côte du Pacifique. Puis, quelle garantie avons-nous que ceux qui construisent le chemin de Winnipeg à Port-Simpson et auxquels appartiendra le chemin depuis Winnipeg jusqu'au lac Supérieur, construiront jamais la section de Winnipeg jusqu'à Québec ? On nous dit qu'il y a un cautionnement de $5,000,000. Ce cautionnement répond-il de toute l'entreprise ? D'après moi ce cautionnement est une garantie pour l'exécution des travaux sur les deux sections, celle du gouvernement et l'autre. Mais, comme mon honorable ami, le chef de l'opposition l'a dit, bien qu'il ait oublié ce détail, que le gouvernement peut remettre à mesure que les travaux avanceront, à mesure qu'on en aura besoin pour acheter du matériel roulant, le dépôt qu'il aura entre les mains. Voyons maintenant qu'elle importance le gouvernement attache à la partie du chemin entre Winnipeg et Moncton. Il exige que la Compagnie du Grand Tronc applique à l'exploitation du chemin $20,000,000 de matériel roulant. Comment cela sera-t-il divisé ? $15,000,000 sur la section de Winnipeg à Port-Simpson, la plus longue et la plus difficile à construire, et $5,000,000 sur la section depuis Winnipeg jusqu'à Moncton. Comme je l'ai déjà dit, le débouché pour le surplus des produits du Manitoba et du Nord-Ouest, est la tête du lac Supérieur, ou pourra être plus tard la baie d'Hudson. Je suis heureux de voir que le gouvernement envoie une expédition à la baie d'Hudson, probablement pour avoir des renseignements plus précis sur la possibilité de la navigation du détroit. D'après les renseignements qu'on m'a donnés, la baie d'Hudson est navigable pendant aussi longtemps que le Saint-Laurent, et sans plus de danger. S'il en est ainsi, le surplus de la récolte du Nord-Ouest et du Manitoba, même jusqu'à Saint-Paul et encore plus loin, y compris le Kansas et tout le pays environnant, serait expédié à Liverpool à meilleur marché par la baie d'Hudson que par aucune autre route.

Si le gouvernement veut résoudre le problème des transports, il faut qu'il fournisse

le moyen d'atteindre la baie d'Hudson. Ensuite il devrait faire ce que mon honorable ami dit être facile de faire: il devrait veiller à ce que la navigation sur les grands lacs soit suffisante pour transporter les produits de l'ouest aux ports de l'est.

Le port de Montréal est véritablement le port naturel d'exportation de tous les produits du pays. Construisons alors, s'il est nécessaire, ainsi que mon honorable ami le dit, des chemins de fer depuis Midland et autres ports de la baie Georgienne jusqu'au port de Montréal. Je crois que les chemins de fer du Canada-Atlantique, du Grand Tronc et du Pacifique, dans cette partie du pays, réduisant l'inclinaison des pentes à 4:10 ou un peu plus de 20 pieds au mille, ce ce port aura été amélioré, et le Saint-Lauqu'on en sera arrivé là, et que l'on aura plusieurs chemins partant de Midland ou d'un autre port de la baie Georgienne jusqu'à Montréal, lorsque l'on aura aboli les droits de port au port de Montréal, et que ce port aura été amélioré, et le Saint-Laurent creusé et éclairé comme il doit l'être, alors nous aurons un véritable système de transport. Avec l'argent que le gouvernement dépense pour ce chemin entièrement inutile depuis Québec jusqu'à Winnipeg, nous pourrions avoir cinq fois les améliorations nécessaires au commerce du pays. S'il faut ouvrir le pays qui est au nord, s'il y a des mines, des pouvoirs d'eau ou d'autres richesses qu'il est bon d'exploiter, établissons alors des chemins de fer de colonisation, mais ne construisons jamais ce tronc principal.

L'honorable premier ministre a dit que les pentes du chemin seront les plus douces possibles. Que connaît-il du pays entre Winnipeg et Québec ? La nature du pays rendra peut-être impossibles ces pentes douces. C'est se lancer dans l'inconnu. Je suis certain que les agents du Grand Tronc sont convaincus que lorsque le gouvernement aura réfléchi à la dépense qu'entraînera la construction de ce chemin depuis Winnipeg jusqu'à Québec, il en abandonnera le projet. La Compagnie du Grand Tronc ne veut pas de ce chemin, et personne dans le Canada, à part la province de Québec, n'en veut. J'avoue que dans les provinces maritimes, on espère probablement que le commerce du Manitoba et du Territoire du Nord-Ouest passera par Québec, traversera le fleuve sur le pont, et ensuite arrivera à Halifax et Saint-Jean. Mais, ce n'est pas possible. L'on utilisera peut-être ce chemin pour le trafic local et les marchandises importées d'Europe, mais c'est tout. Il n'y aura de trafic que dans une direction, et il est absolument improbable que le gros trafic de l'ouest suive jamais cette route. L'honorable premier ministre nous a dit que le peuple canadien voulait avoir un transcontinental sur son propre territoire. Je m'accorde avec lui sur ce point. Nous avons aujourd'hui un chemin sur notre propre territoire —le chemin de fer Intercolonial. Nous avons un raccourci de ce chemin jusqu'à Saint-Jean par le chemin de fer Témiscouata. Je veux tout autant que les députés des provinces maritimes avoir un chemin de fer entièrement canadien, afin que nous ne soyons pas à la merci d'un pays étranger pour l'entrée ou la sortie de nos marchandises. Je désire comme l'honorable premier ministre que nous expédions nos produits par nos ports. Mais, nous pouvons y arriver sans faire les dépenses qu'il propose, et sans choisir un port que la nature n'a jamais désigné pour cela. Je veux insister sur le fait que les ports océaniques des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, sont à la tête du lac Supérieur, mais je crois que dans l'avenir, l'exportation des produits de ces pays se fera par la baie d'Hudson. La politique du gouvernement devrait être d'améliorer la navigation des lacs, creuser les canaux, et augmenter les facilités de transport en améliorant nos voies fluviales depuis la tête du lac Supérieur jusqu'au port de Montréal, et surtout rendre la navigation du Saint-Laurent aussi sûre la nuit que le jour. Il en coûterait très peu pour éclairer le fleuve à l'électricité depuis Québec jusqu'à Montréal. Nous n'aurions plus besoin de pilotes après cela. N'importe qui à bord d'un navire pourrait le conduire, le jour ou la nuit et l'on pourrait rendre la navigation du fleuve Saint-Laurent jusqu'au port de Québec aussi sûre que la navigation de l'Atlantique, où tout ce qu'il est nécessaire de savoir en arrivant à un port, c'est comment amener le vaisseau jusqu'à la rade. Notre pays a été favorisé plus qu'aucun autre sur le continent d'Amérique. Après que les anciens explorateurs français eurent découvert le Saint-Laurent, ils adoptèrent deux grandes routes sur le continent américain pour atteindre le Nord-Ouest. Ces deux grandes routes furent le fleuve Saint-Laurent et le fleuve Mississipi. Le fleuve Saint-Laurent offre des avantages sans rivaux pour le commerce. La providence nous a donné un pays qui n'a besoin que d'une sage politique pour le développement de nos moyens de transport.

Je suis heureux de voir que le premier ministre a fait déclarer par la bouche du Gouverneur, à l'ouverture de la session, que le gouvernement se proposait de demander à des experts détudier la question des transports et de faire les recommandations utiles. Au lieu de cela, le gouvernement s'est chargé lui-même de cette étude. Il a résolu le problème, mais a mis un fardeau sur les épaules du peuple, parce que le jour viendra où nous n'aurons pas ces excédents de revenu que nous avons aujourd'hui, et le pays sera mis à la gêne par cette dépense inutile d'argent, ce qui aura l'effet d'en retarder le développement et nous empêchera de faire du Canada la première nation de l'Amérique Septentrionale. Nous avons tout ce qu'il faut pour cela : la situation, les ressources, les avantages, et une population intelligente.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je ne me propose pas de discuter dans ses mérites le bill présentement soumis à la Chambre. Le gouvernement croit qu'il est encore trop tôt pour discuter cette question d'une manière satisfaisante et intelligente, avant que le bill ait été lu et étudié. Cependant, M. l'Orateur, je veux dire un mot en réponse à la protestation de mon honorable ami, le chef de l'opposition, qui a accusé l'honorable premier ministre d'avoir manqué d'égards pour notre collègue. Je crois que mon honorable ami (M. Borden) se trompe. Je puis l'assurer en toute sincérité, qu'il n'y a pas un ministre, et l'honorable premier ministre moins que tout autre, qui voudrait manquer de courtoisie à son égard, courtoisie à laquelle il a droit tant personnellement qu'à cause de la position qu'il occupe. Il suffira d'un moment de réflexion pour convaincre l'honorable député que l'honorable premier ministre ne pouvait pas lui confier ses projets et lui donner une copie d'un bill que non seulement il n'avait pas encore soumis à la Chambre, mais qu'il n'avait même pas montré à un seul membre de la Chambre à part les ministres.

Je crois que mon honorable ami (M. Borden) comprendra, que bien qu'il y ait des circonstances où les chefs des deux partis puissent s'entendre à l'avance pour une action commune, il ne pouvait espérer que le premier ministre lui communiquât un bill au sujet duquel la différence d'opinion devait nécessairement être grande. Maintenant, quant à la manière adoptée par le premier ministre pour présenter ce projet à la Chambre, je dirai que non seulement il était dans la limite de ses droits parlementaires en faisant l'exposé de la question, à l'occasion de la première lecture du bill, mais il adoptait une ligne de conduite qui se recommandait à l'approbation de la Chambre et du pays. Le premier ministre aurait bien pu donner avis d'une simple résolution qui n'aurait pas exposé tout le projet à la Chambre. Je suis certain que la Chambre et le pays admettront qu'après les délais qui ont eu lieu, après les questions répétées qui ont été posées au ministre, au sujet de la nécessité de donner promptement à la Chambre tous les renseignements sur la question, le premier ministre a fait ce qu'il devait faire à la première occasion qui lui en était fournie ; il n'a pas voulu proposer une simple résolution, mais il a fait de son siège dans la Chambre un exposé complet et franc de toute la question. Dans tous les cas, je veux donner à mon honorable ami, le chef de l'opposition, de la part du premier ministre et de ses collègues, l'assurance que nous n'avons jamais voulu manquer de courtoisie à son égard.

M. BORDEN (Halifax) : On me permettra de dire que j'ai généralement reçu de la part des honorables ministres et particulièrement de la part de l'honorable premier ministre toute la courtoisie possible en ce qui concerne les affaires de la Chambre. Je ne crois pas cependant, que l'honorable premier ministre aurait dû prononcer un discours comme celui qu'il a prononcé cet après-midi, un discours qui demandait par sa nature même une réponse immédiate de ma part, sans m'en faire tenir une copie qui m'aurait permis de connaître les détails du projet au moins une heure ou deux avant. Mon honorable ami sait qu'il est d'habitude de fournir à l'avance au chef de l'opposition une copie du discours du trône. J'ai cru que dans les circonstances actuelles on suivrait la même ligne de conduite, et c'est pourquoi j'ai fait ces remarques-là aujourd'hui. Mais j'accepte avec la plus entière conviction l'assurance de mon honorable ami (M. Fielding) que personne n'a voulu manquer de courtoisie à mon égard, et je puis dire, à en juger par les rapports que j'ai eus avec l'honorable premier ministre, que dans la circonstance il n'a pas l'intention de me blesser, bien que j'aie le droit de me plaindre.

M. SPROULE (Grey-est) : J'en appelle aux règlements, M. l'Orateur. Je veux que vous décidiez si la manière dont ce bill a été présenté est conforme aux règlements. Jusqu'à présent, la Chambre ne sait pas si ce bill a reçu l'assentiment de la Couronne, et il n'a pas été présenté en la manière ordinaire par voie de résolution. Bourinot, qui est une autorité en fait de procédure parlementaire dit :

Les bills qui se rapportent au commerce ou qui entraînent une dépense d'argent ou une taxe sur le peuple doivent être proposés d'abord en comité général de la Chambre, avant d'être soumis à la Chambre.

Le bill actuel n'a pas été présenté par voie de résolution. Bourinot dit encore à la page 596 :

Il est de règle invariable que les bills comportant une dépense d'argent ou une taxe sur le peuple ou toute autre chose de cette nature doivent d'abord être proposés en comité général de la Chambre.

La règle 88 dit :

Si une motion est faite dans la Chambre demandant une aide publique ou d'imposer une charge sur le public, la prise en considraton et la discussion de cette motion peuvent ne pas avoir lieu de suite, mais être ajournées à tel jour subséquent que la Chambre juge à propos de fixer ; et alors la motion est renvoyée au comité général de la Chambre, avant qu'une résolution ou un vote ne soit adopté sur la motion en question.

Bourinot, à la page 539, dit :

Recommandation du Gouverneur général—aucune résolution comportant une dépense des deniers publics ne peut être soumise à la Chambre, avant qu'un membre du Conseil privé de Sa Majesté ait de son siège donné communication de la recommandation de la Couronne.

Toutes ces règles ont été ignorées ou mises de côté. J'appelle votre attention, M. l'Ora-

teur, sur le fait que ce bill n'a pas été soumis à la Chambre par voie de résolution. J'appelle votre attention sur le fait que tous les bills qui comportent une dépense des fonds publics ou une charge sur le public, doivent avoir l'approbation de la Couronne, et personne ne nous a dit que cette approbation avait été obtenue en faveur du présent bill. Je demande votre décision, M. l'Orateur, sur ces points.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable premier ministre aurait pu arriver au même but sans soumettre réellement le bill à la Chambre. Je puis dire à mon honorable ami (M. Sproule) que bien que les règlements de la Chambre soient véritablement tels qu'il les a lus, la Chambre a pris pour habitude de permettre qu'un bill soit ainsi présenté, pourvu que la résolution nécessaire soit plus tard inscrite sur le feuilleton des ordres du jour. Il va de soi, que les résolutions doivent être présentées avant que nous puissions continuer la discussion du bill.

M. l'ORATEUR : Je ne suis pas prêt à décider *ex abrupto* la question que l'honorable député vient de soulever. C'est une question très importante, et je crois que l'honorable député conviendra avec moi, qu'il me faudrait lire le bill, avant de pouvoir décider. Tout de même, si l'honorable député veut lire la règle 88, il trouvera ce qui suit :

Si une motion est faite dans le Chambre demandant une aide publique ou d'imposer unevbb mandant une aide publique, ou d'imposer une charge sur le public la prise en considération et la discussion de cette motion peuvent ne pas avoir lieu de suite, mais être ajournées, à tel jour subséquent que la Chambre juge à propos de fixer.

S'il y a des doutes, la question pourrait être ajournée, avec l'assurance que dans l'intervalle, avis de la résolution sera inscrit sur le feuilleton des ordres du jour aujourd'hui, et alors aucun règlement ne sera violé. J'étudierai cependant la question avec beaucoup de soin.

M. SPROULE : Le gouvernement n'a pas obtenu l'assentiment de la Couronne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Avis de la résolution est incrit sur le feuilleton des ordres du jour.

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

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle sera la besogne de la Chambre, demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous voterons les crédits du ministre du Commerce, qui peut difficilement assister aux séances du soir, et si nous terminons assez tôt nous discuterons les résolutions concernant les primes à la fabrication du fer et de l'acier.

La motion est adoptée et à 10 heures 10 la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 31 juillet 1903.

La séance est ouverte à trois heures.

TROISIEME DELIBERATION.

Le bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada.—(Le ministre des Finances.)

SUBSIDES.

Service maritime et postal entre la Grande-Bhetagne et le Canada, $150,000.

M. BLAIN : A la dernière séance, le ministre du Commerce nous a donné la quantité d'objets confiés à la poste, qui ont été expédiés par la route canadienne. Voudrait-il bien nous dire quelle est la quantité de ces objets qui ont été expédiés par la route de New-York ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (Honorable sir Richard Cartwright) : Probablement cinq ou six fois autant. Cette question est plutôt du ressort du directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Je ne saurais charger ma mémoire de tous ces chiffres. Il y a quelque temps, le député de Toronto-ouest (M. Clarke) a demandé ce renseignement et je le lui ai fourni.

M. BLAIN : Est-ce que le volume d'objets confiés à la poste, et expédiés par la route canadienne augmente ou diminue ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est à peu près stationnaire relativement parlant.

M. TAYLOR : Le ministre devrait déposer sur le bureau un état indiquant les sommes payées aux paquebots des Etats-Unis et à ceux du Canada.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les sommes payées pour le service des paquebots-poste canadiens ne sont pas du ressort de mon ministère. Quand aux sommes payées pour le service des paquebots-poste américains, il paraît que c'est tant la livre. Ce tarif est fixé par l'Union postale universelle.

M. TAYLOR : Le ministre devrait être en mesure de nous dire ce que nous payons annuellement pour le transport des objets de correspondance par voie de New-York.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'honorable député y tient, je demanderai au directeur général des Postes d'en prendre note et de fournir ce renseignement. De quelle année s'agit-il ?

M. TAYLOR : De cette année ou de l'année précédente.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Le poids des lettres expédiées par voie de New-York est de 92,530 livres et le poids des autres

objets, de 663,000 livres. Environ un-septième de ces objets sont expédiés par la route canadienne et près de sept fois autant par voie de New-York.

M. BLAIN : Est-ce que le volume des objets de correspondance, transportés par voie de New-York, accuse augmentation ou diminution ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si je ne me trompe, la proportion se maintient d'une période à l'autre.

M. TAYLOR : Le ministre peut-il nous dire le coût de ce service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, cette question intéresse le ministère des Postes.

M. BLAIN : Le ministre devrait faire connaître au comité les différentes négociations entamées par le gouvernement, au sujet du service de paquebots-poste rapides sur l'Atlantique.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai déjà donné ce renseignement.

M. BLAIN. Il ne s'agit pas de la dernière entreprise, car le ministre nous a déjà donné ces chiffres. Je demande des renseignements au sujet des différentes négociations entamées et de la correspondance échangée par le gouvernement, depuis son avènement au pouvoir en 1896 jusqu'aujourd'hui ; et il suffit que le ministre nous donne un aperçu de la chose, sans entrer dans les détails. Je tiendrais aussi à savoir combien ont coûté au pays ces négociations entamées relativement aux différents services, qui n'ont abouti à aucun résultat pratique, depuis la date en question.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je dois d'abord déclarer que les négociations relatives au service de paquebots-poste rapides n'ont rien coûté au pays. La seule question financière qui soit sur le tapis, relativement à ce service, est ce dépôt de $50,000 effectué par MM. Petersen, Tate et Cie, dépôt qui leur a été remis ou qui doit l'être, au moyen d'un crédit voté par la Chambre. Quant à l'état de ces négociations, voici, en quelques mots, ce qui en est. En 1896, on soumit bien au gouvernement une couple de propositions, mais nulle de ces offres n'a revêtu la forme d'une soumission régulière. Plus tard, on le sait, M. Petersen proposa d'exécuter ce service moyennant $750,000, dont $500,000 seraient versés par le gouvernement canadien et $250,000 par le gouvernement impérial. Les négociations se poursuivirent pendant trois ans et la guerre du Transvaal ayant éclaté, le coût de la construction des vaisseaux atteignit un chiffre si élevé qu'il devint virtuellement impossible de conclure de marché. Depuis cette époque, il n'est pas intervenu d'autres négociations, sauf celles que la Chambre connaît, consignées dans les documents déposés, l'autre jour, sur le bureau, se rattachant aux deux soumissions présentées par la maison Allan et par une autre compagnie.

Service de steamers entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, du 1er juillet 1903, au 30 juin 1904, $20,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il s'agit ici du crédit ordinaire, affecté depuis plusieurs années à ce service. Les vaisseaux font un voyage tous les 17 jours. Les entrepreneurs sont Furness, Withy et Cie.

Service de steamers entre Saint-Jean et Glasgow, durant l'hiver de 1903-4, $7,500.

M. CLARKE : Quelle est la nature de ce service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce service comprend dix voyages circulaires, durant l'hiver, entre Saint-Jean et Glasgow. Les entrepreneurs sont MM. Donaldson, de Glasgow, représentés par la Compagnie Robert Reford, de Montréal. Ils ne touchent que $750 par voyage et exécutent un service bi-mensuel. Les marchands et ceux qui utilisent ce service nous ont fait des représentations au sujet de l'importance toujours croissante de ce trafic et ils désirent vivement obtenir un service hebdomadaire au lieu du service bi-mensuel, au cours de l'hiver. Il nous faudra probablement porter un nouveau crédit au budget supplémentaire, afin de doubler ce service ; mais, pour le moment, je me contente de demander le crédit qu'il est de règle de voter tous les ans, qui atteint le chiffre de $7,500 pour dix voyages circulaires.

Service de steamships entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, durant l'hiver de 1903-4, $7,500.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce service est analogue au précédent et il est exécuté par la ligne Head. La compagnie n'est payée que sur le pied du voyage. Si elle manque de faire le nombre de voyages stipulés, le prix est réduit en conséquence.

M. TAYLOR : Est-ce que les entrepreneurs gagnent toujours leur subvention?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non pas. Une année, ils n'ont pas exécuté complètement leur service et la subvention a été rognée. Ils ne sont payés que sur le pied du voyage. L'objectif visé, on le comprend, est de nous mettre en communication avec les grands centres de population en Angleterre et en Irlande.

M. WILSON : Pourquoi confier à deux ou trois compagnies différentes une besogne virtuellement similaire ? Pourquoi la ligne qui dessert Glasgow, ne desservirait-elle pas également Dublin ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il en résulterait trop de retards; car les vaisseaux qui desservent ces ports devraient y séjourner deux ou trois jours de plus par voyage, au cas où il y aurait une forte cargaison à décharger. Pour engager ces compagnies à faire escale aux ports en question, il fau-

drait leur accorder une subvention bien plus élevée. On le voit, ce crédit est fort minime, à peine £150 sterling par voyage.

M. WILSON : Il y a lieu de croire qu'une seule compagnie exécuterait ce service à moins chers deniers que ne le font deux ou trois compagnies.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne le crois pas. S'il s'agissait d'une subvention considérable, l'observation formulée par l'honorable député aurait beaucoup de valeur, mais lorsqu'il s'agit d'une subvention si minime, l'augmentation du service entrainerait un surcroît de dépenses et la prolongation des voyages.

M. WILSON : C'est possible, mais alors le ministre pourrait doubler la subvention accordée à une seule compagnie.

Le MINISTRE DU COMMERCE : A mon avis, les marchands ne s'accommoderaient guère de ce système. Comme ce ne sont pas de fort gros steamships, ils ne sont pas remarquables par leur grande vitesse. S'il leur fallait prolonger le voyage de quelques jours tant pour Dublin que pour Belfast, il est évident qu'ils ne pourraient pas faire autant que maintenant, et il leur faudrait faire escale à Saint-Jean bien plus longtemps qu'ils ne le font aujourd'hui.

M. WILSON : Quelle est la durée de leur escale dans ces ports ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : D'ordinaire, ils demeurent trois ou quatre jours à Saint-Jean et au port de destination, outre-mer. Sans doute, la durée de leur escale est déterminée, dans une large mesure, par le volume de la cargaison dont il faut faire le chargement ou le déchargement. Presque invariablement, ces vaisseaux ont d'assez grosses cargaisons.

En employant de plus gros steamers, filant à grande vitesse, il serait, sans doute, possible de réaliser un service de ce genre, mais il en résulterait un surcroît de dépense.

M. WILSON : Puisqu'il y a de fortes cargaisons, à quoi bon, alors, subventionner ces paquebots ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je l'avoue, la chose s'applique à toutes les compagnies en question. Nous avons cherché à développer un mouvement de trafic de ces ports d'hiver, et pour cela, nous avons subventionné ces compagnies, afin que leurs vaisseaux desservent différents ports de mer, de l'autre côté de l'Atlantique, où il y a de forts groupes de population qui peuvent devenir consommateurs de nos produits. La dépense afférente à ce service a été tout aussi utile que le sont d'ordinaire ces subventions, et il en est résulté un accroissement considérable dans le commerce d'exportation de Saint-Jean au cours de l'hiver, ces trois ou quatre années dernières.

M. SPROULE : S'agit-il ici de paquebots-poste ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On ne saurait proprement donner à ces crédits le nom de subventions pour service postal, bien que les compagnies en question soient censées exécuter ce service. En réalité, il s'agit ici de subventions affectées au transport du fret. Elles figurent bien, il est vrai, sous la rubrique de " subventions pour service postal et aux steamships " mais elles n'intéressent guère ce service, et ne le sauraient faire.

M. WILSON : Vous proposez-vous de maintenir ce service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est à la Chambre qu'il appartient de se prononcer à cet égard.

M. WILSON : Quel est votre avis ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : A mon avis, il faut s'orienter, en pareille matière, sur les besoins du commerce et les progrès réalisés dans le développement de notre service des ports d'hiver. Aux yeux de toute la Chambre, sans distinction de partis, ce service s'élève à la hauteur d'une question d'importance nationale, et toutes ces subventions, tous ces crédits tendent à l'aider et à la développer. Glasgow, Dublin, Belfast, on le sait, sont non seulement des ports importants, mais de grands centres de population, et tout ce qui tend à y stimuler la consommation des produits de provenance canadienne, intéresse hautement le peuple canadien. Voilà le grand mobile qui nous a poussés à établir ce service, ce qui engagera la Chambre à le continuer.

M. SPROULE : Le volume du commerce croit-il rapidement à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, il a pris un grand développement. Le progrès de ce trafic, toutefois, est subordonné, en grande partie, au volume du grain qui y sera expédié. L'année dernière, ce trafic accusait une diminution, mais cela tient surtout à la faiblesse de la récolte du maïs aux Etats-Unis, faiblesse dont le coutre-coup s'est fait sentir sur l'ensemble des transports. Ces quatre années dernières, l'accroissement du trafic a été fort rapide.

M. SPROULE : Le ministre pourrait-il nous donner une estimation approximative du volume de grain expédié par le port de Saint-Jean ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je pourrai obtenir ce renseignement, si l'honorable député y tient. S'agit-il du fret transporté par les lignes de steamers en question ou bien de l'ensemble de ce mouvement commercial ?

M. SPROULE : Il s'agit de toutes les lignes de steamers desservant Saint-Jean.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député (M. Blair) pourrait peut-être nous éclairer à cet égard.

L'honorable M. BLAIR : Je regrette de n'avoir pas cette statistique par devers moi. Comme le ministre du Commerce l'a affirmé, ce trafic a accusé une diminution l'année dernière, tandis que les deux années précédentes il avait atteint son apogée.

M. SPROULE : Ce qu'il importe de savoir c'est le chiffre précis du volume du grain transporté. Il importe de savoir si l'on utilise ces ports d'hiver, surtout pour l'expédition du grain ; car cette statistique nous aiderait puissamment à résoudre la question de savoir si le transport du grain par rail jusqu'à Saint-Jean, au cours de l'hiver, peut s'effectuer économiquement.

M. WILSON : Il importe aussi de savoir les quantités expédiées à Saint-Jean par le chemin de fer Intercolonial et par le chemin de fer Canadien du Pacifique respectivement. Cette dernière compagnie, affirme-t-on, n'a pas réussi à transporter le grain aux ports maritimes d'une façon économique, et s'en est servi comme de lest pour les vaisseaux auxquels il fallait fournir des cargaisons. Le gouvernement sait sans doute à quoi s'en tenir à cet égard.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'affirmation de l'honorable député est exacte dans cette mesure-ci : que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a probablement effectué le transport du grain sans profit, mais je ne crois pas qu'elle l'ait fait entièrement à perte.

M. WILSON : Je tiens ces renseignements de bonne source.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La compagnie en question n'est guère éprise de cette ligne de Saint-Jean, et il est fort possible qu'elles soit un peu pessimiste à son endroit. Sans certainement réaliser de bénéfices, elle n'a pas fait de pertes.

M. WILSON : Elle ne fait ce transport que pour fournir des cargaisons aux steamers.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Comme il lui faut faire circuler des wagons jusqu'à Saint-Jean, elle a besoin de lest pour ses wagons comme pour ses vaisseaux.

M. WILSON : Le transport maritime a peut-être été lucratif, mais celui par rail s'est fait à perte.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est parfaitement vrai que la compagnie n'a pas réalisé de bénéfices.

M. WILSON : Quelles sont les quantités transportées par ces chemins de fer respectivement ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai un relevé des quantités de grain transportées par les différentes lignes de steamships ; mais il faudrait obtenir les autres renseignements des administrateurs du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer Canadien du Pacifique, et cette dernière compagnie, naturellement, n'est pas soumise à notre juridiction.

M. WILSON : Nous obtiendrez-vous ces chiffres ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Certainement, si vous y tenez. Je les communiquerai, lorsque les crédits supplémentaires viendront en discussion.

Une ligne ou des lignes desteamers devant desservir, au cours de l'été, Saint-Jean, Halifax et Londres, et au cours de l'hiver, Saint-Jean et Londres directement, et Halifax et Londres directement, $40,000.

M. WADE : Par le passé cette entreprise a été exécutée par la Compagnie Furness-Withy, et il s'est élevé de graves plaintes au sujet de l'exécution de ce service. En 1901, les expéditeurs de pommes de la Nouvelle-Ecosse ont formulé de nombreuses plaintes à cet égard. On avait inséré au contrat de 1901 des stipulations beaucoup plus sévères, la Compagnie étant tenue d'employer sur cette ligne des steamers d'un type très perfectionné ; mais malheureusement, au cours de l'année, elle détacha de ce service deux ou trois de ses meilleurs steamers et y substitua d'autres vaisseaux de type bien inférieur et de bien moins grande vitesse ; et de sorte qu'il en résulta de graves pertes pour les expéditeurs. Ces créances sur la Compagnie sont encore impayées.

Il est intervenu des négociations, paraît-il, entre les expéditeurs et la Compagnie, qui a promis, à mainte reprise, de venir à composition. L'année dernière, les stipulations du contrat ont été bien plus rigoureuses, et les expéditeurs espéraient que la Compagnie exécuterait mieux son service. On m'informe, toutefois, qu'elle ne s'est pas conformée aux stipulations du contrat ; ainsi, elle n'a pas installé dans les cales de ses vaisseaux les appareils de ventilation ou pompes foulantes stipulés et en outre les vitesses ont été inférieures à celles consignées dans la convention. Il ne s'est guère élevé de plaintes, l'année dernière, parce que la récolte de pommes en Nouvelle-Ecosse a été peu abondante. Mais cette année, m'informe-t-on, la récolte sera très abondante ; les fruits sont d'excellente qualité, et les steamers suffiront à peine à la tâche de transporter ces fruits dans l'état de conservation voulue. Il est important que le transport de ces fruits se fasse dans les conditions voulues, et je suis convaincu que ce service ne laissera rien à désirer si la Compagnie se conforme aux stipulations insérées au contrat de l'année dernière. Il faut ajouter, toutefois, que les expéditeurs n'ajoutent guère foi aux promesses de la Compagnie. Nombre d'expéditeurs, me dit-on, préfèreraient de beaucoup qu'il n'y eût pas de subvention, plutôt que de voir l'entreprise exécutée com-

me elle l'a été par le passé. Ils prétendent que l'entreprise donnée à la Compagnie Furness-Withy empêche les autres compagnies d'entrer en lice, et par conséquent, la subvention entrave la liberté de concurrence qui existerait sans cela. Le ministère, paraît-il, n'a pas réussi à obtenir de soumissions des autres compagnies. Cela tient, sans doute, à l'exiguité de cette subvention, et à mon avis, il faudrait porter au budget supplémentaire un crédit assez élevé pour engager les autres compagnies de steamships à entrer en lice.

Si le ministre est impuissant, par l'intermédiaire de ses fonctionnaires, à forcer la Compagnie Furness-Withy à exécuter fidèlement son entreprise, alors mieux vaudrait ne pas la lui donner. Il s'agit ici d'une affaire de haute importance. On le comprend, quand il s'agit de l'expédition de 500,000 à 600,000 barils de pommes et que, par suite d'installation défectueuse à bord des vaisseaux, les expéditeurs perdent 25 cents par baril, c'est là une perte sérieuse pour le pays. Si on accorde cette entreprise à la compagnie en question, il faudrait avoir l'œil à ce que le ministère se réserve la haute main et veille à la stricte exécution du contrat. Les expéditeurs ont aussi formulé une demande qui me semble fort légitime : c'est qu'avant d'accorder une entreprise à la Compagnie, on exige, au préalable, qu'elle satisfasse à ces créances ou bien qu'elle prouve leur illégitimité. Mais, me dira-t-on, ces expéditeurs peuvent s'adresser aux tribunaux ; qu'ils aillent donc y faire valoir la légitimité de ces créances. Quand on a expédié un ou deux mille barils de pommes et qu'on a éprouvé une perte de vingt-cinq cents par baril, on n'est guère d'humeur à s'adresser aux tribunaux et à combattre une puissante compagnie de steamers. Il y a des centaines d'expéditeurs qui ont des créances sur la compagnie, et avant le lui accorder une nouvelle entreprise, il serait juste qu'elle entrat en composition avec ces créanciers. Il est malheureux que la Compagnie Furness-Withy ne jouisse pas de la confiance du pays ; et si j'en crois mes auteurs, la Compagnie ne mérite guère cette confiance.

M. GOURLEY : J'abonde dans le sens du député d'Annapolis (M. Wade). L'association de pomologie d'Annapolis m'a transmis plusieurs mémoires, qui contiennent l'exposé de ces griefs contre la Compagnie. Il est ridicule de prétendre que ces producteurs de fruit iront s'adresser aux tribunaux, pour obtenir des dommages-intérêts de $200 à $300, somme représentant les bénéfices de la récolte de l'année, et qu'ils entreprendront une lutte contre une puissante compagnie qui peut épuiser toutes les juridictions et forcer ces cultivateurs à dépenser tous leurs bénéfices en frais judiciaires, sans compter que la question peut rester aussi embrouillée qu'au début. Je me rangerais volontiers à l'avis de mon honorable collègue, en demandant au gouvernement d'accorder une subvention plus élevée, si l'on peut réussir par là à assurer le transport sûr et convenable des produits de l'arboriculture fruitière de la vallée d'Annapolis. Ces produits deviennent une source de grande richesse pour la province de la Nouvelle-Ecosse, et toutes les autre provinces, surtout les provinces maritimes doivent tenir à ce que le transport de ces fruits se fasse de façon à ce que, en atteignant les marchés d'outre-mer, ils puissent commander les plus hauts prix et rémunérer ceux qui exploitent cette industrie. Il y a plusieurs moyens d'atteindre ce but. Un de ces moyens consisterait à stipuler déchéance pour inexécution du contrat ; et avant de pouvoir toucher sa subvention, la compagnie serait tenue de satisfaire à toutes les créances relatives à l'expédition de l'année. Ainsi, l'expéditeur ne serait pas forcé de s'adresser aux tribunaux et de dépenser tous les bénéfices de sa récolte en procès interminables avec cette compagnie. En interjetant appel aux tribunaux supérieurs, et en épuisant les juridictions, la Compagnie pourrait provoquer un véritable déni de justice. Je demande donc au ministre de prendre tous les moyens possibles pour assurer le transport sûr et convenable de ces produits. Les documents que j'ai reçus affirment qu'il a été commis une grave injustice envers cette population. Je ne veux pas en faire retomber le blâme sur le ministre du Commerce. J'impute la chose à crime à la Compagnie, à sa rapacité, à son désir de s'enrichir aux dépens des expéditeurs de la Nouvelle-Ecosse, sans se soucier des conséquences. Le ministère peut remédier à ces griefs, de façon à donner à la Compagnie une leçon qui lui apprendra qu'il en coûte moins cher de marcher dans le droit sentier que de s'en écarter.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai écouté attentivement les observations des honorables députés, et j'en prends note. Il a été inséré au contrat actuel deux ou trois stipulations fort rigoureuses, tendant à assurer la ventilation des cales, l'installation convenable et tous les aménagements voulus pour le transport des pommes. Si la Compagnie viole ses engagements, je n'hésiterais pas à la déclarer déchue de ses droits.

M. COCHRANE : Est-il quelque moyen de s'assurer si les appareils de ventilation fonctionnent bien au cours du trajet de l'Atlantique?

Le MINISTRE DU COMMERCE : A deux ou trois reprises, j'ai fait examiner les vaisseaux ; mais je ne saurais dire si ces appareils fonctionnent au cours du voyage.

Si ce n'est pas par l'entremise des expéditeurs, je ne vois pas comment je puis obtenir ces renseignements. Je ne puis pas envoyer des hommes sur chacun de ces navires, pour voir ce qui s'y passe.

M. COCHRANE : N'est-ce pas parce que les compartiments ne sont pas suffisamment

aérés que les fruits subissent des dommages ?

M. WADE : La difficulté, l'année dernière, a été que la Compagnie n'a pas fait l'aérage aussi vite qu'elle l'aurait dû. On s'est d'abord plaint de l'irrégularité des dates de départ. Les navires étaient annoncés comme devant partir à certaines dates. Les expéditeurs envoyaient leurs fruits par chemin de fer jusqu'au port d'embarquement, or ces fruits avaient encore à attendre plusieurs jours. En outre, la vitesse des navires n'était pas celle qui avait été convenue. Au lieu de faire le voyage d'Halifax à Londres en tant de jours, il y avait des retards de deux ou trois jours, retards fort préjudiciables, surtout quand il s'agissait de pommes, car ces fruits doivent rester à bord des navires le moins longtemps possible.

M. BLAIN : Je crois que ces plaintes sont d'une nature fort sérieuse. L'honorable député d'Annapolis accuse le gouvernement——

M. WADE : Je ne porte aucune accusation. J'ai simplement dit que le contrat n'avait pas été exécuté.

M. BLAIN : L'honorable député devrait attendre que j'aie terminé. Il a déclaré que le gouvernement avait passé un contrat pour un service océanique entre ces deux ports. Il a ajouté que la Compagnie, une fois le contrat signé, a changé ses navires et en a mis d'autres en service qui n'étaient pas ceux du contrat.

M. WADE : En 1901 ?

M. BLAIN : Je crois que c'est là une accusation fort grave, et l'honorable ministre devrait pouvoir nous donner quelques explications.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il y a, dans le contrat, des amendes pour violation de ce contrat. Dans plusieurs circonstances, et surtout dans le cas dont il s'agit, on a diminué considérablement la subvention qui devait être payée, pour cause de non-observation des termes du contrat. A part cela, ou à part la révocation absolue du contrat, je ne vois pas ce que nous pourrions bien faire. Toutes ces plaintes ont été l'objet d'une enquête. Je ne crois pas qu'on ait changé les navires l'années dernière. Les changements dont on a parlé ont été faits il y a environ deux ans. Nous nous sommes donnés beaucoup de peine pour avoir les appareils de ventilation qu'il nous fallait, afin de nous permettre de transporter nos fruits dans les meilleures conditions possibles. Cela ne peut être fait qu'assez tard dans la saison, et j'ai infligé des amendes pour cette négligence. Si on ne nous donne pas plus satisfaction cette année, je supprimerai entièrement la subvention ou j'infligerai les amendes nécessaires.

M. COCHRANE : L'argent a-t-il été versé aux cultivateurs qui avaient subi des pertes ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, je ne puis pas entreprendre de servir d'arbitre entre ces parties. Si la Compagnie endommage des marchandises par sa négligence, c'est affaire aux cours de justice à se prononcer. Il est absolument impossible à aucun agent du gouvernement d'agir en qualité de juge dans les différends qui peuvent s'élever entre expéditeurs et armateurs. Nous ne pouvons pas faire cela. En cas de non exécution du contrat, nous ne pouvons que rogner ou supprimer la subvention.

M. BLAIN : A combien s'est élevée l'amende infligée à la Compagnie ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Bien entendu, ces plaintes ne sont pas continuelles d'un bout à l'autre de l'année. Durant l'intervalle où ces plaintes se sont produites, l'amende a été de $2,500.

M. GOURLEY : Je vois, par les résultats, que la plupart des plaintes se rattachaient à l'irrégularité des dates de départ, et je comprends que ce doit être là un grand inconvénient. Assurément, l'honorable ministre devrait pouvoir être en mesure de notifier à ces armateurs que si ces irrégularités ne cessent pas—les navires devraient même partir à l'heure dite—on supprimera une partie de leur subvention. Si cette clause n'a pas déjà été insérée dans le contrat, on devrait l'y mettre au plus vite.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cette clause existe, et l'amende a été imposée en diverses occasions.

M. GOURLEY : A combien s'élève l'amende quand un navire ne part pas à la date indiquée ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On déduit un dixième du montant de la subvention qui doit être payée pour le voyage.

M. WADE : Le contrat a été bien rédigé, et je ne vois pas comment on aurait pu le rendre plus explicite. Ce qui me préoccupe le plus, ce sont les difficultés qui peuvent s'élever entre la Compagnie et les expéditeurs. Voici une compagnie qu'on sait être en défaut tous les ans, et on ne devrait pas lui renouveler son engagement, à moins qu'elle ne soit absolument en mesure de le remplir. Je crois que le gouvernement agirait sagement en augmentant cette subvention de telle sorte que d'autres compagnies, qui auraient la confiance du public, pourraient se présenter.

M. CLARKE : Quelle est la valeur des fruits exportés par cette ligne ?

M. WADE : Cette valeur représentera environ $1,500,000 cette année. L'année

dernière, cette valeur était peu considérable, parce que la récolte manqua presque complètement et que les fruits furent de qualité inférieure. Cette récolte n'était probablement pas plus d'un tiers de ce qu'elle est cette année. Ce service océanique n'est pas seulement pour le commerce des fruits. Les navires marchent toute l'année entre Saint-Jean, Halifax et Londres, et ce n'est qu'incidemment que les marchands de fruits s'en servent. C'est pour ainsi dire la seule ligne par laquelle on peut envoyer des fruits.

Service de bateau à vapeur entre Saint-Jean et Digby, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904, $12,500.

M. CLARKE : Cela comprend-il le transport des malles ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. CLARKE : Est-ce pour cela qu'on accorde sa subvention ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Surtout pour favoriser les communications le long de la côte, entre Saint-Jean et Digby.

M. CLARKE : Les bateaux arrêtent-ils quelque part entre Saint-Jean et Digby ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le service doit se faire entre Digby et Saint-Jean. L'année dernière, ces bateaux ont fait plus de voyages qu'il n'y étaient tenus d'après le contrat. Bien entendu, ces bateaux transportent les malles, mais cela représente fort peu de chose.

M. CLARKE : Combien de voyages est-on tenu de faire pour la subvention ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : En juin, juillet, août et septembre, le service doit être quotidien ; en octobre, novembre, décembre, mars et avril, il y a quatre voyages par semaine, et en janvier et février trois voyages par semaine. En réalité, ces voyages ont été plus nombreux qu'on n'y était tenu d'après le contrat. La distance, entre Saint-Jean et Digby est de 45 milles.

Uune ligne ou des lignes de steamers entre Saint-Jean et Halifax, ou entre l'un ou l'autre de ces ports et les Antilles et l'Amérique du Sud, $80,700.

M. CLARKE : Ces bateaux transportent-ils aussi les malles ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On désire encourager le commerce entre les Antilles et Saint-Jean et Halifax. Ils partent d'Halifax ou de Saint-Jean et font d'abord relâche aux Bermudes, puis ils poursuivent leur route le long des Antilles jusqu'à Trinidad. Je crois qu'ils arrêtent à onze ou douze endroits.

M. CLARKE : Quelle est la part de contribution du gouvernement impérial ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cette part est de £5,000 sterling. Nous avions autrefois le même service, mais cela ne représentait pas plus que la moitié de ce que nous avons maintenant. Quand le gouvernement britannique fit sa contribution, il s'arrangea en quelque sorte pour contrôler ce service.

M. R. L. BORDEN : Si je me rappelle bien, le gouvernement britannique fit sa contribution à l'époque où des navires nouveaux et modernes furent mis sur la route. Je crois qu'un des associés de la compagnie qui possède ces navires se rendit alors en Angleterre et eut un entretien avec le gouvernement impérial. Cela se passait il y a deux ans.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est bien cela.

M. R. L. BORDEN : Ce service est pour développer le commerce entre les Antilles et les provinces maritimes et tout le Canada. Je crois comprendre que le gouvernement impérial s'est rangé à l'avis qu'il était désirable d'encourager ce commerce, d'autant plus que plusieurs des Antilles ont un excellent service avec les Etats-Unis, surtout avec New-York, et que le commerce de ces îles converge en grande partie vers les Etats-Unis. Le commerce entre les provinces maritimes et les Antilles a déjà été fort considérable et est encore aujourd'hui très important. Ce commerce se faisait autrefois avec de petites goélettes, faisant voile entre les ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et ceux des Antilles. Mais cela ne suffit plus maintenant, et il faut aujourd'hui des bateaux à vapeur. Cependant, ce commerce n'est pas encore assez considérable pour se passer de subvention. Le maintien de ce service a aussi été jugé si important par le gouvernement impérial que celui-ci a décidé de lui accorder une subvention.

Service de bateau à vapeur entre Victoria et San Francisco, $5,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce service doit être maintenu, en vertu des arrangements qui nous lient avec la Colombie Anglaise d'après l'Acte de la Confédération. Ce service a été considérablement réduit de temps à autre.

M. R. L. BORDEN : C'est sans doute un service de peu d'importance ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je suppose qu'on l'utilise pour le transport des malles, mais depuis que les communications par chemin de fer se sont tellement développées le long de la côte du Pacifique, j'ai tout lieu de croire que ces steamers ne transportent maintenant que fort peu de malles.

Service de bateau à vapeur, durant la saison de 1903—c'est-à-dire depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation—entre le continent et les îles de la Madeleine, $9,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce service est fait par les Leslie.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les ports desservis sur le continent ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les steamers partent de Pictou, et arrêtent à Georgetown et à Souris,I.P.-E., à l'île Amherst, à Grande Entrée, et à l'île Grindstone, îles de la Madeleine. C'est là un service hebdomadaire.

M. R. L. BORDEN : Un service de malles?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, ce service est fait par le steamer " Amelia."

Service de bateaux à vapeur, durant la saison de 1903—c'est-à-dire depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation—entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, $12,500.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est là un service quotidien. Georgetown à Pictou, Summerside à Pointe du Chêne.

M. R. L. BORDEN : Par quels steamers ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le " Northumberland " et le " Princess." Le contrat est pour cinq ans. Des soumissions ont été demandées, et c'est là la seule qui a été reçue.

Service de bateaux à vapeur, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904, entre Grand-Manan et le continent, $5,000.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la population de Grand-Manan ? Est-ce là un service de malle ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La population est de 2,000 à 3,000 âmes. Comme l'honorable gentleman ne l'ignore pas, cette population est fort isolée.

Service de bateaux à vapeur, durant l'année 1903, c'est-à-dire pour pas moins que cinquante-deux voyages complets hebdomadaires entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, $10,000.

M. R. L. BORDEN : Il y a ici une augmentation de $3,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, on veut maintenant avoir un service hebdomadaire. Autrefois, ce service ne comprenait que trente-deux voyages par année.

M. BLAIN : Je suppose que ces bateaux font le transport des passagers et des marchandises en même temps que des malles.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. BLAIN : Le ministre peut-il nous dire s'il y a augmentation de passagers ou du chiffre du trafic, et si les apparences sont que ce service finira par payer ses frais?

Le MINISTRE DU COMMERCE : D'après l'expérience du passé, j'ai bien peur que cette date ne soit encore éloignée. Le commerce est considérable, mais l'on m'informe que ce commerce n'augmente pas beaucoup, exception faite du nombre des passagers où il y a tendance à la hausse. D'un autre côté, ces navires ont transporté, en règle générale, d'assez fortes cargaisons. Ils arrêtent à un grand nombre de ports le long de la côte.

M. COCHRANE : Pourquoi est-il plus nécessaire de subventionner un bateau allant d'un point à un autre le long de l'Atlantique plutôt que de Kingston à Toronto sur le lac Ontario?

Le MINISTRE DU COMMERCE: J'ai déjà posé moi-même cette question une ou deux fois. C'est là, pour une grande part, affaire d'usage et d'habitude. Je suis porté à croire que nous avons hérité de ces services avec la confédération. Avant la confédération, je crois que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avait l'habitude de subventionner la plupart des services pour lesquels nous demandons aujourd'hui des crédits. Bien entendu, l'honorable député ne doit pas ignorer que plusieurs régions de cette partie du pays n'ont que très peu de chemins de fer, comparativement à ce qui se voit ailleurs. C'est là sans doute la raison pour laquelle les subventions ont été autrefois votées, et c'est aussi pourquoi ces subventions sont aujourd'hui maintenues. Mais je ne vois pas pourquoi il y aurait une raison spéciale de subventionner l'un de ces services plutôt qu'un autre.

M. COCHRANE : Je ne vois pas qu'on invoque là de très bonnes raisons. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, l'honorable ministre ne se faisait pas faute de condamner ces dépenses alors qu'il était dans l'opposition.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, je ne crois pas que j'ai jamais parlé de cela.

M. COCHRANE : La situation occupée maintenant par le très honorable ministre lui fait un devoir de supprimer ce qui est mal, chaque fois que l'occasion s'en présente.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne crois pas que l'honorable député puisse prouver que j'aie jamais voté contre ce service. Bien entendu, s'il est d'avis qu'il s'agit là d'une dépense que nous ne devons pas faire, il est parfaitement libre d'en proposer la suppression.

M. COCHRANE : Je ne dis pas cela. Mais comme l'honorable ministre paraît se faire un scrupule de maintenir cette subvention, il devrait avoir assez d'énergie pour en proposer lui-même la suppression.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mais je n'ai pas voté contre la subvention.

M. GOURLEY : Je crois que si le ministre du Commerce s'est élevé contre cette dépense, alors qu'il était dans l'opposition, c'est là le meilleur argument qu'on pourrait invoquer pour en demander actuellement le maintien. Je désire faire remarquer à l'honorable député et surtout à la population d'Ontario, que nous sommes fort dépourvus de chemins de chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Nous n'avons en tout qu'environ 900 milles de chemin de fer et notre province a maintenant 200 ou 300 ans d'existence, alors que le Manitoba, qui ne date que de

25 ou 30 ans, a près de 3,000 milles de chemin de fer. Mais le ministre du Commerce possédait tant d'influence dans Ontario sur une certaine partie de la population—je dois dire que ces gens-là se distinguaient par des idées fort étroites, offrant plus d'un point de ressemblance avec ceux que représente aujourd'hui le ministre des Postes—

M. CLARKE : Le ministre du Commerce a maintenant perdu cette influence.

M. GOURLEY : C'étaient, dans tous les cas, des gens à idées étroites. Mais je vois qu'aujourd'hui la croyance est fermement enracinée dans la province d'Ontario que sir Charles Tupper, et les autres représentants que nous avons envoyés ici, ont enserré cette province d'un réseau de chemin de fer et ont dépensé l'argent du Canada pour le plus grand avantage d'Ontario, alors que cette dernière province n'a rien reçu. La vérité est plutôt qu'on nous a fait payer, dans les provinces maritimes, pour contribuer à la prospérité d'Ontario. Mais nous l'avons fait sans nous plaindre. Nous nous sommes dit qu'assurément le temps viendrait où les gens d'Ontario se feraient généreux et rendraient à la population de la Nouvelle-Ecosse un peu de ce que cette province avait fait pour la prospérité d'Ontario. Mais ce temps ne paraît jamais venir, et je veux que les représentants d'Ontario appartenant aux deux partis sachent bien enfin que, loin d'être enserrés de chemins de fer, nous ne faisons que commencer à en avoir quelques-uns, et ces retards sont dûs à la population d'Ontario.

Quand sir Charles Tupper était ici, il s'est efforcé de donner des chemins de fer, non seulement à Ontario et à l'Ouest, mais aux provinces maritimes. Mais il s'aperçut qu'il s'était mis son propre parti à dos, puis ensuite les libéraux, et il dut abandonner la lutte. Il ne pouvait pas faire des largesses aux deux partis dans la province d'Ontario. Il en est résulté que dans la Nouvelle-Ecosse et les provinces maritimes, nous sommes aujourd'hui sans chemins de fer. Alors, nous avons dû avoir recours à ces maigres subventions de steamers, faisant le service le long du littoral, afin d'assurer nos communications. Mais ces subventions devraient être doublées et même quadruplées, afin que le commerce des provinces maritimes en retire des avantages sérieux.

Service de bateaux à vapeur entre un port ou des ports de l'Ile du Prince-Edouard, et un port ou des ports de la Grande-Bretagne, $10,000.

M. R. L. BORDEN : En quelle situation se trouve actuellement ce service?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Dans le moment, nous avons deux voyages, et nous avons éprouvé bien des difficultés à décider des navires à se rendre là. Mes honorables amis de l'Ile du Prince-Edouard m'ont fait observer qu'il leur serait bien plus profitable d'avoir de meilleures communications avec la Nouvelle-Ecosse, même si ce crédit devait être réduit. Je suis disposé à accéder à ces demandes, et je n'ai besoin pour le service actuel que de la somme de $5,000. Je propose donc que ce crédit soit abaissé à $5,000. Mais je dois déclarer que je me propose d'accorder, dans le budget supplémentaire, les sommes ainsi épargnées, à un autre service pour l'avantage de l'île.

M. LEFURGEY : Ce crédit de $10,000 est-il affecté à deux voyages seulement?

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai l'intention d'affecter $5,000 aux deux voyages pour lesquels nous avons un contrat.

M. LEFURGEY : Est-ce l'intention du ministre d'obtenir, si possible, un service plus étendu?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si j'avais pu obtenir ce service, j'aurais maintenu le crédit tel qu'il est actuellement.

M. LEFURGEY : Le très honorable gentleman n'a pas entièrement abandonné l'idée d'essayer d'obtenir un meilleur service?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non ; mais pour le moment je n'ai pas l'intention de priver cette province de ces $5,000. Je veux consacrer cet argent à un autre service, dont il sera fait mention dans le budget supplémentaire.

M. LEFURGEY : Le très honorable gentleman voudrait-il nous dire quel sera ce service?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Il s'agit d'un service entre l'Ile du Prince-Edouard, Sydney et Terre-Neuve.

M. LEFURGEY : Le très honorable ministre a-t-il un navire pour entreprendre ce service?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous sommes actuellement à prendre nos dispositions à cet égard.

M. LEFURGEY : Le très honorable gentleman sait-il quand le premier voyage devra se faire en Europe?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Probablement en octobre. Des voyages seront aussi faits en novembre et décembre, selon qu'on jugera qu'il sera plus convenable pour le commerce de l'île.

M. R. L. BORDEN : Quel emploi allez-vous faire du crédit de $5,000 ouvert en faveur d'un autre service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : En assurant un service entre l'Ile du Prince-Edouard, Sydney et Terre-Neuve.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il actuellement quelque steamer sur cette route, ou doit-on s'en procurer un?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il faudra se procurer ce steamer.

M. LEFURGEY : Quel steamer se propose-t-on d'avoir, pour ce service entre l'Ile du Prince-Edouard, Sydney et Terre-Neuve?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous sommes actuellement en négociations, mais rien n'est encore réglé.

Service direct bi-mensuel de bateaux à vapeur entre Montréal, Québec et Manchester (Angleterre) en été, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester en hiver, $35,000.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la ligne qui reçoit cette subvention?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La ligne de Manchester. Cette ligne porte aussi divers autres noms, tels que Manchester Line, Manchester Trader, Manchester Commerce et autres. L'honorable gentleman ne doit pas ignorer, je crois, que la raison qui nous a engagés à accorder cette subvention c'est que la municipalité de Manchester a construit un canal conduisant directement à cette ville, qui se trouve au centre de la plus forte population de consommateurs qu'il y ait en Angleterre, et nous avons jugé bon d'essayer de développer notre commerce avec Manchester. Ce commerce, qui est déjà considérable, augmente toujours et continuera probablement à augmenter. Cette subvention était autrefois de $38,000 et nous l'avons abaissée à $35,000.

M. R. L. BORDEN : Ces navires sont-ils pourvus de compartiments frigorifiques ou à air frais?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La plupart le sont, mais pas tous. Je ferai aussi remarquer que cette ligne nous a donné plus qu'elle n'y était tenue par son contrat. On nous a donné plus de voyages qu'on n'y était tenu. Je crois que ce commerce ne se développera pas seulement de façon à devenir très profitable pour nous, mais si mes informations sont exactes, la population autour de Manchester est tellement dense que dans un rayon de trois ou quatre milles on dit qu'il y a près de 8 millions d'habitants, appartenant presque tous à la classe des consommateurs de produits alimentaires. De sorte que, si nous pouvons établir un commerce proportionné à cette consommation, nous obtiendrons de splendides résultats.

M. R. L. BORDEN : Le contrat contient-il quelques dispositions obligeant ces navires, ou quelques-uns de ces navires à se munir de compartiments frigorifiques?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La plupart de ces navires sont ainsi aménagés. La municipalité de Manchester, qui porte un grand intérêt à ces navires, a, comme on le sait, fait ériger des entrepôts spécialement destinés à la réception de produits alimentaires, et où tout est mis à l'arrivée des navires. Mon sous-ministre m'informe qu'il croit qu'à l'exception de deux, tous les navires sont pourvus des aménagements frigorifiques nécessaires.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

Service direct mensuel de bateaux à vapeur entre le Canada et l'Afrique du sud, $146,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si on veut bien se rappeler, nous avons déjà discuté ce crédit il y a quelques semaines, et j'ai déposé sur le bureau de la Chambre le contrat passé avec les trois compagnies qui se proposent de nous donner ce service. Bien entendu, nous ne leur avons rien payé. Cela dépend du vote qui sera pris par la Chambre.

M. HUGHES : Quels sont les ports desservis ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le Cap, Durban et Port-Elisabeth.

M. HUGHES : Et East London ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous pouvons exiger qu'on arrête à trois ports, en outre du Cap.

M. CLARKE : Combien de voyages ont déjà été faits ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ces voyages ont commencé en octobre, et il y en a déjà eu, je crois, huit ou neuf.

M. CLARKE : Ces navires ont-ils éprouvé des difficultés à obtenir des cargaisons pour l'aller et le retour ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les plaintes qui me sont parvenues n'ont pas été tant de ce côté que de l'autre. Je me suis mis en relations avec diverses personnes dans le Natal, afin d'essayer d'obtenir plus de facilité pour nos navires quand ils arrivent là-bas. On s'est plaint que ces navires éprouvaient beaucoup de difficultés et de retards à décharger leurs cargaisons. En règle générale, ces cargaisons ont été assez bonnes.

M. CLARKE : D'où venaient ces cargaisons ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : D'ici.

M. CLARKE : Y a-t-il des cargaisons de retour ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Guère pour la peine. Nous ne devons, dans le moment, nous attendre qu'à peu de commerce de retour de l'Afrique du Sud. Mais cela peut s'améliorer.

M. CLARKE : Ces navires viennent sur lest ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous ne nous occupons pas des voyages de retour. Nous ne portons intérêt qu'aux voyages d'aller. Quand ces navires sont arrivés dans l'Afrique du Sud, ils peuvent en revenir comme ils le voudront. Ils peuvent se rendre en Angleterre, en Australie ou ailleurs. Cela nous est indifférent, pourvu qu'il y ait toujours un navire prêt à partir du Canada en temps voulu.

M. CLARKE : En quoi consistent ces cargaisons ?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Nous avons envoyé du bois, des instruments agricoles, et en deux ou trois occasions, des meubles et articles divers de toutes descriptions. Nous avons aussi envoyé beaucoup de farine et d'avoine.

M. CLARKE : Combien de farine ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On me dit que, pour plusieurs voyages, la quantité de farine représentait environ 2,000 tonnes, ce qui est très satisfaisant, si cela peut durer.

M. HUGHES : Les agents du Canada en Afrique sont-ils sous la direction du département du très honorable ministre ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, si l'on veut parler de M. Jardine.

M. HUGHES : Quelles sont ses fonctions?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il a pour mission de s'enquérir des conditions générales du pays, et de faire rapport de temps à autre. Déjà, il nous a envoyé onze ou douze rapports.

M. HUGHES : C'est alors aisé de préparer des rapports ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Sans doute. Il nous a désigné, dans ces rapports, les articles que nous pouvions les plus avantageusement vendre dans l'Afrique du Sud. Je puis ajouter qu'il nous a aussi fait remarquer—et j'exprime ici l'espoir que cette occasion ne se présente plus—qu'en deux ou trois circonstances les marchandises envoyées dans l'Afrique du Sud n'étaient pas conformes aux échantillons.

M. CLARKE : De quelles marchandises s'agissait-il ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Par exemple, le bois. Il y avait différence avec les échantillons soumis, et cela nous a donné beaucoup d'ennuis. Je n'ai pas besoin d'insister sur l'importance, surtout quand il s'agit d'inaugurer un nouveau commerce, de n'envoyer que des articles qui sont en tous points conformes aux échantillons. Rien ne saurait nous causer plus de tort que de laisser croire que les marchands canadiens n'observent pas scrupuleusement leurs engagements, ou ne portent guère attention aux commandes qui leur sont données.

M. HUGHES : Il serait désirable que les agents du Canada, en Australie et dans l'Afrique du Sud, pussent non seulement agir en qualité d'agents pour la vente des marchandises canadiennes, mais qu'ils engageassent aussi les populations de ces pays à faire du commerce avec nous. J'ai pu constater, en Australie et dans la Nouvelle-Zélande, qu'on ne portait que fort peu d'intérêt au commerce du Canada, parce qu'il n'y avait pas marché au Canada pour les produits de ces pays, consistant surtout en peaux et laines. Si ces marchands, qui ont quelque chose à nous vendre, pouvaient s'intéresser à notre pays, cela nous serait d'un grand secours.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Tout cela est parfaitement vrai, et j'ai donné des instructions en conséquence.

M. HUGHES : Je puis ici faire remarquer qu'au Canada nous avons deux maisons qui ont obtenu en Angleterre des premiers et des seconds prix pour leurs pompes à vent.

M. CLARKE : Que dites-vous ?

M. HUGHES : Des pompes à vent.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HUGHES : Je ne doute nullement que le Canada puisse fabriquer d'excellentes pompes à vent, car ce n'est pas le vent qui nous manque. Toutefois, il ne s'agit ici nullement du département de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas moi qui suis aujourd'hui sur la sellette.

M. HUGHES : Si notre agent attirait là-dessus l'attention dans l'Afrique du Sud, il n'y a aucun doute que nous trouverions là un débouché facile pour ces articles.

M. BLAIN : Depuis quand cette subvention de l'Afrique du Sud a-t-elle été accordée?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Un premier crédit de $5,000 a été voté il y a deux ans, mais il ne s'agissait là que d'un premier voyage à titre d'expérience, et je crois qu'on avait surtout alors transporté du bois.

M. BLAIN : Ce crédit est maintenant de $146,000, et il n'y a aucun doute que le Canada désire s'assurer ce commerce, si la chose est possible. Mais le ministre voudrait-il nous dire pourquoi il a recommandé un crédit aussi considérable, et sur quoi il se fonde pour s'attendre que nous aurons dans un avenir prochain un commerce important avec l'Afrique du Sud.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il ne s'agit là, bien entendu, que d'expériences ; mais nous n'avons pas pu obtenir un service mensuel régulier sans offrir une subvention assez considérable. La distance de Montréal à la Ville du Cap est de 6,500 milles et il y a environ 1,000 milles pour aller de là à Durban. Pas une compagnie n'a voulu se charger seule de ce service, et le contrat diffère un peu des autres ; les lignes Allan, Elder-Dempster et Furness-Withy font chacun un tiers du service. J'ai déposé le contrat sur le bureau de la Chambre il a quelques semaines, et il contient des détails complets. Je ne puis pas dire encore quel succès aura cette entreprise, mais il se fait un grand mouvement industriel dans l'Afrique-sud, particulièrement dans le Transvaal et les territoires environnants, et nous espérons fournir à ce pays non seulement de la grosse marchandise, comme le bois, mais aussi des produits alimentaires

de toutes sortes et peut-être des meubles et des machines agricoles.

M. BLAIN : Quel est notre principal rival dans ce pays ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les Etats-Unis y font un commerce assez important et si nous avons établi ce service, c'est parce que les marchands canadiens se plaignaient que leurs marchandises étaient laissées de côté à New-York et qu'ils avaient beaucoup de difficulté à obtenir satisfaction dans ce port. Les principaux représentants du commerce canadien ont vivement insisté pour avoir une ligne canadienne et espéraient faire avec ce pays un commerce très important. Il est encore trop tôt pour juger des résultats, mais tout indique que nous aurons un commerce satisfaisant et j'augure beaucoup de ce service pour l'avenir. La grande difficulté c'est qu'il n'y a presque pas de cargaison de retour et que nous sommes obligés de permettre à ces navires, quand ils n'ont pas de cargaison pour le Canada, de passer par l'Angleterre ou d'autres pays, en revenant.

M. BLAIN : Je crois savoir que jusqu'à présent les espérances du gouvernement ne se sont pas réalisées et que depuis huit mois ce commerce n'a pas été ce qu'on espérait qu'il serait.

Le MINISTRE DU COMMERCE : On ne peut dire cela. Je ne m'attendais pas, moi-même, à ce que ce commerce atteigne son plein développement en six mois. Il faut protéger ces entreprises nouvelles avant de pouvoir en espérer des bénéfices.

M. BLAIN : Les expéditeurs se sont-ils plaints des taux de fret ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On se plaignait de ce que le service était irrégulier, que les bateaux ne partaient pas aux jours dits et qu'ils cherchaient à obtenir du trafic américain, de préférence au trafic canadien.

M. BLAIN : N'est-ce pas de cela qu'on se plaint actuellement ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois qu'on se plaint plutôt des chambres froides dont ces navires devraient être munis d'après le contrat ; les expéditeurs canadiens prétendent qu'on en accorde une trop grande proportion aux expéditeurs américains. Les intéressés ont été avertis de ces plaintes et j'espère que si cela a eu lieu par le passé, on y a apporté remède à l'heure qu'il est.

M. BLAIN : Le gouvernement s'attendait sans doute à ce qu'il se fit un commerce de fruits important entre l'Afrique-sud et le Canada ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, je n'avais pas de grandes expériences à cet égard.

M. BLAIN : A quoi servent les compartiments froids dont parle le ministre ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils ont été exigées pour l'avantage des produits canadiens.

M. BLAIN : Je crois savoir que l'on s'est beaucoup plaint, parmi les producteurs de fruits canadiens, de ce que ces navires n'étaient pas aménagés de manière à permettre un commerce de fruit entre le Canada et l'Afrique-sud.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les compartiments froids n'étaient pas destinés autant, je crois, aux fruits qu'autres produits, tels que le fromage, les viandes et peut-être le beurre. Si l'honorable député veut examiner le contrat qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, il y trouvera des détails assez complets.

M. CLARKE : Envoie-t-on du beurre en Afrique-sud ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons essayé et nous avons assez bien réussi. Nous expédions une grande quantité de fromage. Ces navires traversent l'équateur et ces marchandises sont exposées à souffrir de la chaleur. Je compte plus sur le fromage, les viandes et les produits en conserve, que sur le beurre. La demande est assez considérable à Johannesburg et les régions environnantes. Les Américains font un commerce considérable et nous espérons en obtenir notre part.

M. BLAIN : Ces navires transportent les produits américains de même que les produits canadiens. Le ministre peut-il dire lesquels sont transportés à meilleur marché ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que les taux de fret, à New-York, sont un peu plus bas qu'ici, mais pas beaucoup. D'ailleurs, dans les circonstances, cela était inévitable.

M. CLARKE : Ces navires font-ils escale à New-York ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, ils se rendent directement à la Ville du Cape et de là ils longent la côte.

M. CLARKE : Viennent-ils ici de New-York ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils sont libres d'aller où ils veulent, en revenant. Ils peuvent venir ici de New-York, mais ne prennent pas de cargaisons à New-York. Ils prennent du fret canadien dans nos différents ports, entre Montréal et Halifax.

M. KAULBACH : Combien font-ils de voyages par année ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Un voyage par mois. Nous avons le droit de changer les ports, de temps à autre, selon que nous le croyons à propos.

M. KAULBACH : En revenant, ces navires pourraient aller à Buenos-Ayres, y prendre de la laine et du suif, et à Rio, pour y prendre du café.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, ils peuvent aller où ils veulent. Actuellement il n'y a presque pas de cargaison de retour en Afrique-sud.

M. BORDEN (Halifax) : Je vois qu'il est dit dans le contrat que le gouvernement pourra fixer une échelle de prix maximum. A-t-on établit cette échelle ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, pas encore. Nous avons préféré attendre pour voir l'importance que prendra ce trafic, avant de fixer les prix maximum.

M. BLAIN : L'honorable ministre sait-il si le gouvernement américain subventionne des navires ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne le crois pas.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a dit que l'on s'était plaint de ce que l'on accordait une trop forte proportion des compartiments frigorifiques aux expéditeurs américains. Est-ce que, véritablement, cette ligne transporte une quantité assez considérable de produits des Etats-Unis ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député n'ignore pas que généralement, le chemin de fer Canadien du Pacifique apporte une certaine quantité de fret américain à Saint-Jean. C'est surtout par cette voie que viennent les produits américains.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Où sont les quartiers généraux de l'agent canadien ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il a parcouru toute l'Afrique-sud depuis la ville du Cape-Town jusqu'à Prétoria et Johannesburg. Il a même visité la Rhodésie. C'est un pays très étendu et ses instructions étaient d'étudier toute l'Afrique-sud sous la dépendance de l'Angleterre. Il envoie des rapports régulièrement au ministère du Commerce et ces rapports sont distribués aux différentes chambres de commerce du pays.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Quels sont ses appointements ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : $2,000 par année et ses dépenses de voyage ?

M. R. L. BORDEN : Le ministre dit que le trafic américain sur cette ligne se fait en grande partie par le port de Saint-Jean ; veut-il parler des expéditions de Montréal et de Québec.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je parle du trafic qui se fait dans les compartiments froids. Je crois qu'il n'y en a pas beaucoup d'autres.

M. R. L. BORDEN : Le ministre peut-il nous dire qu'elle est la proportion de ce trafic qui consiste en produits des Etats-Unis et en produits canadiens.

Le MINISTRE DU COMMERCE : A l'exception de ce qui est transporté dans les compartiments froids, la proportion du trafic américain est très faible. Presque tout le trafic consiste en produits canadiens et nous avons instruction, naturellement, de leur donner la préférence.

M. R. L. BORDEN : Cela pourrait modifier nos idées sur l'opportunité d'accorder une forte subvention à cette ligne, s'il était constaté que les cargaisons sont formées en grande partie de produits agricoles et industriels des Etats-Unis. Il nous faudrait, sur ce point, des renseignements aussi précis que le ministre peut les donner.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mes renseignements sont qu'il y a très peu de marchandises américaines, à l'exception de celles qui sont expédiées en compartiments froids. Il y a eu un temps où ce dernier trafic était assez considérable, mais à l'heure qu'il est, la plus grande partie est canadienne.

M. CLARKE : Puisque ces navires reçoivent une subvention pour transporter les produits canadiens, on ne devrait pas leur permettre de transporter les produits américains.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député ne voudrait pas refuser de transporter les marchandises américaines, s'il y avait de la place et si les expéditeurs offrait de payer pour le transport.

M. CLARKE : Alors, nous subventionnons une ligne pour permettre aux industriels américains de faire concurrence aux nôtres.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Au contraire. Supposons que ces navires transportent 3,000 ou 4,000 tonnes de marchandises canadiennes et soient capables de transporter, en même temps, 1,000 ou 2,000 tonnes de marchandises américaines, pour compléter leur chargement ; cela leur permettrait de transporter les marchandises canadiennes à plus bas prix.

M. CLARKE : Mais le gouvernement américain ne paie rien pour ce privilège.

Le MINISTRE DU COMMERCE : S'il y a assez de trafic canadien pour remplir les navires, ces derniers ne transporteront pas de produits américains. Ils n'en transporteront que s'il leur reste de la place. Je crois qu'il serait de mauvaise politique d'exclure les produits américains, quand il n'y en a pas suffisamment de canadiens.

M. CLARKE : C'est une question d'opinion. C'est du nouveau pour moi d'apprendre que ces navires transportent aussi des produits américains.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'ai jamais entendu parler d'un contrat défendant de transporter certains produits,

bien qu'on puisse exiger que la préférence soit donnée aux produits canadiens.

M. CLARKE : Nous payons $146,000 pour ce service avec l'Afrique-sud et ces navires transportent les produits américains en même temps que les nôtres.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il peut s'en trouver, mais la grande partie des cargaisons consiste en produits canadiens.

M. CLARKE : Je ne sais pas si nos chambres de commerce sont au courant de cela.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si nous voulons retirer le plus d'avantage possible de nos routes commerciales et surtout de celle du Saint-Laurent, loin de décourager les Américains de s'en servir, nous devrions souhaiter de voir des millions de tonnes de trafic américain prendre la voie du Saint-Laurent pour être expédiées sur les marchés étrangers par nos navires. Ces marchandises trouveront toujours moyen d'arriver à destination, et il vaut autant que nous retirions les bénéfices de ce trafic.

M. HENRERSON : Accorde-t-on de meilleures conditions aux Canadiens vu que les compartiments froids sont réservés aux produits américains. C'est-à-dire, payons-nous moins cher que si les produits américains étaient refusés ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que oui. Si un navire peut transporter 5,000 tonnes et n'a que 3,000 tonnes de produits canadiens, les probabilités sont que les expéditeurs canadiens obtiendront des conditions plus avantageuses si la cargaison est complétée à l'aide de 2,000 tonnes d'autres produits. Il faut toujours que le prix du voyage d'un port à l'autre soit payé.

M. HENDERSON : La seule chose c'est que nous subventionnons des navires pour transporter les produits de nos rivaux étrangers, en même temps que les nôtres.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La plus grande partie de ce qui est expédié consiste en produits canadiens et je ne vois pas que nous ayons rien à gagner en excluant les autres.

M. CLARKE : Le ministre peut-il nous dire quelle est la proportion du fret canadien et du fret américain ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je doute fort qu'il y ait 10 pour 100 de fret américain.

M. CLARKE : Quelle est la capacité de ces navires ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : De 5,000 à 6,000 tonnes.

M. CLARKE : La partie américaine de la cargaison consiste en marchandises expédiées en compartiments froids ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : En partie.

M. CLARKE : Ce sont des produits alimentaires ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, et nous-mêmes en expédions une certaine quantité, par voie de New-York.

M. CLARKE : Comment ce fret nous arrive-t-il ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Surtout par chemin de fer, une partie par le Grand Tronc et l'autre par le Pacifique Canadien.

M. CLARKE : Où nous procurons-nous le fret américain ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le seul que nous ayons est celui qui nous est apporté par nos chemins de fer, le Grand Tronc et la Compagnie du Pacifique.

M. BLAIN : Il y a trois compagnies qui touchent chacune une partie de cette subvention de $146,000. Ces navires venaient-ils dans les ports canadiens avant la signature de ce contrat ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Sans doute que les navires de la ligne Allan y venaient.

M. BLAIN : Et les autres ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les navires de la ligne Elder-Dempster venaient aussi au Canada mais n'allaient pas en Afrique-Sud.

M. BLAIN : Après la signature de ce contrat, ces compagnies ont-elles mis de nouveaux navires sur cette ligne ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La ligne Elder-Dempster en a certainement mis. Je ne suis pas certain quant à la Furness-Withy. La Compagnie Allan possède une flotte nombreuse et elle a affecté quelques-uns de ces navires au service du Sud-africain.

M. BLAIN : L'honorable ministre peut-il savoir au juste quelle est la proportion de trafic qui vient des Etats-Unis ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est un peu difficile à dire, car les marchandises nous arrivent par les chemins de fer qui ne font guère de distinction quant au lieu de provenance. Nous sommes obligés de faire des calculs approximatifs mais je ne crois pas me tromper en disant que la proportion n'est pas forte.

M. CLARKE : Je désirerais avoir des renseignements positifs sur ce point, si c'est possible.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je tâcherai de vous les procurer, mais il sera peut-être certain, dans tous les cas, que la grande masse des cargaisons consiste en produits canadiens.

M. CLARKE : Comment l'honorable ministre le sait-il ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Par les compagnie de steamers et les bureaux de douane.

M. CLARKE : Ne pourrait-on pas demander aux compagnies de steamers quelle est la quantité exacte de marchandises venant des Etats-Unis.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Certainement.

Communication à vapeur, durant la saison de 1903, depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de la navigation, entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, $12,500.

M. R. L. BORDEN : A-t-on apporté quelques changements dans ce service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce service était fait par le steamer " Admiral ". Il est maintenant fait par un navire à hélice d'un plus fort tirant d'eau. Il a éprouvé quelques difficultés à entrer dans certains ports.

M. MARCIL (Bonaventure) : Le contrat est-il signé ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non.

M. MARCIL : Je ne puis pas laisser passer ce crédit, M. le président, sans remercier le ministre du Commerce des efforts qu'il a faits depuis deux ou trois ans, pour améliorer ce service. Il convient d'en remercier aussi l'honorable premier ministre. A plusieurs reprises l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) et moi, nous sommes allés auprès de l'honorable ministre pour en obtenir un service plus satisfaisant que celui que nous avions autrefois. Il se fait entre Dalhousie et le bassin de Gaspé, sur un parcours de 160 milles, tout le long des comtés de Bonaventure et de Gaspé. Comme le comté de Gaspé n'a pas de chemin de fer et que celui de Bonaventure n'en a pas non plus sur un tiers de sa longueur on attache une grande importance à ce service par eau. Le vieux steamer " Admiral " était sur cette ligne depuis 25 ou 30 ans. C'était peut-être un bon navire dans son temps, mais il ne répond plus aux besoins du jour. Il appartenait au général Grant dès 1864. Il était muni de roues à aubes et, par conséquent, il ne convenait pas à ce service. Depuis six ou sept ans, la population de ces comtés demandait un navire plus moderne. Le premier ministre et le ministre du Commerce comprirent la justesse de cette demande et donnèrent instruction à M. Connolly, qui fait le service sous le nom de Compagnie de Transport de l'Atlantique-nord, de fournir un navire plus moderne, à hélice, de manière à pouvoir commencer le service plus de bonne heure au printemps et le continuer plus tard à l'automne, car on peut facilement naviguer dans la baie des Chaleurs pendant 10 mois de l'année ; un navire spécialement construit pour ce service pourrait naviguer le long de la côte presque toute l'année, à Paspébiac et d'autres ports, pendant les douze mois. L'an dernier, M. Connolly, à la demande du gouvernement, consentit à remplacer l' " Admiral " par un meilleur navire. Il se rendit en Angleterre et fit l'acquisition d'un navire à marchandises, qu'il a appelé le " Restigouche ". Ce navire fait le service depuis le printemps sans qu'un contrat ait été signé par le gouvernement.

Les lettres que je reçois de mes électeurs disent tous que le " Restigouche " ne convient pas du tout à ce service. C'est un excellent navire pour transporter les marchandises, mais il n'est pas du tout aménagé pour recevoir les passagers. Dans un pays où il n'y a pas de chemin de fer, la question des navires à passagers est très importante. Le " Restigouche " n'a que très peu de cabines, bien qu'on en ait construit quelques-unes de plus, depuis le printemps. A l'heure qu'il est, le service se fait d'une manière plus ou moins satisfaisante, sans qu'il y ait de contrat ; mais je suppose qu'à la fin de la saison M. Connolly demandera à être payé pour le nombre de voyages qu'il a fait.

A Campbellton, Nouveau-Brunswick, d'où doit partir ce service, il se publie un journal appelé " Events," un journal ne faisant pas de politique et qui, je crois, traite ces questions avec impartialité.

Il parle de ce service qui, ne l'oublions pas, ne sert pas uniquement à la population de l'endroit, mais aussi aux nombreux touristes qui nous visitent en été. Le rédacteur de ce journal fit un voyage à bord du "Restigouche" et raconta ses impressions dans un article de deux colonnes et demi de son journal. Je n'ai pas l'intention de citer tout l'article, mais j'en donnerai un extrait pour faire comprendre au ministre du Commerce la nécessité d'un changement. Dans un passage de l'article en question, le rédacteur explique les qualités que doit réunir un navire pour ce service particulier :

Quelles sont les qualités que doit posséder un navire pour faire le service de la baie des Chaleurs ?

Pas trop grand, mais solide.

Prompt à se mettre en marche.

Obéissant très bien au gouvernail.

Ne tirant pas beaucoup d'eau.

Marchant à une bonne vitesse, en dehors des ports, et en état de rencontrer un peu de glace à l'automne.

Le Restigouche est trop long pour sa largeur et virtuellement incapable d'accoster ; il est naturellement lent à se mettre en marche ; il tire trop d'eau, n'ayant qu'une seule hélice, il est incapable de reculer et ce n'est que lorsqu'il marche à grande vitesse qu'il obéit au gouvernail. En un mot dans son état actuel ce navire n'est pas du tout à sa place. Si son service consistait à transporter les marchandises et les voyageurs, directement de Dalhousie à Gaspé, il pourrait nous donner un assez bon service, en avant un peu plus soin de ses passagers, mais ce n'est pas du tout ce qu'il a à faire.

Quand le navire part de Dalhousie à 2 heures du matin, il doit arrêter à 22 ou 23 endroits, avant d'arriver à Gaspé, à 10 ou 11

heures du soir. Comme c'est un bateau côtier, il est supposé se tenir aussi près que possible de la rive, mais un navire qui tire 16 pieds d'eau ne peut pas venir près de terre. Les voyageurs sont obligés d'aller l'attendre deux ou trois heures, dans des embarcations. Ce navire doit arrêter à New-Carlisle, mais lors de son premier voyage, il passa devant le chef-lieu du comté de Bonaventure sans arrêter, au grand désappointement de la population. Il avait une cargaison pour le bassin de Gaspé et n'a pas voulu arrêter. Le rédacteur de l' " Events " décrit ensuite les efforts de l'équipage pour arrêter à Carleton, une station balnéaire bien connue. Il y a à cet endroit un magnifique quai avec 15 pieds d'eau à l'eau haute.

Notre première escale est à Carleton, où une première tentative pour accoster échoua misérablement, et le " Restigouche," dans ses efforts pour rester dans son élément, se vit entraîner vers le sable de la grève. On fit machine en arrière (ceux qui s'y connaissent prétendent que cela n'est jamais permis, à moins que le navire ne soit complètement arrêté) tout le navire fut ébranlé de l'avant à l'arrière ; finalement il parvint à reculer et une deuxième tentative l'amena en travers à l'extrémité du quai. Nous n'avons pas à raconter ici les efforts de l'équipage ; il suffit de dire qu'il fallut deux heures pour amarrer.

Il est facile de voir que ce navire ne convient pas du tout à ce service. Ce qu'il faut, c'est un navire dont le tirant d'eau ne dépasse pas 10 pieds, ou 12 pieds au plus ; un navire à hélice, capable de briser une mince couche de glace à Dalhousie et dans le bassin de Gaspé, au mois d'avril, et de continuer le service jusqu'au 1er janvier. Il devrait être convenablement aménagé pour recevoir des passagers et aussi pour transporter des marchandises, car il se fait un trafic considérable sur cette ligne.

J'ai cru devoir donner ces quelques explications en justice pour mes électeurs et je suis certain que si l'honorable député de Gaspé n'avait pas été obligé de partir cette après-midi pour Montréal, il corroborerait tout ce que je viens de dire, et j'espère que l'honorable ministre pourra nous donner un meilleur service l'an prochain. S'il n'y a pas d'autre moyen que de demander publiquement des soumissions, j'espère qu'on en demandera de bonne heure cette année. Il devrait être stipulé que ce service devra se prolonger aussi longtemps que possible, non seulement à Dalhousie, qui est fermé par la glace au commencement de novembre, mais dans la Baie des Chaleurs où la navigation est possible pendant dix mois de l'année. Je n'ai rien à ajouter. Encore une fois je remercie le ministre du Commerce du mal qu'il s'est donné pour améliorer ce service, et j'espère qu'il me pardonnera le travail que je lui ai imposé. La situation particulière de ces comtés demande que l'on porte un intérêt tout spécial à ce service par eau.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le " Restigouche " n'a pas donné un aussi bon service que celui qu'on en attendait. J'ai pris note des remarques de l'honorable député (M. Marcil) et je ferai tout en mon pouvoir pour rendre justice à la population de la Gaspésie.

Communication à vapeur, durant l'année 1903, entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello, et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, $2,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce service est fait par une compagnie de navires de Campobello.

M. GANONG : La seule objection, c'est que ce crédit devrait comporter $1,000 de plus, pour nous donner le service que nous devrions avoir.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami trouvera un autre crédit dans le budget supplémentaire, pour ce service.

L'administration de la loi concernant les Chinois, y compris les gratifications aux employés des ministères du commerce et des douanes, $5,000.

M. TAYLOR : Il y a une augmentation.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il nous est venu beaucoup d'immigrants et le revenu, de ce chef, a considérablement augmenté. Le nombre des immigrants chinois, durant l'année, a augmenté de 2,544 à 3,587, et le revenu est augmenté de $178,000 à $364,000. Nous retirons actuellement environ $500,000 des Chinois. Je crois que lorsque la présente loi sera en vigueur, cela cessera.

M. R. L. BORDEN : Comment la loi concernant l'immigration chinoise est-elle administrée

Le MINISTRE DU COMMERCE : Sous la direction du contrôleur de l'immigration chinoise ; mais nous employons de préférence les fonctionnaires du ministère des Douanes et nous leur accordons une certaine rétribution pour s'occuper des immigrants et percevoir la taxe. C'est surtout à Vancouver et à Victoria que cette taxe est prélevée.

M. R. L. BORDEN : Quelle somme a rapporté cette taxe l'an dernier?

Le MINISTRE DU COMMERCE : $364,000. On calcule que cette année, elle rapportera $526,000. Nous en touchons la moitié et l'autre moitié va au gouvernement de la Colombie Anglaise.

M. BLAIN : A quel chiffre a-t-on augmenté cette taxe?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'augmentation ne prendra effet que le premier janvier prochain. Il n'y a pas de doute que cette augmentation dans le nombre des immigrés est en prévision d'une augmentation prochaine de la taxe.

M. BLAIN : Combien y a-t-il de Chinois au Canada, à l'heure qu'il est? et le ministre peut-il en donner le nombre par province?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pour avoir des renseignements exacts l'honorable député peut consulter le recensement. Nous calculons cependant qu'il doit y en avoir environ 20,000 au Canada à l'heure qu'il est. La plus grande partie est établie dans la Colombie Anglaise.

M. BLAIN : Combien de Chinois ont émigré au Canada, depuis qu'il a été décidé d'augmenter la taxe ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le nombre des immigrants chinois inscrits est de 3,587.

Part de dépenses payables par le Canada pour le bureau international des douanes, $600.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous payons cette faible somme au bureau des douanes à Bruxelles.

M. R. L. BORDEN : A quoi sert ce bureau?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est supposé nous fournir les renseignements concernant les changements apportés de temps à autre dans les tarifs des différents pays d'Europe et d'ailleurs. C'est un bureau de renseignements. Nous payons cette somme pour être renseignés promptement sur ces changements.

M. BLAIN : Recevons-nous un rapport annuel?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous recevons beaucoup plus d'un rapport par année. Nous sommes informés immédiatement, chaque fois qu'il survient un changement dans le tarif d'un pays affilié à ce bureau.

M. BLAIN : Ces rapports sont-ils publiés dans les livres bleus?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

Agence commerciale, y compris les dépenses se rattachant à la négociation des traités ou à l'extension des relations commerciales, $40,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce crédit est le même que celui des années précédentes. Quatre agents ont été nommés depuis l'an dernier : M. Poindron, à Paris ; M. Jardine, dans l'Afrique-sud : M. Ross, à Melbourne, Australie ; M. Ball, à Birmingham.

M. R. L. BORDEN : Combien possédons-nous d'agences commerciales en tout?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Onze.

M. R. L. BORDEN : Où sont-elles établies?

Le MINISTRE DU COMMERCE : M. Lark, à Sydney ; M. Ross, à Melbourne ; M. Jardine, dans l'Afrique-sud ; M. Ball, à Birmingham ; M. Poindron, à Paris ; M. Burke, à Kingston, Jamaïque ; M. Bryson, à Antigua ; M. Horsford, à St. Kitts ; M. Tripp à Trinidad et Tobago et M. Suntum à Christiana, Norvège.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre peut-il nous donner un aperçu des services que ces agences rendent au pays?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les plus petites, dont les titulaires sont très peu rétribués, nous envoient des rapports chaque fois que l'agent pense qu'une occasion se présente pour le Canada de faire du commerce avec le pays auprès duquel il est accrédité, et ils nous tiennent au courant des échanges commerciaux entre le Canada et ce pays. Les agents qui reçoivent des appointements plus élevés, tel que MM. Larke, Ross, Jardine, Ball et Poindron, sont supposés voyager, plus ou moins, dans le pays où ils résident, et faire des rapports mensuels, ou plus fréquents, si c'est nécessaire, et nous fournir tous les renseignements qu'ils croient de nature à être utiles au commerce canadien. La plupart de ces agents ont été nommés tout récemment. M. Larke est le seul vieil employé. Il habite la Nouvelle-Galles du Sud depuis nombre d'années.

M. BLAIN : A-t-on nommé de nouveaux agents cette année?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, je viens de donner les noms : M. Ross, à Melbourne ; M. Jardine, à la ville du Cap ; M. Ball, à Birmingham et M. Poindron, à Paris.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre peut-il nous dire ce qu'il pense des résultats pratiques que nous retirons de cette dépense? Considère-t-il que c'est de l'argent bien employé?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La plupart de ces agents viennent à peine d'être nommés. M. Ross n'exerce ses fonctions que depuis six mois, M. Jardine depuis un an, à peu près, M. Ball depuis deux ou trois mois et M. Poindron depuis six ou huit mois. Je ne puis pas dire à présent jusqu'à quel point ces agents réussiront à développer notre commerce. Ils me paraissent tous très zélés, pour appeler l'attention de la population parmi laquelle ils résident sur les produits du Canada et ils s'empressent de communiquer leurs observations aux fabricants et aux marchands canadiens, concernant les produits qui conviennent le mieux aux marchés de ces pays. J'espère qu'ils emploieront bien l'argent que le pays dépensera pour eux, mais ces nominations sont encore trop récentes pour dire ce qui en résultera.

Les rapports de M. Larke que nous recevons depuis six ou sept ans sont toujours préparés avec beaucoup de soins et je considère qu'il a beaucoup contribué à développer notre commerce avec l'Australasie. Ce commerce a fait de grands progrès depuis quelques années et je crois que nous le devons, en grande partie, à M. Larke. Je crois que nos autres agents contribueront, plus ou

moins, à répandre des informations utiles, mais c'est surtout aux industriels et aux négociants à profiter des avantages qu'offrent ces agences. Les fonctions de ces agents sont à peu près celles des agents consulaires des pays européens. On peut les considérer comme les consuls du Canada.

Prime sur l'acier et le fer et sur le raffinage du plomb, pour faire face aux frais de la mise à exécution de l'acte, $5,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La plus grande partie de cet argent nous sera remboursée par ceux auxquels les primes auront été payées. Nous serons obligés, naturellement, de surveiller la production et de redoubler de vigilance, principalement au sujet du raffinage du plomb.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a ici une augmentation de $2,500.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, mais l'honorable député n'ignore pas que nous augmentons les primes sur le fer, l'acier et le plomb et que la production augmentera considérablement dans les deux cas.

M. BORDEN (Halifax) : Quoi qu'en dise l'honorable ministre, je ne comprends pas qu'une augmentation des primes entraîne une augmentation des dépenses.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela augmentera la production et par conséquent la somme d'ouvrage à faire et, de plus, je crois que cette augmentation des primes aura pour conséquence de remettre en exploitation plusieurs mines de plomb qui sont maintenant abandonnées.

M. BORDEN (Halifax) : Si cela comprend aussi le raffinage du plomb, je comprends la justesse du raisonnement de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, cela comprend aussi le plomb. Notre but est de faire payer ces dépenses par ceux qui recevront les primes et de voir à ce que ces dernières ne soient payées qu'à bon escient.

Inspection des denrées—inspecteur en chef, inspecteurs, sous-inspecteurs et autres employés pour l'exécution des actes d'inspection générale et du grain du Manitoba, $48,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Auparavant ces inspecteurs étaient payés à même le fonds des grains du Manitoba et recevaient des honoraires. Nous avons cru préférable de leur donner des appointements fixes et de verser ces honoraires au fonds du revenu consolidé. A venir jusqu'au 30 juin de cette année, nous avons ainsi perçu, en honoraires, $76,900, et les dépenses se sont élevées à $65,000.

Inspection de la ficelle d'engerbage, $2,000.

M. TAYLOR : Le ministre voudra-t-il expliquer pourquoi il a nommé un inspecteur de la ficelle d'engerbage ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les cultivateurs se sont souvent plaints de ce que la ficelle d'engerbage n'était pas ce qu'elle devrait être et nous avons jugé à propos de leur venir en aide, en nommant un inspecteur aux appointements de $1,200 par année.

M. TAYLOR : Comment peut-on inspecpecter une certaine quantité de ficelle d'engerbage ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Probablement de la même manière qu'on inspecte les barils de pommes, en prenant des échantillons et en voyant s'ils répondent aux exigences de la loi.

M. TAYLOR : Comment l'inspecteur fera-t-il son inspection avec des échantillons ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Chaque paquet de ficelle est supposé contenir un certain nombre de pieds et peser un certain poids. L'inspecteur peut choisir un certain nombre de paquets dans une fabrique et s'il constate que ces échantillons sont en règle, il pourra en conclure qu'il en est de même pour le reste. Mais s'il constatait qu'un certain nombre d'échantillons ne contiennent pas la quantité voulue, il serait excusable de faire un rapport dans ce sens et de faire condamner les coupables à l'amende. Il y a une loi pour punir ceux qui vendent de la ficelle d'engerbage sans donner la quantité et la qualité requise.

M. HENDERSON : Je crois que la loi ne parle pas de la qualité mais seulement de la quantité. Elle exige que chaque paquet porte une étiquette indiquant le nombre de pieds par livre, et je comprends que les fonctions de cet inspecteur consisteront à s'assurer que chaque paquet contient bien la quantité réglementaire.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il verra à faire observer la loi.

M. HENDERSON : La ficelle américaine sera-t-elle aussi soumise à cette inspection ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'inspecteur a reçu instruction de voir à ce que la ficelle américaine remplisse les conditions exigées par la loi.

M. HENDERSON : C'est l'importateur qui est responsable quand la loi n'est pas observée ?

M. ROBINSON (Elgin) : Cet inspecteur a-t-il fait son inspection cette année ?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Oui.

M. ROBINSON (Elgin) : A-t-il trouvé des délinquants ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il rapporte qu'en général le résultat de son inspection a été satisfaisant. Je crois qu'on accorde aux fabricants une marge de 5 pour cent, mais si cette marge est dépassée, les délinquants sont passibles d'une amende. Il dit dans son rapport que la majorité des fabricants s'est conformée à la loi.

M. TAYLOR : Le ministre du Commerce ferait aussi bien d'avouer que ce poste a été créé pour donner un emploi à M. Haycock, le chef des Patrons, qui a tant aidé aux libéraux dans l'élection de 1896 et qui mériterait d'en recevoir une récompense. Il fallait une place pour M. J. A. Haycock et on l'a nommé inspecteur de la ficelle d'engerbage, une chose qui n'est pas plus nécessaire que l'inspection des maringouins. Pour examiner une pelote de ficelle il faut la dérouler et comme cela gâterait la ficelle, le gouvernement aurait à en payer la façon. C'est à peu près tout ce que M. Haycock a à faire. Nos cultivateurs sont assez avisés pous inspecter eux-mêmes la ficelle qu'ils achètent.

M. COCHRANE : C'est une simple sinécure.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement ne voudrait pas faire une pareille chose.

M. BLAIN : Comment a-t-on fait pour se passer de cet inspecteur, depuis tant d'années ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On s'est plaint de ce que les intérêts des cultivateurs étaient négligés.

M. BLAIN : Il doit y avoir eu un échange de correspondances concernant cette nomination ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne le crois pas.

M. BLAIN : Quand a été passée cette loi concernant l'inspection de la ficelle d'engerbage ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne sais pas au juste, mais c'est avant qu'on ait confié au ministère du Commerce l'inspection de la ficelle.

M. BLAIN : Et depuis que cette loi est passée, on a fabriqué de la ficelle au pénitencier, sans la faire examiner. Y a-t-il eu des plaintes quelque peu générales, concernant la qualité de la ficelle?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne puis pas dire si l'on s'est plaint de la ficelle fabriquée au pénitencier, mais on s'est plaint de ce que les paquets de ficelle ne répondaient pas aux exigences de la loi.

M. BLAIN : En quoi consistent les fonctions de cet inspecteur ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il visite les fabriques de ficelle, et de temps à autre, les principaux magasins où se vend la ficelle. S'il constate que les paquets ne sont pas conformes aux dispositions de la loi, il fait son rapport en conséquence et fait punir les coupables.

M. BLAIN : Les trois quarts de la ficelle consommée au Canada sont fabriqués aux Etats-Unis. L'inspecteur doit-il examiner aussi la ficelle importée ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ses instructions sont de voir à ce que la ficelle qui est vendue aux cultivateurs soit telle que la loi l'exige.

M. BLAIN : Il y a eu un temps où la plus grande partie de la ficelle consommée au Canada était fabriquée dans le pays, mais aujourd'hui, grâce à la politique libre-échangiste de l'honorable ministre, les trois quarts de cette ficelle nous viennent des Etats-Unis.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne suis pas prêt à dire quelle est la proportion de la ficelle importée.

M. BLAIN : Cette affirmation a été faite ici même et je ne la crois pas exagérée. Ce que je ne comprends pas, c'est que le gouvernement n'ait pas songé à nommer un inspecteur lorsqu'il se fabriquait beaucoup de ficelle dans le pays. A présent que nous en fabriquons très peu, il s'aperçoit qu'un inspecteur est nécessaire.

M. HENDERSON : Je considère qu'il est indifférent que nous ayons un inspecteur ou non. L'idée de charger un homme d'inspecter toute la ficelle d'engerbage consommée au Canada est ridicule ; il ne peut pas en inspecter la millième partie. Je suis porté à croire, comme l'honorable député de Leeds, qu'il s'agissait plutôt de donner une place à M. Haycock, que de faire quelque chose d'utile au pays. Tout les paquets de ficelle qu'il pourra inspecter ne rapporteront pas de forts bénéfices à nos cultivateurs.

Il faudrait au moins 50 inspecteurs pour inspecter la ficelle qui se consomme au Canada. Et de plus, que fera-t-on de la ficelle que M. Haycock aura inspectée ? On ne peut pas examiner un paquet de ficelle sans le gâter? Le gouvernement dédommagera-t-il les fabricants ou les marchands dont on aura examiné la ficelle? Car un paquet de ficelle une fois déroulé ne peut plus servir. J'ai entendu dire que M. Haycock possédait un instrument pour enrouler la ficelle de nouveau, mais je ne crois pas qu'il puisse faire ce travail avec assez de perfection pour que la ficelle sorte avec facilité de la lieuse mécanique. Il faudra payer des sommes considérables pour dédommager les fabricants de ficelle des dommages que leur causera cette inspection, et le ministre ferait bien de demander un crédit à cet effet.

M. WILSON : Quelles aptitudes spéciales possède M. Haycock pour remplir cette position ? Je ne croyais pas qu'un maraîcher possédait des aptitudes spéciales pour faire un inspecteur de ficelle d'engerbage. Je crois plutôt que monsieur Haycock a été nommé en récompense des servires qu'il a rendus au gouvernement, en allant parler en faveur de ces candidats, dans les différents comtés du pays. Il est venu dans mon comté, mais il n'a pas obtenu beaucoup de succès parce qu'il y était trop connu.

Je me rappelle que le ministre du Commerce a écrit un jour une lettre dans la-

quelle il déclarait que le programme des patrons était celui du parti libéral, et l'économie était alors le principal article du programme des patrons. Je ne vois pas quelle économie il y a à nommer un inspecteur de ficelle d'engerbage, uniquement parce que cet inspecteur se donne comme un patron et travaille en faveur du parti libéral.

M. BLAIN : Nous aimerions à entendre le ministre nous expliquer les aptitudes et les talents de M. Haycock, pour cette position.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si mon honorable ami a rencontré M. Haycock dans les assemblées publiques, ou ailleurs, il admettra que c'est un homme d'une grande intelligence.

M. CLARKE : Il l'a bien mal employée.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Sans vouloir faire allusion à mon honorable ami, je puis dire que j'ai connu beaucoup de personnes occupant de hautes positions qui ont fait un mauvais usage de leur intelligence.

M. BLAIN : J'ignorais que pour faire un inspecteur de ficelle il fallait être un bon orateur populaire. L'honorable ministre ne devra pas oublier qu'il lui reste encore beaucoup de monde à récompenser. Pour ma part je proteste contre ce gaspillage et je demande que ce crédit soit rayé. La loi concernant la fabrication de la ficelle exige que le fabricant mette un étiquette sur chaque paquet indiquant le nombre de pieds par livre. Alors qu'a-t-on besoin d'un inspecteur?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le fabricant peut commettre des erreurs et ne pas donner la quantité requise.

M. BLAIN : Cet inspecteur a été nommé au mois de juin dernier. Il s'est fabriqué beaucoup de ficelle depuis et il a dû faire quelques rapports au département—il a dû dire si les fabricants respectaient la loi et si la grande quantité de ficelle importée répond aux exigences de la loi.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Il a fait un rapport, et autant qu'il a pu s'en rendre compte jusqu'à présent, il considère que la ficelle fabriquée ici répond aux exigences de la loi.

M. TAYLOR : L'honorable ministre peut-il produire ce rapport ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Certainement.

M. TAYLOR : Si le ministre avait nommé un inspecteur pour voir à ce que les fabricants ne réalisent pas des bénéfices de 100 pour 100, il aurait rendu un service aux cultivateurs. S'il veut consulter les Débats du 29 juillet il verra que le ministre de la Justice y donne les prix payés chaque année, depuis 1893, pour le manille pur, et s'il veut consulter aussi le rapport du précédent ministre de la Justice il verra qu'on peut fabriquer de la ficelle pour ¾c. par livre. Si on ajoute à cela le prix du manille et un profit raisonnable, on a le prix auquel la ficelle devrait être vendue aux cutivateurs. Doublons le prix, si l'on veut, et on verra que les cultivateurs payent encore trop cher. M. Clarke, de Toronto, a demandé :

Quel prix moyen, par livre, a été payé chaque année depuis 1893 par le gouvernement du Canada pour la fibre de Manille servant à la fabrication de la ficelle au pénitencier de Kingston ?

Le ministre de la Justice répondit qu'on n'en avait pas acheté en 1893 ; et qu'en 1894, on avait payé $4.38 par quintal. Ajoutons 75 cents pour la fabrication, et cela donne 5 cents par livre. En 1894, la ficelle a été vendue aux cultivateurs à 6½ cents environ. En 1895, le manille coûtait $4.13 ; en 1896, $4.46 ; en 1897, $4.26. En 1897, les cultivateurs ont payé environ 13 cents la livre pour la ficelle d'engerbage ; cela se pratiquait sous les yeux du gouvernement, pendant plusieurs années, et pourquoi nommait-il pas alors un inspecteur chargé de voir à ce que les cultivateurs ne fussent pas trompés ? En 1898, le manille pur coûtait $3.71. Si on ajoute le coût de fabrication qui est de 75 cents, nous arrivons au coût total de $4.50 par cent livres, et cependant les cultivateurs, en 1897, ont payé leur ficelle 13 cents la livre. En 1899, le manille pur coûtait $3.39. En 1900, il n'y en a pas eu. Nous en avions acheté suffisamment en 1899, à $5.39, pour suffire à la fabrication de l'année suivante. Et cependant, en 1900, le manille s'est vendu de douze à quinze cents. Cela n'empêche pas le gouvernement d'attribuer à la guerre les prix élevés qu'on demandait aux cultivateurs. En 1901, le manille se vendait $7.54 et en 1902, $6 par 100 livres. Ajoutons 75 cents pour la fabrication et un cent par livre de bénéfice, cela nous donne $7.15. Cependant, la ficelle se vendait de douze à treize cents. Pourquoi, encore une fois, le gouvernement n'a-t-il pas nommé un inspecteur chargé de voir à ce que les cultivateurs ne soient pas volés de cette manière. Il y avait alors quelque chose à faire pour un inspecteur. Aujourd'hui, le gouvernement nomme M. Haycock, un maraîcher, aux appointements de $100 par mois, plus ses frais de voyage qui ne seront pas moins de cent autres dollars par mois, pour parcourir le pays et voir à ce que les fabricants mettent, sur chaque paquet, une étiquette indiquant la quantité de ficelle contenue dans ce paquet. J'espère que le ministre consentira à ce que ce crédit soit rayé et trouvera quelque autre emploi pour M. Haycock.

M. COCHRANE : L'honorable premier ministre a prétendu hier qu'il remplissait une obligation morale. Qu'il me permette d'appeler son attention sur ce fait. Le ministre du Commerce dit que M. Haycock possède des aptitudes hors ligne et que c'est un orateur populaire très éloquent. Un jour, le même ministre écrivit que M. Hay-

cock était le président des Patrons de l'industrie et qu'il approuvait son programme. Quel était alors le programme des patrons ? Il critiquait les gaspillages du gouvernement. Je me rappelle le temps où l'honorable ministre siégeait dans les rangs de l'opposition et s'élevait avec force contre les dépenses inutiles des torys qui dépensaient 35 millions de piastres pour gouverner un pays de cinq millions d'âmes. Je demande aujourd'hui à l'honorable ministre de remplir les promesses qu'il faisait dans l'opposition, quand il s'engageait à réduire les dépenses de trois à quatre millions de dollars. Pense-t-il réaliser une économie en donnant $1,200 à cet inspecteur ? Le premier ministre doit éprouver du chagrin en voyant son gouvernement renier ainsi les principes qu'il proclamait dans l'opposition.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne suis pas du tout de cet avis.

M. COCHRANE : Les choses changent avec les circonstances. L'honorable premier ministre trouve qu'il occupe une belle position et il est prêt à jeter aux quatre vents ses promesses d'antan. Il ne demande qu'une chose, c'est de rester au pouvoir. Je le défie, lui et son collègue, le ministre du Commerce, d'indiquer un seul principe qu'ils défendaient dans l'opposition et qu'ils n'ont pas renié depuis. Ils cherchent à excuser leur gaspillage en disant : " Nous avons hérité de cela des gouvernements précédents." Ils n'ont certainement pas hérité de cet inspecteur. Que sont devenus les 60 millions de dollars qu'ils ont gaspillés en six ans ? Ils n'ont pas mené à bonne fin, une seule grande entreprise. Ils soumettent actuellement au pays un projet qu'ils n'ont pas l'intention de mettre à exécution. Tous leurs efforts n'ont qu'un but, celui de rester au pouvoir aussi longtemps que possible.

M. HEYD : Un des plus grands éloges que l'on puisse faire du gouvernement actuel c'est de constater que les Patrons de l'industrie—une organisation qui a dû son existence au gaspillage et aux injustices du parti conservateur—ont complètement disparu de la scène depuis l'avènement du gouvernement actuel.

M. BLAIN : On devrait nous donner des explications sur les aptitudes spéciales de cet inspecteur. Puisqu'il s'agit de lui payer $1,200 par année, plus ses frais de voyages, c'est-à-dire $2,500 par année, nous sommes en droit d'exiger qu'il possède certaines aptitudes pour remplir sa charge. J'aimerais aussi à savoir si on s'est plaint au ministre du Commerce que la ficelle fabriquée au Canada et la ficelle importée ne remplissaient pas les conditions exigées par la loi. Les Patrons de l'industrie ou les cultivateurs, comme corps, ont-ils demandé la nomination de cet inspecteur ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On s'est souvent plaint de ce que les paquets de ficelle vendus aux cultivateurs ne contenaient pas la quantité réglementaire. Quant à l'inspecteur lui-même, je suis convaincu qu'il est assez intelligent pour s'acquitter des fonctions importantes et ardues qui lui sont confiées.

M. BLAIN : L'honorable ministre prétend-il que ce fonctionnaire est réellement nécessaire dans l'intérêt des cultivateurs ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois qu'il est à propos de protéger le cultivateur. Nous devons voir à ce que chaque paquet de ficelle qu'on lui vend contienne la quantité règlementaire. Les cultivateurs canadiens, qui n'ont guère leur juste part dans la distribution du patronage, sont toujours heureux de voir que l'on confie à l'un d'entre eux le soin de voir à ce que les dispositions de la loi soient appliquées à leur avantage. Je dois ajouter que plusieurs personnes m'ont manifesté le plaisir qu'elles éprouvaient de voir que le gouvernement avait pris cette décision.

M. BLAIN : L'honorable ministre pourrait-il soumettre ces lettres à la Chambre ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Malheureusement, je crois que plusieurs d'entre elles sont confidentielles.

M. HENDERSON : C'est faire injure au ministre de la Justice que de voir le ministre du Commerce employer un fonctionnaire pour surveiller la production du gouvernement et voir à ce que la ficelle fabriquée porte une étiquette indiquant la longueur contenue dans chaque paquet. Je serais curieux de savoir si le ministre a reçu un rapport de la fabrique de Kingston. Car il est fort possible que si d'autres ne mettent pas la quantité de ficelle voulue dans les paquets, que l'on fasse la même chose à cet endroit. Mais on dirait que le gouvernement doit nommer des cultivateurs pour surveiller son propre travail.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député (M. Henderson) croit que nous avons besoin de beaucoup de surveillance, et il l'a répété plusieurs fois.

M. ROBINSON (Elgin) : J'espère bien que l'on n'a pas l'intention de laisser planer des doutes sur la conduite des patrons ou des cultivateurs, car j'ai moi-même fait partie de cette association des patrons. C'est par ces derniers que j'ai été élu pour venir voter la réduction des dépenses du gouvernement si possible. Ils m'ont envoyé ici pour voir à ce que justice égale soit rendue à tout le monde, si je sais ce que veut dire le mot justice, et croient que j'ai fait mon devoir. Mais il y a une chose certaine, c'est que maintenant que les fabricants et les importateurs de ficelle d'engerbage savent qu'un inspecteur de cet article est nommé, ils auront bien

soin de mettre dans la pelote la quantité de ficelle voulue par la loi. Il y a toujours cette raison qui milite en faveur de la nomination d'un inspecteur de ficelle d'engerbage. La question est de savoir si on a nommé un homme qui convenait pour la position, et si le titulaire doit être un jardinier, un cultivateur, ou toute autre chose. Je suis en faveur des cultivateurs pour toutes les positions. Je crois que l'on pourrait trouver un cultivateur pour occuper la position de premier ministre ou tout au moins de ministre du Commerce. Cependant, je dis que l'argent que l'on paiera à cet inspecteur sera bien gagné, si tous les fabricants et les importateurs de ficelle d'engerbage sont forcés de voir à ce que chaque livre de ficelle en contienne 650 pieds. J'ai rencontré l'inspecteur de ficelle d'engerbage il y a quelques jours, et il m'a dit qu'il avait visité un grand nombre de fabriques, surveillé l'ouvrage, et constaté que dans certains cas "on ne donnait pas plus que la mesure." Ce sont là ses propres expressions, et j'en ai conclu qu'il voulait dire que ces fabricants étaient loin de rendre justice aux cultivateurs. Je lui ai alors fait remarquer que sa réputation était en jeu, et que s'il s'apercevait qu'un fabricant e faisait pas son devoir et ne nous donnait pas la pleine mesure, il devrait le poursuivre.

Il m'a répondu qu'il le ferait. Je ne suis pas du nombre de ceux qui croient que la position d'inspecteur de ficelle d'engerbage est une sinécure. Si cet inspecteur fait son devoir, il gagnera bien ses appointements, et j'espère que le ministre du Commerce verra à ce qu'il fasse son devoir.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à six heures.

BILLS D'INTERET PRIVE—EN COMITE —TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 152) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer "Southern Central Pacific."—(M. Riley.)

Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la compagnie "The Keller Heater Company of Canada," à responsabilité limitée.—(M. McIsaac.)

COMPAGNIE DE BATEAUX TRAVERSIERS DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard.—(M. Emmerson.)

Article 14.

M. HACKETT : Ce bill diffère absolument de celui qui a été soumis hier au comité, et je demande à ce qu'il soit laissé en suspens afin de nous permettre de l'étudier. Il contient plusieurs dispositions nouvelles qui ne se trouvaient pas dans le bill qui a déjà été soumis au comité.

M. MACKINNON : Les articles auxquels ont veut faire allusion ont été soumis hier au comité. La seule différence qui existe entre le bill actuel et celui qui a été soumis au commencement de la présente session, c'est que le nouveau bill permet d'appliquer l'émission obligatoire aux compagnies de steamers, comme cela a été accepté hier par le comité. L'honorable député ne l'a peut-être pas remarqué, mais c'est là ce qui a eu lieu. L'émission d'obligations devait s'appliquer à la compagnie de chemin de fer pour l'acquisition ou la construction du chemin, et l'on a ajouté des articles distincts pour toute compagnie de steamers dont on a pu faire l'acquisition. Ce sont là des articles d'un caractère général, qui se trouvent dans tous les statuts concernant les bills se rapportant aux compagnies de steamers.

M. HENDERSON : La demande de l'honorable député (M. Hackett) me paraît très raisonnable. Voici comment les choses se sont passées. On a modifié le bill de manière à ce que ses dispositions puissent s'appliquer à la compagnie de steamers. Il avait été convenu que le président et le secrétaire du comité soumettraient certains articles destinés à donner au bill une forme convenable. Il est donc juste que les députés intéressés aient le temps d'examiner ce bill avant qu'il soit adopté en troisième délibération. Personne n'aura à souffrir de ce retard, et l'honorable député aura la satisfaction d'avoir fait son devoir.

M. MACKINNON : Je n'ai pas d'objection à ce que le bill reste en suspens. mais je désire rectifier certaines remarques de l'honorable député ; le bill a été adopté hier par le comité des chemins de fer. Toutefois, je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée, et le comité fait rapport de ses délibérations à la Chambre.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE SAINT-CHRYSOSTOME.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 158) concernant la Compagnie de chemin de fer de Saint-Chrysostome.—(M. Brown).

M. R. L. BORDEN : Comment se fait-il que nous revenions sur ce bill ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Le promoteur de cette proposition de loi était absent quand elle a été appelée, et elle a été appelée de nouveau.

M. R. L. BORDEN : Voici la deuxième fois que la chose se répète ce soir, et il ne faudrait pas en prendre une habitude. Je

n'ai pas la moindre objection, mais on devrait procéder régulièrement et demander la permission de la Chambre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député a pleinement raison.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai jamais vu personne s'y opposer, et cela a lieu très souvent. Si quelqu'un s'y oppose, le bill peut être rayé de l'ordre du jour.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas la moindre objection, seulement je fais remarquer que l'on ne doit pas en prendre une habitude, et négliger de signaler la chose à l'attention de la Chambre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est ce que nous ferons à l'avenir.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et voté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Inspection de la ficelle d'engerbage, $2,500.

M. BLAIN : Lorsque le comité a suspendu sa séance, à six heures, l'honorable ministre nous a promis de nous fournir un rapport de l'inspection.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre m'informe qu'il n'est pas en mesure de fournir ce renseignement ce soir. Il n'existe pas de rapport officiel, mais seulement des lettres de l'inspecteur.

M. BLAIN : Je crois qu'il existe des fabriques de ficelle d'engerbage un peu partout au Canada. Ainsi, il y en a une à Brandon, Manitoba. L'honorable ministre croit-il qu'un seul homme sera capable d'inspecter toute la ficelle d'engerbage qui se fabrique dans le pays, en supposant que cette inspection soit nécessaire ? Si cela est nécessaire, ne serait-il pas préférable de nommer un inspecteur dans chaque ville ou cité où il existe une fabrique et de lui payer des appointements moins élevés, de sorte que cette inspection existerait non seulement de nom mais de fait ? L'inspecteur se trouverait sur les lieux durant le temps de la fabrication, qui ne dure que bien peu de temps dans l'année.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. Les fabriques de ficelle d'engerbage sont en opération durant une bonne partie de l'année.

M. BLAIN : Ces fabriques sont arrêtées durant plusieurs mois, et l'honorable député de Brantford (M. Heyd) doit pouvoir confirmer mes paroles sur ce point. La fabrique de Brandon ne travaille pas six mois sur douze. Si le département croit que cette inspection est nécessaire, ne serait-il pas préférable encore une fois, de nommer un inspecteur là où il existe une fabrique, afin que la ficelle puisse être inspectée convenablement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre du Commerce a cru que pour commencer un inspecteur suffirait. Cette nomination n'est pas faite tant pour guérir le mal que pour le prévenir. Le député d'Elgin (M. Robinson) nous a dit cet après-midi que le fait de savoir qu'il existait un tel fonctionnaire et que ce dernier pouvait arriver à chaque instant, aurait un effet salutaire sur les fabricants et les marchands. Si nous adoptions la ligne de conduite proposée par l'honorable député de Peel, il nous faudrait non seulement nommer un inspecteur pour chaque fabrique, mais il nous faudrait encore en nommer un pour chaque endroit où il existe un commerçant qui s'occupe de la vente de cet article. Il se peut que le mode d'inspection ne soit pas aussi complet qu'il devrait l'être. Mais l'expérience nous dira ce qu'il y a à faire sous ce rapport.

M. BLAIN : Est-ce que la ficelle importée au Canada doit contenir le même nombre de pieds par livre que la ficelle fabriquée au pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, les règlements s'appliquent à la ficelle importée comme à celle qui est fabriquée au pays.

M. TAYLOR : A quel endroit se fabrique la plus grande partie de la ficelle importée au Canada ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis répondre à cette question de l'honorable député. Il le sait peut-être mieux que moi.

M. TAYLOR : En effet. Le ministre de la Justice n'ignore pas que nous avons dans nos statuts une loi prohibant l'importation dans ce pays d'articles fabriqués dans les prisons des Etats-Unis, et je suis convaincu que la moitié ou les deux tiers de la ficelle d'engerbage importée au Canada est fabriquée dans la prison de Stillwater, puis vendue à des agents de grands établissements de Minneapolis et de Saint Paul qui l'exportent à leur tour au Canada.

M. HEYD : Avez-vous quelque preuve de cela ?

M. TAYLOR : J'ai des renseignements à cet effet et je les considère bien fondés.

M. HEYD : Prouvez-le en nous communiquant ces renseignements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député a ce renseignement en sa possession sous une forme qui lui permette de s'en servir, il a, en sa qualité de protecteur des fabricants canadiens, commis une grande injustice à leur égard, en gardant le silence, car il sait très bien que s'il avait communiqué ce renseignement au ministre de la Justice, l'importation de cette ficelle d'engerbage aurait été absolument prohibée. Je

crois que l'honorable député n'est pas aussi bon protectionniste qu'il veut le faire croire.

M. TAYLOR : J'ai appris la chose depuis moins de six heures, et j'en ai immédiatement averti le ministre des Finances et le ministre de la Justice, qui est chargé de faire respecter la loi. Si l'honorable ministre veut bien chercher à se renseigner, il apprendra qu'il se fabrique une grande quantité de ficelle à la prison de Stillwater, et s'il suit la trace de ce produit, il constatera qu'une grande partie de cette ficelle entre au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me semble que pour sa propre satisfaction, l'honorable député ne devrait pas se contenter de faire une simple affirmation dans cette Chambre. Sa parole vaut certainement quelque chose, mais cela n'est pas suffisant pour justifier une enquête. S'il a ce renseignement en sa possession, il devrait le soumettre au ministre du Commerce, de manière à permettre à ce dernier de s'assurer de son exactitude.

M. HUGHES (Victoria) : Quel est le but de cette armée d'inspecteurs ? A quoi servent tous ces douaniers, si ce n'est à s'occuper des cas de cette nature ?

Pourquoi essayer de jouer au plus fin avec mon honorable ami le député de Leeds, en lui demandant de fournir ce renseignement au ministre des Douanes ? Cette armée de cabaleurs n'a-t-elle pas été nommée pour suivre la trace de cette ficelle d'engerbage qui est importée dans le pays, et découvrir à quel endroit elle a été fabriquée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette d'entendre le député de Victoria qualifier les douaniers d'être une armée de cabaleurs.

M. HUGHES (Victoria) : Le temps est bien choisi pour s'apitoyer sur leur sort.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais le mot armée ne peut s'appliquer dans le cas de la ficelle d'engerbage, car il n'y a qu'un inspecteur, mais il arrive souvent qu'un seul homme en vaille plusieurs.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce tout ? Je croyais qu'il y en avait plusieurs. Dans ce cas, je retire ce que j'ai dit ; je croyais qu'il y en avait une armée dont ce dernier devait être le chef. J'espère que le ministre va voir à ce que ce nouveau fonctionnaire fasse son devoir et empêche l'importation au Canada de ficelle d'engerbage fabriquée dans les prisons de n'importe quel pays.

M. HEYD : Il est bien extraordinaire que les fabricants de ficelle d'engerbage, qui ont envoyé une députation auprès du gouvernement pour lui exposer les difficultés qu'ils ont à vaincre, ne lui aient pas mentionné ce fait ; c'est probablement pour cela que l'honorable ministre doute qu'il soit possible que la "International Harvester Company" et la Compagnie "Plymouth," qui vendent près de 90 pour cent de la ficelle dans le commerce aux Etats-Unis, osent vendre à leurs clients américains ou canadiens de la ficelle fabriquée dans les prisons de la république. Si la prétention de l'honorable député était bien fondée, les fabricants de ficelle seraient au courant de la chose, et il y a longtemps qu'ils l'auraient signalée à l'attention du gouvernement.

M. TAYLOR : La ficelle d'engerbage fabriquée dans les prisons n'est-elle pas d'aussi bonne qualité que celle qui se fabrique ailleurs ? La ficelle fabriquée au pénitencier de Kingston n'est-elle pas aussi bonne que celle de Brantford ? Aux Etats-Unis, c'est la ficelle fabriquée dans les prisons qui est probablement la meilleure. Où est-elle vendue ? Elle doit faire concurrence à l'autre ficelle fabriquée dans les établissements privés, et l'on me dit que toute la production des prisons américaines passe aux mains d'un certaine personne qui approvisionne le commerce canadien.

M. HEYD : Le commerce canadien est approvisionné par la Compagnie "Internationale" et la Compagnie de Plymouth.

M. TAYLOR : Elles ne fabriquent pas toute la ficelle.

M. HEYD : Elles fabriquent 90 pour cent de ce qui est employé aux Etats-Unis, et elles en expédient 16,000,000 de livres au Canada. Il n'est guère probable qu'une compagnie de cette importance coure le risque de perdre sa réputation en fournissant à ses clients de la ficelle fabriquée dans les prisons, même en supposant que cet article serait d'aussi bonne qualité que celui qui est fabriqué dans les fabriques, ce qui est faux.

M. TAYLOR : Que le ministre fasse faire une enquête par un agent et il constatera que ce que je dis est exact.

M. THOMSON (Grey) : Je ne veux pas prétendre que tout les fonctionnaires du ministère des Douanes sont des cabaleurs d'élection, mais je sais que celui que l'on vient de nommer en est un ; depuis quelques années, il a parcouru le pays et a pris une part très active à toutes les élections complémentaires.

M. HEYD : Qu'entendez-vous pas cabaleur?

M. THOMSON (Grey) : C'est un homme qui gagne sa vie à parcourir les comtés et à faire tout ce que son parti exige de lui. Celui-ci a passé près d'un mois dans Greynord pendant ma dernière élection complémentaire, et il reçoit à présent la récompense de ses services. Je dois dire qu'il n'a pas rendu de grands services au parti libéral, étant plutôt une garantie de succès pour le parti conservateur. Tout ce que je demande à nos honorables adversaires, c'est de nous en envoyer de cette espèce à toutes les élections. Pourquoi le gouvernement lui donnerait-il une place de $2,500 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : $1,200.

M. THOMSON (Grey) : Le crédit est de $2,500 pour l'inspection de la ficelle d'engerbage. S'il ne reçoit pas cette somme sous forme de salaire, il la recevra de quelque autre manière. Voici un organisateur d'élection qui n'a rien fait autre chose depuis des années et on lui donne un emploi officiel, pendant que d'autres fonctionnaires, qui sont depuis longtemps au service de l'Etat, supplient inutilement le gouvernement de leur accorder $600 ou $700 par année. Quels sont les fonctions de cet employé?

M. TAYLOR : Il retire son salaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable collègue, le ministre du Commerce, a donné cet après-midi des explications complètes sur ce point. Est-ce que mon honorable ami était présent

M. HUGHES (Victoria) : Les deux ministres ne sont peut-être pas capables de donner la même version.

Le MINISTRE DES FINANCES : Raison de plus pour ne pas donner la mienne. J'ai compris que mon honorable collègue a expliqué que le but de cette inspection était d'assurer aux cultivateurs que chaque colis de cette ficelle contient la quantité réglementaire.

M. THOMSON (Grey) : Comment fera-t-il cette inspection ? Chaque paquet porte une étiquette indiquant la quantité—tant de pieds à la livre. Prétend-on que cet inspecteur va mesurer chaque paquet de ficelle ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas tous.

M. THOMSON (Grey) : Il ira dans une corderie, je suppose, mesurera un paquet et certifiera qu'il contient 650 pieds de ficelle. S'il ne le mesure pas, comment pourra-t-il en faire l'examen.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il le pèsera.

M. THOMSON (Grey) : Ces paquets peuvent peser de deux à trois livres chacun, être mesurés et étiquetés. A mon idée, dans cette affaire ici, il s'agit simplement de trouver un emploi pour un ami du gouvernement qu'on ne peut pas placer ailleurs.

M. RICHARDSON : Quelles aptitudes exige-t-on de ce fonctionnaire? Il peut être un excellent politicien, sans avoir les qualités requises pour la tâ qu'on lui confie.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai heureusement assisté aux dix dernières minutes de la séance de cet après-midi et j'ai entendu mon collègue, le ministre du Commerce, dire que cet homme est très intelligent et capable de remplir les fonctions qui lui sont assignées. Il a ajouté qu'il espérait que les cultivateurs seraient flattés d'avoir un des leurs nommé à cet emploi.

M. RICHARDSON : Il serait naturel de supposer que le titulaire de cet emploi fut un expert en état de discerner l'agavé du manille et de dire de quoi est composé la ficelle qu'on nous vend. Il est facile de prendre un paquet de ficelle, de le peser et de dire la quantité qu'il contient. Tout le monde peut faire cela après une demi-heure de pratique, mais il faut un homme de grande expérience pour dire de quelle matière est fabriquée la ficelle. Le comité aimerait à savoir quelles sont les aptitudes de ce monsieur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas un fabricant de ficelle.

M. THOMSON (Grey) : J'aperçois le ministre de la Justice à son siège. Je crois savoir que la fabrication de la ficelle au pénitencier de Kingston ne donnait pas satisfaction au public. Depuis quelques années, le prix de la ficelle d'engerbage a été très élevé et les cultivateurs s'en sont plaint. Je vois par le rapport de l'auditeur général que la ficelle qui, d'après le ministre de la Justice, coûte six cents la livre, a été vendue aux cultivateurs à 10½ cents. Ce profit me paraît exagéré. La ficelle importée, faite de manille pur, se vend de dix à quinze cents la livre. Mais celle-ci n'est pas faite de manille pur. Si elle ne coûte que dix cents la livre, pourquoi la vend-on dix cents et demi aux cultivateurs ? Quand les cultivateurs refusaient de payer ce prix, la ficelle lui restait sur les bras et plus tard dans la saison il la vendait 5½ cents à certains spéculateurs amis du gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je remercie l'honorable député de m'avoir fourni l'occasion d'expliquer cette différence. Cependant, l'honorable député m'obligerait beaucoup s'il voulait se donner la peine de suivre la discussion des crédits quand ils sont soumis à la considération de la Chambre. S'il veut bien consulter les Débats, il y trouvera tous les renseignements dont il a besoin. Je lui indiquerai à quelle page il peut trouver tout cela. J'ai fourni tous les détails nécessaires au sujet du coût de la ficelle, et j'ai expliqué la raison qui nous avait empêchés de disposer de cet article durant la saison convenable et qui nous avait obligés à la garder en magasin. Il trouvera tous ces renseignements dans les Débats, à la date où cette discussion a eu lieu, alors que l'honorable député n'était pas à son siège.

M. THOMSON (Grey) : Je vois à la page M—47 du rapport de l'auditeur général pour 1902, que le gouvernement a vendu 6,783 livres de ficelle mélangée de manille au prix de 10½ cents la livre. Et l'honorable ministre a déclaré au commencement de la session que cette ficelle ne coûtait que 6 cents la livre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis admettre comme exacte la prétention de l'honorable député.

M. THOMSON (Grey) : Je vais faire les recherches nécessaires dans les Débats.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député sera alors en mesure de renseigner la Chambre.

M. THOMSON (Grey) : Ensuite, le département en a vendu 10,000 livres à 10½ cents, et 220,000 livres à 5 cents et un dixième, soit moins de la moitié du prix. Il est donc évident que l'on abuse du cultivateur. Cette industrie a été établie dans la prison centrale pour régulariser les prix et empêcher les cultivateurs d'être exploités par les coalitions industrielles étrangères ou canadiennes. Le gouvernement provincial a établi une institution du même genre dans la prison centrale dans le même but. Et comme je vois l'honorable député de Brant (M. Heyd) à son siège, je dirai que la Société des cultivateurs pour la fabrication de la ficelle d'engerbage a été fondée dans le même but; cependant, cet honorable député a déclaré de son siège dans cette Chambre que cette société avait réalisé pas moins de 240 pour 100 de profit en trois ans, tout en faisant subir de grandes améliorations à sa fabrique. La ficelle d'engerbage fabriquée à Kingston coûte 6 cents par livre au gouvernement, et ce dernier la revend 10½ cents la livre aux cultivateurs, c'est-à-dire au même prix que les syndicats américains la vendent ici. Il semble exister une entente entre les fabricants pour fair payer aux cultivateurs un prix exorbitant, car—

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois que le comité est en frais de s'éloigner de la question. Nous ne discutons pas en ce moment la question générale de la fabrication de la ficelle d'engerbage ; il s'agit de savoir s'il convient de nommer un inspecteur chargé de voir à ce que les paquets de ficelle contiennent la quantité règlementaire. J'espère que les membres du comité vont s'en tenir à la question.

M. THOMSON (Grey) : Si j'ai fait allusion à cette question, c'est parce que le ministre de la Justice était absent de la Chambre quand ce point a été soulevé.

M. HOLMES : L'honorable député de Grey (M. Thomson) était également absent.

M. THOMSON (Grey) : Comment le savez-vous?

M. HOLMES : Parce que j'étais ici.

M. THOMSON (Grey) : Je n'étais toujours pas en frais de prononcer un discours devant l'Association de la Jeunesse chrétienne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pense bien que l'honorable député n'aura jamais cet avantage.

M. THOMSON (Grey) : Comme le ministre de la Justice était absent, le ministre des Finances a pris note de la chose et il a cherché à excuser l'absence de son collègue. Dans tous les cas, si nous n'avons pas le droit de discuter la question de la fabrication, il reste bien des choses à dire au sujet de la nomination de cet inspecteur, et je tiens à déclarer que je voterai en faveur de toute motion ayant pour objet de faire rejeter ce crédit. On a recours à ce moyen pour trouver une place à un cabaleur libéral. Ce service peut être fait à bien meilleur marché que pour le montant accordé à M. Haycock. Si le gouvernement suit la même ligne de conduite pour les autres nominations qu'il fait, il n'est pas surprenant que les dépenses publiques augmentent dans des proportions aussi considérables.

M. RICHARDSON : Pour que cette nomination fût de quelque utilité, il faudrait que son titulaire possédât une certaine expérience dans la fabrication et la vente de la ficelle d'engerbage. Mais M. Haycock ne possède aucune de ces qualités. Ceci est donc tout simplement une sinécure que l'on a créée pour ce monsieur. Les qualités qu'ils possèdent trouvent plutôt leur utilité au cours d'une élection complémentaire. Mais je ne sache pas qu'ils possède des connaissances spéciales pouvant le rendre apte à remplir cette charge. Son nom peut faire songer à l'herbe et à la corde, mais cela est sans valeur dans le cas actuel. Cette fonction n'est utile que pour M. Haycock, et l'argent qu'on se propose de lui payer pourrait être employé beaucoup plus utilement à d'autres fins.

M. BLAIN : Quand a été adoptée cette loi qui oblige le fabricant à placer sur chaque pelote de ficelle une étiquette indiquant le nombre de verges qu'elle contient ? L'honorable ministre pourrait-il nous donner lecture de cet article?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis indiquer dans quel acte se trouve cette disposition, mais je sais qu'il a été voté il y a quelques années.

M. THOMSON (Grey) : Si c'est là tout ce que la loi prescrit, à quoi bon cet inspecteur ? Si la loi établit simplement que l'étiquette sera attachée à la ficelle d'engerbage, pourquoi charger le peuple des frais d'un inspecteur ? Quels seront les fonctions de cet inspecteur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le cultivateur ne tient pas tant à s'assurer que l'étiquette est attachée à la pelote de ficelle ; ce qu'il veut savoir, c'est si la quantité contenue dans la pelote correspond au chiffre indiqué sur l'étiquette.

M. THOMSON (Grey) : Alors, tout ce que cet inspecteur aura à faire sera de vérifier la quantité de ficelle contenue dans une pelote ? Et pour faire cet ouvrage, vous l'employez toute l'année à $2,500 pris sur les fonds publics ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans les inspections faites pour diverses fins, je n'imagine pas que tous les paquets soient

examinés. Lorsque des colis passent en douane, les agents ne les ouvrent pas tous ; ils en prennent des échantillons. Je suppose que dans le cas qui nous occupe, l'inspecteur fera la même chose.

M. TAYLOR : Si je comprends l'acte, il n'ordonne pas la nomination d'un inspecteur. Il prescrit simplement que tout fabricant attachera une étiquette à ses produits constatant le nombre de pieds contenus dans chaque pelote. Dans ce cas, le cultivateur pourra bien être son propre inspecteur ; et s'il s'aperçoit que la ficelle n'est pas en conformité des prescriptions de la loi, il peut demander l'application de celle-ci et faire imposer la peine. Puisqu'il s'agit simplement de s'assurer si la pelote de ficelle a le poids prescrit par l'acte, ainsi que le nombre de pieds voulus, le cultivateur peut être son propre inspecteur ; et il n'y a aucune nécessité de payer $2,500 d'appointements et de frais personnels à M. Haycock, pour faire l'inspection ; car il n'a pas plus d'influence sur la production de la ficelle d'engerbage que s'il restait chez lui à cultiver son jardin potager. La dernière fois que je rencontrai M. Haycock, c'était lors d'une élection provinciale, où il était à parler en faveur du candidat libéral, contre mon ami, M. Gallagher, candidat dans Frontenac, lors de la dernière élection pour le parlement provincial. J'adressai la parole en faveur de mon ami, M. Gallagher, et je fis observer que la dernière fois que j'avais rencontré M. Haycock, c'était dans le cours d'une élection partielle pour le parlement fédéral. Il avait dans une main le rapport de l'auditeur général, et dans l'autre une boîte de conserves de mouton australien. Il signalait aux cultivateurs les méfaits de l'ancien gouvernement conservateur, et il montrait par le rapport de l'auditeur général que ce gouvernement avait acheté tant de canifs, tant d'enveloppes, tant d'éponges, et nombre d'autres menus faits de cette nature. Il lisait ces extraits du rapport de l'auditeur général qu'il tenait d'une main, et brandissait de l'autre la boîte de conserves de viande de mouton.

M. GOURLEY : C'était pour montrer qu'il savait lire.

M. TAYLOR : Oui, sans doute. Il représenta le comté pendant un certain temps à la législature provinciale et fut nommé chef du parti des Patrons, fondé par le ministre du Commerce et le directeur général des Postes. Ils fondèrent ce parti des Patrons dans le but de s'assurer des voix et de diviser le parti conservateur. M. Currie était un autre chef. Il a été nommé agent d'immigration aux Etats-Unis, et il retire également $2,500 par année.

Je conseillerais au ministre d'autoriser M. Currie à s'enquérir si la ficelle importée au Canada n'est pas faite dans les prisons. Ils voulaient lui donner quelque chose à faire. Il y en a un troisième : M. Lockie Wilson, qu'ils n'ont pas encore placé. Il était aussi un chef du grand parti des Patrons. Deux ont été casés avec de forts traitements, et ils n'ont rien à faire. Mon honorable ami peut consulter le rapport de l'auditeur général : il verra que M. Currie, qui était un des chefs du parti des Patrons dans l'Ouest, est aujourd'hui à l'emploi du gouvernement canadien dans les Etats-Unis. Il se promène en wagon-salon aux frais du pays et retire en outre de gros appointements. M. Haycock reçoit $1,200 de traitement, et $1,300 pour dépenses de voyage et frais d'hôtellerie, le reste de l'année. Mon honorable ami de Brantford (M. Heyd), qui a des intérêts dans la fabrique de ficelle d'engerbage là-bas, sait que tout ce que je dis est exact, et qu'il n'y a pas plus besoin d'un inspecteur de ficelle d'engerbage qu'il y en a d'une douzaine d'inspecteurs, un pour chaque fabrique.

M. HEYD : Nos amis, je le crains, ne sont pas autant opposés à l'idée de nommer un inspecteur qu'ils sont hostiles à celui qui se trouve être désigné pour remplir cette fonction. Je me demandais justement si, dans le cas où M. Haycock se serait employé dans l'intérêt de l'honorable député (M. Taylor) et de son ami, M. Galliher, nous aurions entendu un mot d'objection à la création de cet emploi.

Une VOIX : Nous l'avons entendu de vous.

M. HEYD : Je ne le pense pas. Le seul motif de cette opposition, c'est que la position est remplie par M. Haycock. Si on y avait nommé quelque bon et actif organisateur du parti tory, nous n'aurions pas entendu la moindre lamentation.

M. RICHARDSON : Il semble bien ressortir de cette discusison que cet emploi est absolument inutile. Tout cultivateur qui entre dans un magasin pour y acheter de la ficelle, qui lit ce qui est écrit sur l'étiquette, le chiffre indiquant le nombre de pieds à la livre contenu dans la pelote, peut faire le vérification pour son propre compte et de manière à satisfaire le marchand. Il ne lui faudra pas plus d'une minute pour le faire. Il peut en prendre quelques verges, les peser, et se rendre compte si les données correspondent aux chiffres réglementaires portés à l'étiquette sur la pelote. N'importe qui peut faire l'opération. La seule autre fin qu'on se propose en faisant inspecter la ficelle d'engerbage c'est de découvrir si elle contient la proportion voulue de manille et d'agavé. Si la loi ne prescrit rien à cet égard, alors la fonction est parfaitement inutile. S'il faut placer M. Haycock, je conseillerais, après avoir entendu la discussion de l'autre soir, au sujet de l'abatage des poulets de le nommer pour enseigner aux cultivateurs dans les diverses localités comment pratiquer cet abattage. Il est probable qu'il s'y entend.

M. BLAIN : Le ministre devrait indiquer au comité l'acte en vertu duquel cet employé est nommé. Il y a eu un acte général d'inspection de la ficelle d'engerbage de passé dans le cours de la session de 1901 ou de celle de 1902. J'aurais pensé que si le gouvernement avait l'intention de nommer un inspecteur, quelque dispositon à cet effet aurait été incluse dans l'acte. Le ministre suppléant ne dira pas, je pense, qu'aucun groupe de cultivateurs ou de marchands de ficelle d'engerbage ait demandé la nomination d'un inspecteur.

Je suis bien convaincu que la fonction est inutile. La loi, si je ne me trompe, édicte une peine pour infraction à ses dispositions. L'idée de nommer un inspecteur semble être venue après coup au gouvernement. Ce monsieur, sans doute, insistait pour qu'on lui donnât une position, et celle-ci semble avoir été créée pour lui. Je ne suis pas opposé à l'inspection de la ficelle d'engerbage ; mais je suis d'avis que, si elle doit être inspectée, quelque meilleur mode pourrait être adopté. Je suis persuadé qu'il est impossible pour un seul individu d'inspecter toute la ficelle d'engerbage qui est produite et importée en ce pays. Le ministre doit savoir qu'une grande quantité de ficelle d'engerbage est importée dans l'ouest du Canada et dans la province du Manitoba. Il s'en fabrique dans le Manitoba, mais la plus grande partie est importée.

M. HOLMES : L'argument de quelques-uns des honorables députés de la gauche, c'est que parce qu'il y a une certaine loi de passée qui n'exige pas la nomination d'un inspecteur, il n'est pas nécessaire d'en nommer un. Nous avons à l'heure actuelle, parmi nos statuts, une loi qui exige que les poids et mesures soient conformes à certains étalons. D'après leur argumentation, il ne serait pas nécessaire qu'il y eût d'inspecteur pour veiller à l'observance de cette loi. Je leur conseillerais pour le moment de braquer leurs canons sur le fonctionnaire qui se trouve à occuper cette position d'inspecteur des poids et mesures dans l'ouest d'Ontario : c'est un bon conservateur, maintenu en fonctions par la présente administration. Maintenant, si leur argumentation a quel que valeur, si, parce qu'il existe une loi prescrivant que les poids et mesures soient conformes à certains étalons, il n'est pas nécessaire de les inspecter ; si, par conséquent, on doit se passer des services d'un inspecteur des poids et mesures, de la même manière qu'ils voudraient que nous nous dispensassions de serviecs de M. Haycock, pareillement tous les inspecteurs de licences pour la vente des spiritueux devraient être congédiés. (Je sais que, dans leur opinion, ils devraient l'être à tout événement). Mais il est illégal de vendre des spiritueux après certaines heures ; il est certains actes se rattachant au commerce de l'hôtelier qui sont interdits ; on a trouvé nécessaire que des inspecteurs fussent nommés pour veiller à l'observance de l'acte. Je pense que le même raisonnement s'applique dans le cas de la nomination d'un inspecteur de ficelle d'engerbage. Je ne trouve pas que nos amis de l'opposition ait bien bonne grâce à se servir des arguments qu'ils invoquent à l'encontre de la nomination de M. Haycock. De quelle faute M. Haycock s'est-il rendu coupable à leurs yeux ? Simplement d'avoir pris une part active aux élections. Il a adressé la parole dans les assemblées politiques en diverses parties du pays. Si c'est là une faute grave, il est beaucoup de conservateurs qui s'en sont rendus coupables, car j'en connais qui ont été dans la circonscription de l'honorable député de Grey-nord. Leur raisonnement me paraît très faible, et on a mauvaise grâce à le faire valoir dans un parti qui, du temps qu'il fut aux affaires, était continuellement à nommer à diverses fonctions de ses partisans ac tifs. A mon avis, les aptitudes dont un individu fait preuve en prenant part à une lutte électorale ne devraient pas être un obstacle à ce qu'il soit l'objet de la bienveillance des pouvoirs publics. En outre, M. Haycock, quels qu'aient été ses manquements, est un cultivateur de métier. Il peut avoir été le représentant du parti des Patrons ; il l'a été sans doute ; mais c'est un cultivateur pratique ; il est fort bien renseigné sur la question de la ficelle d'engerbage ; et je pense que la population, généralement, sanctionnerait sa nomination et approuverait le gouvernement de lui avoir confié cette fonction.

M. BARKER : Le sous-ministre sera ici dans un instant et je serai en mesure de donner une réponse à l'honorable député. A ma connaissance, il n'y a qu'un inspecteur, mais est-il désigné comme chef ou autrement, je ne saurais le dire.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Généralement, lorsque le terme " inspecteur en chef " est employé, il y a des assistants sous lui ; mais il semblerait dans le cas actuel qu'il n'y a que l'inspecteur.

M. BARKER : Je suis persuadé qu'il en est ainsi. Comme le dit l'honorable député de Victoria, il s'agit ici d'un inspecteur ; et je demanderai, en conséquence, au ministre des Finances pour quelle division il a été nommé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette de n'être pas en mesure de renseigner l'honorable député à cet égard.

M. BARKER : Je suppose qu'il va nous falloir nous en informer auprès du sous-ministre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet item a été discuté assez au long, cet après-midi, je pensais que l'honorable ministre du Commerce avait satisfait la louable curiosité des honorables députés de la gauche, et que tout ce que j'aurais à faire serait de mentionner le crédit pour qu'il fût

adopté sur le champ. Je suis rempli d'étonnement de voir qu'il ne passe pas.

M. BARKER : Je suis rempli d'étonnement de ce que l'honorable ministre n'en sache pas davantage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne prétends pas en savoir bien long sur ce sujet.

M. BARKER : En examinant le statut, je vois que le gouvernement, lorsqu'il nomme un inspecteur, doit indiquer le district pour lequel il est nommé. Lorsqu'un inspecteur en chef est nommé, il est nommé pour toute la province, il est vrai, mais lorsqu'un surintendant de division, qui est généralement désigné inspecteur, est nommé, il est nommé apparemment, aux termes de la loi, comme il suit :

L'Exécutif pourra, en temps opportun, désigner les divers comtés, villes, villages et autres endroits ou divisions d'inspection du Canada, dans lesquels et pour lesquels respectivement il est à propos de nommer des inspecteurs.

Je suppose que l'honorable ministre des Finances, en examinant cette matière, a considéré la question de savoir s'il devait être nommé ou non inspecteur pour une division particulièrement ; et s'il a été nommé simplement comme inspecteur ordinaire d'une division, d'un comté ou d'une union de comtés, ou d'une ville particulière, ou d'un district particulier, le fait devrait être indiqué dans le décret du conseil. Je pense que nous avons droit à ces renseignements ; car, il me paraît y avoir à peu près autant de justification pour la nomination de ce particulier comme inspecteur de la ficelle d'engerbage, qu'il y en aurait pour sa nomination en qualité d'inspecteur des meules de foin.

M. CLARKE : Il est assurément raisonnable de demander dans quelle division il va exercer ses fonctions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le tout comprend les diverses parties.

M. BARKER : Non, le statut dit clairement qu'il y aura un inspecteur pour un district particulier, et un inspecteur en chef au-dessus des inspecteurs. Je voudrais savoir si M. Haycock est un inspecteur des inspecteurs ou un inspecteur de la ficelle d'engerbage.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le statut peut nous autoriser à nommer un grand nombre d'inspecteurs, et un inspecteur des inspecteurs ; mais en administrateurs économes et hommes d'affaires, nous ne jugeons pas expédient de nommer plus d'inspecteurs que l'intérêt public ne le demande. Si nous voyons que M. Haycock répond à tous les besoins, il ne sera pas nécessaire d'imposer au pays les frais d'un second inspecteur.

M. BARKER : Est-il le seul?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est le seul nommé jusqu'à présent. Il n'a été nommé que depuis deux mois.

M. BARKER : Vous ne savez pas s'il ne vous en faudra pas davantage.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous approchons du temps des récoltes. M. Haycock est un homme grandement respecté par la classe qui fait usage de ficelle d'engerbage. Depuis nombre d'années il a joui de la confiance de la classe agricole comme interprète de ses vues dans la conduite des affaires publiques. Je n'ai de doute qu'il ne jouisse encore de cette confiance, et il est particulièrement en mesure, par suite de sa connaissance de la classe agricole, de sauvegarder les intérêts de celle-ci en une telle matière. Toutefois, puisque les honorables députés de la gauche se plaignent de ce que nous n'avons pas nommé un assez grand nombre de ces inspecteurs, nous en prenons note ; et si, après les récoltes, l'expérience nous fait voir que cette nomination a donné de bons résultats, si nous voyons que l'intérêt public demande la nomination de plus d'inspecteurs, il nous faudra faire notre devoir. Mais ne nous blâmez pas de ce que nous ne nous sommes pas précipités et de ce que nous n'avons pas nommé toute une armée de fonctionnaires sur-le-champ. Je pense qu'un honorable député, dans le cours du débat, a désigné un fonctionnaire une armée. Nous n'avons pas été aussi loin encore.

M. CLARKE : L'honorable ministre des Finances a expliqué que cet inspecteur vaut toute une armée à lui seul.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est assurément très habile.

M. BARKER : L'explication fournie par l'honorable directeur général des Postes démontre qu'il n'a pas lu l'acte.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je l'ai lu.

M. BARKER : L'acte autorise l'Exécutif à nommer des inspecteurs pour certaines divisions d'administration ; et il est à présumer que l'Exécutif autorisera la nomination d'inspecteurs partout où cela pourra être nécessaire. Aujourd'hui la présence d'un tel inspecteur peut être nécessaire à Brantford. Il est possible que la présence d'un tel inspecteur eût été très utile lorsque la fabrique faisait 240 pour 100 de bénéfice sur ses opérations. Il aurait été fort à propos pour l'Exécutif de nommer un inspecteur pour ce district et pour divers autres endroits où le besoin s'en faisait sentir. Puis, le gouvernement, après avoir nommé une demi-douzaine ou plus de Haycock, ou d'inspecteurs, par tout le pays, aurait peut-être trouvé nécessaire de nommer un inspecteur général pour les diriger tous ; et la loi pourvoit à ce besoin. Mais les honorables ministres ont commencé par nommer un inspecteur général ; et s'il

doit être seul à commencer l'ouvrage, alors il faudrait le placer là où son inspection doit se faire. Si l'honorable directeur général des Postes avait lu l'acte, il se serait aperçu que pour se conformer à ses dispositions, le gouvernement aurait dû commencer par nommer des inspecteurs dans les districts où le besoin s'en ferait sentir, et après avoir nommé de ces inspecteurs dans nombre de districts, il aurait dû nommer un inspecteur général. Le terme même implique qu'il est un inspecteur des inspecteurs. Le gouvernement a commencé par nommer un inspecteur général qui a un district général d'inspection.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quels sont les devoirs de cet inspecteur et s'il a reçu des instructions par écrit ? Il n'est pas déraisonnable de demander qu'on nous en fournisse le texte.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que lors de sa nomination, il reçut des instructions ; mais je ne m'attendais pas que cette question serait posée. Je me ferai un plaisir de fournir plus tard ces précieux renseignements.

M. CLARKE : C'est très important, car, si j'ai bien compris, le directeur général des Postes a dit que ce n'était là que la première d'une série de nominations semblables.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas la conclusion à tirer de mes observations. Nous nous proposons de nommer un inspecteur ; et si nous trouvons qu'il ne suffit pas d'un seul pour expédier la besogne, nous avons l'intention d'en nommer d'autres. Mais ces messieurs de la gauche voudraient nous forcer à faire un grand nombre de nominations. Nous formons un gouvernement économe ; l'économie est un de nos points forts ; nous jouissons de la confiance du pays pour cette raison ; et nous ne voulons pas renoncer à ce principe. La seule chose qui nous en fera dévier, c'est la juste considération de l'intérêt public ; et si l'intérêt public demande deux inspecteurs, nous les nommerons. L'honorable député d'Hamilton désire que nous mettions le jabot avant la chemise et que nous nommions un inspecteur des inspecteurs. Ce que nous faisons maintenant c'est de nommer un inspecteur de la ficelle d'engerbage.

M. BARKER : L'acte dit que vous devez désigner un district.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'acte dit :

L'Exécutif pourra, en temps opportun, désigner les divers comtés, villes, villages et autres——

M. CLARKE : Ecoutez ! écoutez ! c'est tout ce que nous prétendons.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a une habitude d'interrompre lorsqu'on parle ou on lit ! S'il veut avoir l'obligeance de ne pas m'interrompre tant que je n'aurai pas lu deux lignes, il pourra m'interrompe à la fin de la troisième :

L'Exécutif pourra, en temps opportun, désigner les divers comtés, villes, villages et autres endroits ou divisions d'inspection au Canada.

Le statut ne dit pas que nous "devons" le faire. Cet acte fut passé par nos adversaires, et l'honorable député va-t-il prétendre qu'il était passé dans le but de forcer le gouvernement à diviser le pays en districts et à nommer des inspecteurs ? On ne l'a fait dans aucun cas.

M. GOURLEY : Alors, il est très mal conçu.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député d'Hamilton prétend-il que tout le Canada doit être divisé en districts d'inspection pour chaque article mentionné dans le statut ?

M. BARKER : L'acte en question est le seul qui autorise la nomination d'un inspecteur, et l'acte dit que tant que vous n'avez pas désigné les districts vous ne pouvez pas nommer d'inspecteurs. Le ministre voudra-t-il dire si un bureau d'examinateurs a certifié que ce monsieur a les connaissances suffisantes pour faire cette inspection ? L'acte prescrit qu'il devra obtenir un certificat d'un bureau d'examinateurs de certaines chambres de commerce. Ce certificat a-t-il été obtenu ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tenons-nous en à une objection à la fois. L'acte en question a été en vigueur depuis 1896, et le sous-ministre m'informe que dans aucun cas on ne lui a donné l'interprétation que l'honorable député lui donne maintenant. Il n'y a qu'un cas dans lequel un district est délimité pour l'inspection, c'est celui du grain. Cet acte a trait à l'inspection de la farine, de la moulée, du blé, du bœuf, du lard, du cuir, de l'huile de poisson, des peaux, etc., et par l'acte de 1901, la ficelle d'engerbage est ajoutée à la liste. L'honorable député (M. Barker) prétend-il que toutes les nominations faites depuis la mise en vigueur de cette loi sont illégales?

M. BARKER : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors il prétend qu'elles sont illégales lorsqu'elles sont faites par les libéraux ; mais non pas lorsqu'elles sont faites par les conservateurs?

M. BARKER : L'acte exige que votre inspecteur obtienne un certificat d'un certain bureau d'examinateurs.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Avez-vous renoncé à votre autre argument?

M. BARKER : Non.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ou vous y avez renoncé ou vous êtes battu?

M. BARKER : Pas du tout. Aux termes du statut, la première chose que le gouvernement doit faire est de désigner un district dans lequel un inspecteur est requis, et ensuite, d'obtenir de l'autorité compétente un certificat constatant que la personne qui doit être nommée est qualifiée pour remplir les fonctions. Même le présent gouvernement a demandé qu'une chambre de commerce, dont j'étais le président, certifiât de la compétence de certains individus qui devaient être nommés inspecteurs.

M. GOURLEY : Cette question est d'une grande importance. J'ai prêté l'oreille avec plaisir à la partie scientifique du débat ; mais voici une jolie question de droit qui surgit à propos de ces nominations qu'on va faire. J'exprime l'opinion que c'est une juridiction locale qui a été établie par le statut ; et il est élémentaire en loi qu'une juridiction locale doit être définie et distincte avant qu'un fonctionnaire puisse exercer aucune autorité en vertu de cette juridiction. Mon honorable ami est avocat. Qu'il prenne le cas d'un juge de paix qui est nommé pour une ville ou pour un comté. Il ne peut agir un seul moment tant que le territoire pour lequel il est nommé n'a pas été délimité. S'il le faisait, tous les actes qu'il exécuterait seraient sans autorité, et il pourrait être poursuivi. L'objection que mon honorable ami a formulé est très claire, L'acte dit que " cet inspecteur restera en fonctions durant bon plaisir, et exercera celles-ci dans la circonscription que lui assignera l'Exécutif." Comment mon honorable ami (le directeur général des Postes) qui, je crois, est avocat, de nom du moins, peut-il passer par-dessus ces paroles claires et distinctes? Mon honorable ami se montre très illogique lorsqu'il plaide que le gouvernement ne devant nommer qu'un inspecteur, il n'y a pas lieu de délimiter de circonscription. Si vous ne vouliez nommer qu'un inspecteur pour la province d'Ontario, il aurait fallu dans votre décret du conseil déclarer que la province d'Ontario formait un district.

Si vous voulez nommer un individu pour un comté ou une ville, il vous faut d'abord délimiter votre comté ou votre ville, et déclarer que c'est là le territoire et que ce sont là les limites dans lesquelles vous voulez que l'inspecteur exerce ses fonctions ; et alors il serait compétent à agir dans ces limites. L'inspecteur nommé dans le cas présent pourra être mis à la porte de tous les magasins de l'Ontario ; et il n'est pas désirable que le gouvernement envoie des hommes non autorisés pour agir comme inspecteurs et courir le risque d'être éconduits. Si cet inspecteur était éconduit, le ministre du Travail le serait par le fait même, car en loi l'agent est le ministre même ; et certes, je serais désolé s'il arrivait quelque affront au ministre du Travail. Il ne faudrait pas qu'un gentilhomme de sa haute stature fût impoliment mis à la porte d'un lieu quelconque en ce pays. Mais s'il persiste dans cette ligne de conduite en dépit de la loi qui lui est si clairement indiquée par mon honorable ami d'Hamilton, un avocat très avisé, je n'en doute pas, il ne pourra que s'en prendre à lui-même. Mais la difficulté que mon honorable ami signala ensuite, c'est que vous avez deux classes d'hommes à nommer. Vous avez l'exemple bien connu du magistrat stipendiaire et du juge de paix. Il vous faut dire dans votre commission si vous nommez un magistrat stipendiaire ou un juge de paix. Ce sont des fonctionnaires ayant des juridictions différentes, et vous devez, d'abord, définir votre territoire et ensuite nommer votre fonctionnaire. De même, dans le cas actuel, il vous faut définir le degré de juridiction que vous désirez que ce fonctionnaire exerce : Que ce soit celle d'inspecteur local ou d'inspecteur en chef. Ce sont là des principes tellement élémentaires en loi, que j'aurais cru que mon honorable ami les aurait saisis sur le champ et aurait dit : " Mes fonctions de ministre du Travail m'ont tellement absorbé, que j'ai complètement négligé cette question-là." Il aurait dû, ce me semble, remercier le sage avocat d'Hamilton de lui avoir signalé une vérité aussi évidente. L'autre difficulté soulevée par l'honorable député d'Hamilton, c'est que vous ne pouvez nommer un subalterne sans qu'il y ait un chef. Toutefois, je ne discuterai pas ce point. On peut à la rigueur nommer un employé inférieur sans nommer un supérieur. Il semblerait extraordinaire toutefois, de nommer un chef sans un subordonné, et également extraordinaire de nommer un subordonné sans un chef. *Ex necessitate*, l'honorable ministre est dans l'erreur. Mais même s'il surmontait toutes ces difficultés, il reste celle du certificat. Je conçois que cette loi a été très sagement formulée. On prévoyait en la passant que les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre arriveraient au pouvoir quelque jour, et qu'en conséquence elle devrait exiger un examen d'aptitudes de la part du candidat, avant qu'il pût être nommé. Sur ces trois points, je n'ai pas de doute que l'honorable ministre ne dise sur le champ, en sa qualité d'avocat : " *peccavi.*"

M. BARKER : Je ne pense pas que vous puissiez faire voter ce crédit : il est contraire à la loi.

M. FRASER : Nous courrons le risque.

M. GOURLEY : Nous ne vous le permettrons pas. Nous ne voulons pas que vous vous engagiez dans un procès.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une affaire sérieuse, si c'était notre devoir de nommer une armée d'inspecteurs et si nous avons négligé de le faire ; mais pour le moment nos principes d'économie ne nous permettraient pas d'en nommer plus qu'un. La théorie de l'honorable député, que nous sommes obligés de nommer un grand nombre d'inspecteurs, mérite la considération ; mais ne nous demandez pas de nous engager trop tôt dans cette voie.

M. GOURLEY : Ce n'est pas du tout ma théorie. Vous ne pourriez nommer personne dans l'état actuel de la loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : On voit par là comme les membres de l'opposition ne s'entendent pas. L'honorable député d'Hamilton dit que nous ne pouvons nommer qu'un inspecteur, mais qu'il nous faut nommer un inspecteur des inspecteurs, et continuer à faire des nominations.

M. BARKER : L'honorable ministre me permettra-t-il de le contredire ? J'ai dit que vous pouviez nommer un inspecteur et un inspecteur en chef, pourvu que vous vous conformiez aux prescriptions de l'acte, et je dis que vous ne vous êtes pas conformés à ces prescriptions.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Colchester dit que nous ne pouvons nommer personne.

M. GOURLEY : Pas avant que vous ayez défini le territoire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais supposons que nous déterminions le territoire et que nous nommions une armée considérable d'inspecteurs ?

M. GOURLEY : Mais vous ne pouvez nommer personne avant d'avoir divisé le territoire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons étudier cela. Nous nommerons peut-être d'autres inspecteurs plus tard, mais nous ne croyons pas que ce soit nécessaire dans le moment. Nous tiendrons certainement compte de l'avis de l'honorable député.

M. BARKER : L'honorable ministre prétend-il sérieusement que l'on n'a pas exigé de certificat de la personne qui a été nommée lorsque le statut en exige ? Prétend-il que cette personne a toutes les qualifications exigées par le statut ? En vertu du statut, le gouvernement n'a aucun droit de faire cette nomination, et nous nous y opposons à cause de cela.

M. CLARKE : Le gouvernement doit certainement avoir quelque chose à répondre à l'honorable député de Hamilton, si ce dernier cite la loi correctement. La Chambre a une certaine responsabilité dans cette nomination, et nous voulons connaître les faits.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que nous pouvons considérer cette question à un point de vue plus large. Je ne sais pas si quelqu'un a été nommé, et je ne sais pas non plus, sur quels principes on se guide. On peut s'être conformé à la loi ou on peut l'avoir méconnue, mais on pourrait tout de même nommer un inspecteur quand bien même il n'y aurait pas de loi ; il s'agirait simplement de savoir quels seraient ses pouvoirs. L'inspecteur ne peut rien faire, à moins qu'il ne soit autorisé en vertu de la loi. Mais si d'une façon générale le gouvernement nomme une personne pour remplir certains devoirs, et si le fabricant de ficelle d'engerbage permet à cette personne d'exercer ses devoirs, et si un inspecteur suffit à la tâche, pourquoi obliger le pays à en nommer un plus grand nombre.

M. GOURLEY : Cela n'est pas obligatoire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, nous serions obligés. Nous ne pourrions pas avoir un grand nombre d'inspecteurs, sans augmenter beaucoup la dépense. Supposons qu'il n'y ait pas de loi à cet effet, et que le gouvernement nomme un inspecteur pour faire certaine inspection, que le parlement vote l'argent nécessaire pour le payer, et que les fabricants lui permettent de faire son inspection, on obtient le même but que si l'on adoptait le procédé coûteux que l'on propose. Si la loi défend de nommer un inspecteur sans lui assigner un territoire, et si nous devons diviser tout le Canada en territoires d'inspection, ce qui entraînerait une grande dépense, je crois que la loi devrait être amendée et faite plus en harmonie avec le principe d'économie.

M. BARKER : Vous ne pouvez pas par une résolution dans le budget amender un acte du Parlement. Il y a certaines procédures à suivre avant de nommer un inspecteur comme celui que l'on se propose de nommer. L'honorable ministre dit que le gouvernement a le droit de nommer certains fonctionnaires, mais lorsqu'un acte du parlement dit de quelle façon ce fonctionnaire doit être nommé, le gouvernement ne peut pas le nommer d'une autre façon. Je ne crois pas qu'aucun ministre ose nier cela. Il ne s'agit pas ici de donner à M. Haycock, ou à aucune autre personne une place dans l'administration. Il s'agit simplement de nommer un inspecteur. L'inspection peut porter sur plusieurs articles. Il y a l'inspection des peaux. Il est très important que l'inspecteur des peaux connaisse bien son métier, et l'on ne peut pas nommer quelqu'un qui n'a pas obtenu un certificat d'un corps compétent. La Chambre sait que le commerce se guide sur les certificats de ces inspecteurs. Ces certificats sont reconnus sur tous les marchés du monde. Les certificats de l'inspecteur des peaux à Hamilton sont acceptés, à Montréal, à Québec, à Boston, comme ceux d'une personne compétente. Des milliers de dollars s'échangent entre les Etats-Unis et le Canada

sur la foi de ces certificats. Si le gouvernement peut nommer M. Haycock sans un certificat de compétence, il peut aussi nommer de la même manière l'inspecteur des peaux, du blé, ou d'autres articles, et jeter ainsi la perturbation dans le commerce du pays. La loi dit que l'inspecteur doit être porteur d'un certificat de capacité, et nous nous opposons à toute résolution autorisant de payer une personne quelconque qui n'a pas été nommée conformément au statut.

M. GOURLEY : Cette nomination va soulever beaucoup de difficultés. Cet inspecteur aura des devoirs importants à remplir, et si sa nomination est régulière, son autorité sera grande et efficace, mais si elle ne l'est pas, il sera tout simplement un transgresseur de la loi, et tous ceux qui auront autorité sur lui seront responsables. S'il n'est pas régulièrement nommé, il ne peut pas agir légalement et il n'a aucune autorité. S'il est vrai que le sceau de notre inspecteur des peaux est reconnu à Boston ou à Montréal, n'est-il pas de la plus grande importance que les autres nominations d'inspecteurs soient aussi parfaitement régulières ? Quel scandale ce serait si nous permettions à un homme d'imprimer à une peau le caractère officiel et commercial, et qu'ensuite on déclarait sa nomination nulle et sans effet. Si le gouvernement n'a pas strictement observé la loi, il est temps qu'il l'observe. On doit assigner un district à un fonctionnaire tout comme à un juge. Que vaudrait la nomination d'un juge dont on n'assignerait pas les limites du ressort ? Il doit en être ainsi d'un inspecteur. Si on ne lui assigne pas un territoire, il n'a pas de juridiction, et si on lui en assigne un, il ne peut agir que dans les limites de ce territoire, et tout acte qu'il fait en dehors est nul et le ministère en est responsable. Nous voulons savoir si l'acte de nomination de cet inspecteur circonscrit le territoire dans les limites duquel il doit agir. Le deuxième point que mon honorable ami d'Hamilton a soulevé, c'est que le sous-inspecteur doit aussi avoir " les capacités voulues ". Conséquemment, il y en a bien peu qui pourraient être nommés. Les conditions sont très strictes, et les chances se limitent à quelques meneurs politiques, si toutefois des personnes de cet acabit ne sont pas complètement exclues.

Mais pour obtenir un emploi de ce genre on ne peut être trop partisan politique. Il est possible que le titulaire soit un étudiant en théologie, ou un bachelier en droit ou en médecine. L'acte restreint la nomination aux personnes ayant les " capacités voulues." Quelles sont ces capacités ? Je ne le sais pas. Peut-être pourrait-on soumettre la question à la cour Suprême pour obtenir une interprétation du statut. Le ministre devrait pourtant le comprendre. Pour ma part, si j'examine cette loi en lexicologue, j'y vois des montagnes de difficultés, difficultés alpines qui entourent le ministre et ses aviseurs légaux. On parle du danger de se trouver sur une couche de glace mince. Mais ici, il n'y a pas de glace du tout. Quiconque voudrait faire une nomination en vertu de ce statut, serait dans l'eau jusqu'au cou. Le statut dit que " l'Inspecteur ou les sous-inspecteurs ne seront choisis que parmi ceux qui ont les " capacités voulues." Je ne vois pas quelles connaissances il faut posséder. Je voudrais savoir quelles capacités particulières le ministre a découvert dans cet homme. Etaient-elles scientifiques, religieuses ou littéraires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certaines personnes disent qu'elles étaient politiques.

M. GOURLEY : Cela ne remplit pas les conditions de l'acte. Peut-être que mon honorable ami, qui a beaucoup d'intérêts dans la politique, est d'avis que ces qualités sont d'ordre politique. Mais s'il examine le cas en lexicologue, il verra qu'il est complètement dans l'erreur. D'après les discours que l'honorable ministre prononce dans cette Chambre, je vois que son esprit est nourri les classiques anglais, grecs et latins, et en conséquence il doit connaître la valeur des mots. Pour un érudit de ce genre, un mot prend à ses yeux les proportions d'un pan de maison. Il voit des différences qui sont imperceptibles à d'autres. Il est frappé à l'instant par un accusatif, un datif, ou un ablatif absolus. Un lexicologue examinant le statut serait frappé à l'instant par ce membre de phrase : " et l'inspecteur et les sous-inspecteurs ne seront choisis que parmi les personnes qui ont les capacités voulues." Si j'étais ministre et si j'avais à faire une nomination en vertu de ce statut, naturellement je toucherais une de ces nombreuses sonnettes qui amènent tous les fonctionnaires auprès du ministre, et je demanderais un de ces fonctionnaires ; peut-être que ce serait un homme versé dans la littérature ou un docteur en loi, et je lui dirais : Dites-moi ce que les mots " capacités voulues " dans le statut, signifient ? Si c'est un légiste qui s'y connait un peu en fait d'interprétation des lois, il dira immédiatement que ces mots ne précisent rien, et qu'en conséquence, ils doivent être définis dans la loi. Alors, je regarderai dans la loi, pour voir ce que signifient les mots "capacités voulues" ; mais si la loi ne contient aucune définition de ces mots, je suis forcé de leur donner l'interprétation ordinaire dans la langue anglaise. Alors, que signifient " capacités " ? Cela peut s'appliquer à une personne qui a été plongée dans l'eau—dans ce cas elle aura les connaissances voulues pour entrer dans l'Eglise baptiste, ou si elle voulait entrer dans l'Eglise d'Angleterre, il lui faudrait avoir passé un examen sur les 39 articles. Et naturellement, si elle appartenait à la religion de l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) il lui faudrait savoir le petit catéchisme par cœur.

M FRASER : Et elle saurait qu'il lui faudra rendre compte de son temps ; conséquemment, elle ne nous ferait pas perdre notre temps.

M. GOURLEY : Et il lui faudrait connaître aussi la fameuse profession de foi appelée la confession de Westminster. Mais depuis que l'honorable député (M. Fraser) est entré dans le parlement on ne veut plus de confession de foi. L'honorable député appuie depuis si longtemps le gouvernement que celui-ci a cru devoir modifier sa confesssion de foi, afin de le garder dans ses rangs, car il serait difficile de soutenir aussi longtemps un gouvernement et s'en tenir encore à l'ancienne confession. Mais je ne veux apporter que des raisons strictement légales, et discuter cette question au seul point de vue de la science et de la loi. L'honorable député peut-il, conséquemment, m'aider à trouver ce que veulent dire les mots "capacités voulues" dans cettte loi ? Car il remarquera que si l'on nomme quelqu'un qui n'a pas les capacités voulues, la nomination est illégale, et je suis certain que le gouvernement ne voudrait pas nommer quelqu'un illégalement. Je n'ai jamais vu un cas entouré d'autant de difficultés, et cependant le ministre semble n'en avoir vu aucune. Je prétends que toutes les nominations faites en vertu de cet acte sont irrégulières et nulles et si on les soumettait au ministre de la Justice, celui-ci dirait : Ces nominations ne valent rien; lisez le statut et reconstituez votre département. Mais j'aimerais à avoir l'opinion du ministre de la Justice. Peut-il nous dire ce que signifient ces mots ? Il répondra peut-être que cette loi a été passée sous le régime conservateur ; si cette réponse vaut quelque chose. tout ce que je puis dire c'est que celui qui a rédigé cette loi sous l'administration tory était un bien pauvre rédacteur. Et à ce sujet, je puis dire que les secrétaires au service de cette Chambre ne sont pas au fait de leur besogne. Les lois sont rédigées dans un curieux langage. Et nous devrions avoir quelqu'un de compétent, quel que soit le traitement qu'il faudrait lui servir, afin que nous puissions faire rendre en un anglais convenable ce que nous voulons mettre dans la loi, que le langage soit uniforme, et que chaque virgule soit à sa place. Lorsqu'une loi est bien rédigée, les autres sont faciles à comprendre. Mais dans notre pays on varie les expressions pour exprimer la même idée, ou si on ne varie pas les expressions, on les emploie dans des acceptions différentes. On découvre des équivoques partout. Le ministre du Travail (l'honorable sir William Mulock) n'a jamais dû lire cette loi ; il n'a jamais vu ces difficultés. Je vois pourquoi on a mis tous ces articles dans la loi.

Le gouvernement avait à nommer un fonctionnaire auquel il donnait des pouvoirs extraordinaires. J'ai voulu avoir des explications du ministre du Travail et du ministre des Finances. Celui-ci a répondu, mais en néo-écossais rusé qu'il est, il a essayé de faire tomber nos amis de ce côté-ci de la Chambre dans un piége, et il ne manque jamais de saisir l'occasion propice de sortir le gouvernement d'une difficulté.

M. FRASER.

Mais le ministre des Travaux publics a cru qu'il valait mieux ne pas répondre ; il n'a pas même repoussé l'attaque. Il n'y a aucun doute qu'il se proposait de nommer plus d'un inspecteur en chef, et peut-être un sous-inspecteur. Mais je n'insisterai pas sur cette deuxième prétention. S'il nomme un inspecteur en chef dans la province d'Ontario, il faut qu'il désigne cette province. Il peut assigner à cet inspecteur tout le territoire de la province d'Ontario, s'il veut. Il peut dire qu'en vertu du chapitre 99 toute la province d'Ontario formera un district d'inspection. Ensuite il pourra chercher ce que veulent dire les mots "capacités voulues," et ayant trouvé une personne qui possède ces qualités, il la nommera inspecteur. Vous ne pouvez pas prétendre que les mots " capacités voulues " ne signifient rien ; il faut qu'ils signifient quelque chose, et chaque mot de cet article doit être interprété suivant le contexte. On doit supposer qu'une intelligence ordinaire est capable d'interpréter même une loi qui parlement. J'admets qu'il y a des lois qui sont très difficiles d'interprétation, parce que très souvent elles ne sont pas rédigées avec soin. Mais un juge qui est chargé d'interpréter la loi dira : Je ne sais pas si les membres de la Chambre des communes qui ont fait cette loi savaient ce qu'ils faisaient ou non, mais moi, je suis obligé de lui donner l'interprétation la plus raisonnable. Je suis obligé de supposer qu'ils savaient ce qu'ils faisaient. Un juge sera obligé de trouver une signification aux mots " capacités voulues," autrement il serait obligé de dire que ce fonctionnaire a été nommé illégalement. Ce n'est pas une excuse pour le gouvernement de dire qu'il a nommé M. Haycock. Il aurait pu tout aussi bien nommer un meulon de foin (hay cock) et essayer de justifier cette nomination en vertu du statut. Je crois que l'honorable ministre a aussi manqué de logique à un autre point de vue. Il a dit que M. Haycock (meulon de foin) couvrait tout le pays. Mais dans la Nouvelle-Ecosse nous avons des douzaines de meulons de foin dans un champ, et tout le champ n'est pas couvert. Mon honorable ami ne connaît pas la valeur des mots. Un ministre de la couronne devrait surveiller chacune de ses paroles avec le plus grand soin, avec le même soin que les sénateurs romains lorsqu'ils parlaient dans le Sénat. Uu jour, un barbare venant d'une province éloignée conquise par Rome, ayant entendu un discours prononcé par un sénateur romain et étant retourné dans son pays il dit à ses compatriotes de se soumettre immédiatement à la puissnace de Rome, parce que, leur dit-il, les sénateurs étaient des dieux et parlaient comme des dieux. De nos jours, est-ce qu'une personne ignorante et illettrée qui aurait entendu dans notre Chambre des communes ce grave et révérend seigneur, le ministre du Travail, discuter cette loi dans un langage vulgaire, ferait de retour chez elle la même remarque que ce barbare avait

faite à ses compatriotes au sujet des sénateurs romains? Nos ministres devraient se servir d'un langage aussi précis que celui des sénateurs romains. Je dois vous dire, M. le président, que Rome n'a jamais commandé sur un territoire plus étendu que celui du Canada aujourd'hui. A l'apogée de sa puissance, Rome n'a jamais eu plus de trois mille milles carrés soumis à ces lois, tandis que la destinée veut, chose extraordinaire, que l'honorable ministre ait trois millions sept-cent-cinquante milles carrés soumis à son pouvoir. Dans l'intérêt du Canada je désire que le ministre du Travail, que j'estime beaucoup et dont j'admire les grands talents—car je suppose que l'on ne peut devenir ministre de la Couronne sans avoir des talents, bien qu'il soit possible quelquefois de les dissimuler—possède toute l'intelligence nécessaire, pour interpréter ces statuts. Le respect que j'ai pour le gouvernement du Canada me force à en venir à la conclusion—j'admets que c'est une conclusion forcée, mais la loi nous oblige souvent d'en faire—que le ministre du Travail possède une intelligence assez lumineuse pour lui permettre, dès que son attention est appelée sur une loi, de donner de cette loi une explication claire et distincte. S'il lui était impossible de donner cette explication ex-abrupto, il pourra envoyer quérir les cartons de son ministère qui contiennent les recommandations à ce poste d'inspecteur, et il nous prouvera, avant de nous demander de voter ce crédit, que toutes les conditions légales ont été remplies.

Pour frais de justice et autres dépenses se rattachant aux retards de payement des primes sur le fer et l'acier, $3,879.39

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est le résultat d'un désaccord entre le ministère des Finances et l'auditeur général. Il s'agissait de savoir si le fer brut à l'état liquide, devait être considéré comme fer en gueuse ; c'est-à-dire s'il fallait qu'il fut à l'état solide pour avoir droit à la prime. Après avoir recueilli le plus d'informations possibles, le ministère des Finances a décidé que le fer en fusion devait bénéficier de la prime. Les méthodes de produire le fer ont subi en ces dernières années de grandes modifications. Autrefois, il fallait mettre le fer à l'état solide avant de le transformer en acier, mais avec les méthodes améliorées on se dispense de cette opération. L'auditeur général a prétendu que le fer à l'état liquide, n'était pas du fer en gueuse, suivant les termes de la loi. La question a été discutée pendant quelque temps, des avocats ont été appelés à donner leur avis, et l'on a décidé finalement de soumettre la cause à la cour de l'Echiquier. La décision a été en faveur de la compagnie et contre l'auditeur général. Conséquemment, le ministère des Finances a payé à la compagnie la prime qu'elle réclamait. Mais toutes ces disputes légales ont entraîné des frais et c'est pour payer ces frais que nous demandons ce crédit.

L'honorable M. HAGGART : Je me rappelle que ce point a été soulevé lorsqu'on a discuté la question des primes sur le fer et l'acier. Il y avait la prime sur le fer en gueuse et celle sur l'acier. J'ai demandé alors au gouvernement si la compagnie recevrait une prime sur le fer en gueuse et ensuite une prime sur l'acier. Autant que je puis me rappeler, on m'a répondu oui. J'ai appelé aussi l'attention du gouvernement sur le fait que d'après la méthode nouvelle de fabrication de l'acier, il n'était plus nécessaire de mettre le fer en gueuse, avant de la convertir en acier, et j'ai demandé au gouvernement s'il paierait la prime sur le fer liquide et sur l'acier. Je ne me rappelle pas les termes exacts de la réponse qui m'a été faite, mais je crois me rappeler que l'on m'a dit que la prime serait payée sur les deux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est probablement correct.

M. GOURLEY : Pourquoi le gouvernement n'est-il pas allé en appel ? Je ne veux pas mettre en doute la compétence du juge Burbridge, mais dans une question où il y a tant d'argent en jeu, j'aurais pensé que le gouvernement aurait appelé de ce jugement, parce que je sais qu'au barreau les opinions étaient bien divisées à ce sujet et beaucoup d'avocats exprimaient le doute que ce jugement fut scientifiquement et légalement juste. Par respect pour le juge qui a prononcé le jugement, je suis obligé de supposer qu'il était juste, mais j'ai été surpris que le gouvernement n'ait pas cru sage d'aller en appel, afin de faire régler la question par la cour au complet. D'ordinaire, le jugement d'un seul magistrat ne décide rien. Tout avocat a le droit de ne pas accepter ce jugement, mais nous sommes obligés de nous incliner devant le verdict d'une cour composée de plusieurs juges.

Le MINISTRE DES FINANCES : Outre la question de droit, il y avait la question de justice. Supposons pour un instant, que le jugement de la cour eût pu être renversé, la compagnie aurait pu convertir ce fer liquide en fer solide ou en gueuse, en moins de 24 heures. Cela ne lui aurait coûté qu'un peu plus de travail et de frais, mais je ne vois pas ce que le pays y aurait gagné.

M. GOURLEY : Le gouvernement n'aurait-il pas eu moins de prime à payer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Nous aurions eu la même prime à payer, mais il en aurait coûté plus de travail et de frais à la compagnie si on l'avait obligée à suivre les anciennes méthodes au lieu des nouvelles. Le gouvernement aurait eu à payer la même prime.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre sait-il combien nous payons aujourd'hui en primes sur le fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, environ $1,300,000.

M. GOURLEY : Je croyais que cela faisait une grande différence dans le montant de la prime. Si tel n'est pas le cas, pourquoi alors la compagnie contestait-elle ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La compagnie a trouvé que la méthode améliorée était plus économique ; comme de raison, nous aurions pu l'obliger à suivre l'ancienne méthode de refroidissement du fer, mais cela aurait coûté un peu plus cher à la compagnie.

M. GOURLEY : Si c'est là toute la différence, je donne raison au ministre.

L'honorable M. HAGGART : D'après les méthodes nouvelles de la fabrication de l'acier, il n'en coûte pas plus cher de fabriquer de l'acier que de fabriquer du fer en gueuse. Le procédé pour faire l'acier est le même que pour faire du fer en gueuse, il y a très peu de différence dans la dépense.

M. TAYLOR : Pourquoi ces frais judiciaires lorsque nous avons un solliciteur général pour plaider ces procès ? Pourquoi payer des avocats du dehors, lorsque nous avons un ministre de la Justice ? Lorsque les honorables députés de la droite étaient dans l'opposition, c'était ainsi qu'ils parlaient.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le ministère de la Justice a fait de son mieux pour conseiller l'auditeur général, mais il a refusé d'accepter nos avis et il a cherché ailleurs. Lorsque nous avons vu cela, nous avons cru, vu que l'avis que l'auditeur général avait obtenu était contraire au nôtre, qu'il valait mieux soumettre la question à la cour. Le résultat a été que l'opinion du ministère de la Justice a été maintenue dans son entier.

M. GOURLEY : Quels ont été les frais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $3,879.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On a fait venir des experts des Etats-Unis.

M. GOURLEY : Ces frais comprennent de paiement des témoins ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui ; on a dû payer certains experts jusqu'à $150 par jour.

M. GOURLEY : Cette somme comprend-elle les honoraires des avocats et le paiement des experts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, elle comprend tout.

Dépenses se rattachant à l'inspection des grains et de la farine, sous l'autorité des Actes d'inspection générale et des graines du Manitoba—mandat du Gouverneur général, $16,000.

L'honorable M. HAGGART : Comment se fait-il que vous avez eu besoin de ce mandat du Gouverneur général ?

M. HAGGART.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit à notre disposition était épuisé, et nous avons dû obtenir ce mandat du Gouverneur général. Le service de l'inspecteur du grain se soutient par lui-même ; les honoraires couvrent les dépenses.

L'honorable M. HAGGART : Combien dépensez-vous en tout pour ces inspections ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous demandons $50,000 en tout cette année.

L'honorable M. HAGGART : A combien se sont élevés les honoraires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A environ $75,000.

M. GOURLEY : Le ministre me permettra-t-il de lui poser une autre question au sujet de la prime sur l'acier ? Pourquoi l'auditeur général refusait-il de payer, s'il n'y avait pas de différence dans le montant de la prime ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que l'auditeur général croyait que c'était son devoir de donner au trésor le bénéfice de tous les doutes, et comme il avait des doutes il a consulté les avocats.

M. GOURLEY : Mais si le montant à payer doit être le même, que le fer fût liquide ou solide, quel doute ou difficulté pouvait-il exister dans l'opinion de l'auditeur général ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la cour avait soutenu la prétention de l'auditeur général, la compagnie n'aurait eu de droit à aucune prime sur le fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'auditeur général prétendait que le fer liquide, bien qu'il renfermât les mêmes matières que le fer en gueuse, n'était pas du fer en gueuse. Pour que cela fût du fer en gueuse l'auditeur général prétendait qu'il aurait dû être soumis au procédé de refroidissement.

M. GOURLEY : Avec des fonctionnaires aussi rigides, je crois que le revenu est entre bonnes mains.

Mesurage du bois, $17,500.

M. INGRAM : Pourquoi ce argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le crédit ordinaire, il n'y a que quelques changements.

M. TAYLOR : Ce service donne-t-il des recettes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le revenu est à peu près de la moitié de la dépense.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que les marchands de bois devraient supporter eux-mêmes les frais de cette inspection. Aujourd'hui le gouvernement paie le mesureur de bois à Québec et probablement en quel-

ques autres endroits. Les revenus couvraient autrefois les dépenses et même donnaient un excédent, mais aujourd'hui il y a un déficit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y avait autrefois 28 mesureurs de bois sur la liste, mais on en a mis 22 à la retraite, c'est ce qui explique l'augmentation dans le fonds de retraite.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y a pas besoin de six mesureurs de bois à Québec; il n'y passe pas de bois.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oh ! oui, il en passe.

L'honorable M. HAGGART : Très peu.

M. INGRAM : Quels sont ces inspecteurs?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Ce sont tous de bons torys. Il y a longtemps qu'ils sont dans le service.

L'honorable M. HAGGART : Bien que le commerce ait diminué, le coût du personnel a augmenté de $5,950 à $6,100.

M. COCHRANE : Sont-ce des conservateurs ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, tous tant qu'ils sont. La question des salaires dans ce bureau ne doit pas nous inquiéter beaucoup, parce que la plus grande partie de ce que nous payons en salaires va à M. Patton, le surintendent, qui occupe cet emploi depuis un très grand nombre d'années, et c'est peut-être la dernière année que nous aurons à lui payer son salaire. Il est très vieux, et je regrette de dire qu'il n'est pas probable que nous ayons à lui payer une autre année de salaire.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose qu'il vous est presque impossible de renvoyer aucun employé civil à Québec. N'en pouvez-vous pas diminuer le nombre ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous voulons user de ménagement pour les vieillards.

M. EARLE : Au sujet des crédits du ministère du Commerce je veux appeler l'attention de l'honorable ministre suppléant sur une question qui a déjà été soumise à ce ministère l'année dernière. C'est au sujet des articles qui ont droit au tarif minimum français. Le saumon n'est pas mentionné parmi ces articles, mais on en a accepté un consignation en France, l'année dernière, tandis qu'on en a refusé une autre.

Le sous-ministre pourra-t-il renseigner le ministre à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre m'apprend que le gouvernement français n'a pas voulu interpréter le tarif de la même manière que nous au sujet du saumon. Il s'en tient à sa décision.

M. EARLE : Il doit y avoir quelque malentendu, parce que l'on a accepté plus tard sous le tarif minimum une consignation que l'on avait refusée d'abord. L'expéditeur de ce saumon m'a fait connaître ce qui s'était passé et je me suis mis en correspondance avec le ministère à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Etait-ce un consignation directe ?

M. EARLE : C'était une consignation que l'on accepte comme directe. Ainsi que vous le savez, nous ne pouvons pas expédier directement par navire de la Colombie en France, parce qu'il n'y a pas de ligne directe, et il nous faut expédier notre poisson par chemin de fer jusqu'aux ports de l'est. On a envoyé plusieurs consignations dont quelques-unes à la faveur du tarif minimum. Mon but en appelant l'attention du gouvernement sur cette question, c'est que bien que le poisson soit mentionné sur la liste des articles ayant droit au tarif minimum, le saumon en conserve n'est pas mentionné, et les autorités françaises prétendent qu'il n'a pas droit au tarif minimum. Je voudrais savoir si le ministère du Commerce a pris quelques mesures pour faire mettre le saumon sur la liste ; le homard et autres poissons y sont aussi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je me rappelle bien les termes du tarif, il y est dit : poisson, dans son état naturel, ou quelque chose de ce genre. Je ne crois pas que les espèces de poissons soient spécialement mentionnées, mais je n'en suis pas certain. La principale difficulté qui nous embarrasse est celle de l'exportation directe ou indirecte. En France, on ne considère pas comme une importation directe des marchandises qui sont expédiées par un port anglais. Mais il est étrange que le gouvernement français semble vouloir considérer comme exportation directe les marchandises qui sont envoyées par New-York sur les paquebots de la ligne française de l'Atlantique. On m'informe que le ministère du Commerce a soumis la question aux autorité francaises, mais jusqu'à présent il n'a pas eu de réponse satisfaisante.

M. EARLE : La consignation dont je parle a été expédiée de la même manière que les homards et les autres poissons.

Le MINISTRE DES FINANCES : A-t-elle été expédiée d'un port canadien ?

M. EARLE : Elle a été expédiée de New-York sur navire français.

Le MINISTRE DES FINANCES : En vertu du traité, la ligne française ne transporte pas de homards.

M. EARLE : Si vous lisez la liste, vous verrez que les poissons y sont énumérés par leur nom.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-être.

M. EARLE : Lorsque cette liste a été faite il ne semblait pas probable que l'on expé-

dierait du saumon, et c'est probablement à cause de cela que le nom de ce poisson a été omis.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'appellerai l'attention du ministre du Commerce sur cette question, car le gouvernement désire beaucoup que le saumon de la Colombie Anglaise reçoive tous les avantages du tarif minimum.

M. EARLE : Très bien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je veux appeler l'attention du comité sur les crédits supplémentaires du ministère des Chemins de fer et Canaux de l'année dernière. J'ai pu obtenir en partie les renseignements que l'honorable député (l'honorable M. Haggart) avait demandés ; j'apporterai le reste un peu plus tard. Je serai très heureux si les honorables députés de la gauche nous facilitent autant que possible l'adoption de tous ces crédits, tout en se réservant le droit de les discuter lorsque viendront les crédits principaux que nous avons encore à soumettre, parce que l'année est terminée et qu'il nous faut clore les comptes. Il est de la plus grande importance que ces comptes soient clos le plus tôt possible car autrement l'auditeur général ne peut faire son travail, et la conséquence serait un retard jusqu'à l'année prochaine. J'espère que les honorables députés de l'opposition laisseront adopter ces crédits avec le moins de discussion possible ; mais, néanmoins, je ne m'attends pas qu'ils se désistent complètement de leur droit d'enquête et de critique.

Embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, $450,000.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre nous avait promis quelques renseignements en sujet du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député m'avait demandé de subdiviser le crédit de $300,000, afin de montrer ce que coûtait chaque branche du service. Les chiffres sont comme suit : pour le pont $155,156.43 ; pour l'embranchement, $87,567.98 ; pour les rails, $45,000 ; pour les traverses, $7,300 ; pour le matériel roulant, $1,375.60 ; pour terrain $5,600 ; toutes ses sommes forment en chiffres ronds le montant de $300,000.

L'honorable M. HAGGART: Quelle somme avez-vous dépensé pendant l'année dans chaque service?

Le MINISTRE DES FINANCES : En 1902-3 la dépense a été : sur le pont $464,257.62, sur l'embranchement, $329,226.86 ; pour le matériel roulant, $9,515.52.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre nous a promis de nous dire en quoi consistait le matériel roulant?

Le MINISTRE DES FINANCES : En vertu du contrat du 2 juillet 1900, l'entrepreneur avait droit à l'usage gratuit de deux locomotives et de 25 wagons pour faire le ballastage, poser les rails, niveler et mettre la dernière main à la voie. Il en a eu l'usage depuis l'automne dernier. Ce ne sont pas des locomotives neuves ni des wagons neufs : c'était le plus vieux matériel que nous avions. Au mois de mai 1903 il a demandé qu'on lui fournisse d'autres locomotives et d'autres wagons. Nous lui avons loué deux locomotives et 15 wagons au taux de $5 par jour pour chaque locomotive et 30 cents par jour pour chaque wagon. Cela lui fait conséquemment un total de 4 locomotives et 40 wagons.

L'honorable M. HAGGART : En vertu de son marché il n'a pas droit à ces locomotives et wagons supplémentaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, nous les lui louons.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le but du gouvernement en fournissant à cet entrepreneur du matériel pour lequel il reçoit un intérêt tout à fait insuffisant?

Le MINISTRE DES FINANCES : Son contrat lui donnait droit à du matériel, ce qui lui a permis de demander un prix plus bas pour les travaux.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre ne m'a pas compris. Je ne parle pas du matériel auquel il avait droit en vertu de son contrat, mais des locomotives et des wagons qu'on lui a fournis subséquemment à tant par jour. Pourquoi lui fournissez-vous des choses auxquelles il n'a pas droit en vertu de ce contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le chemin sera bientôt terminé et nous aurons besoin de ce matériel roulant pour le chemin. Nous n'aurions pas pu attendre au dernier moment pour l'acheter.

L'honorable M. HAGGART : Il ne sera d'aucune valeur lorsque le chemin sera terminé. Suffit-il de dire que l'on aura besoin de ce matériel roulant après que le chemin sera terminé pour en acheter longtemps avant qu'on en aura besoin, et le louer ou le donner à l'entrepreneur?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le chemin sera probablement terminé cet automne jusqu'à la rivière Murray, et nous aurons bientôt besoin de ce matériel.

L'honorable M. HAGGART : Peu importe que le chemin soit terminé plus tôt ou plus tard, l'honorable ministre comprend la fausseté du principe en vertu duquel on a agi.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard—achat et pose de rails d'acier. $13,400.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce là tout ce que nous avons dépensé l'année dernière?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

L'honorable M. HAGGART : A quoi ont servi ces rails—à l'entrepreneur seulement?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces rails ne sont pas pour le chemin de fer de Murray-Harbour. Ils sont pour la ligne principale de l'Ile du Prince-Edouard.

M. INGRAM : Quel est le poids de ces rails?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont des rails de 50 livres. C'est un chemin de fer à voie droite.

Chenal du nord—travaux de creusement et construction d'une ligne, $80,000.

L'honorable M. HAGGART : L'année dernière, lorsque ces crédits ont été demandés à la Chambre pour le même objet le gouvernement était en négociations avec les Etats-Unis au sujet de la construction de ce barrage. Quel est le montant total dépensé jusqu'à présent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les négociations avec les Etats-Unis sont en bonne voie ; cependant, l'affaire n'est pas réglée.

L'honorable M. HAGGART : Construisez-vous le barrage sans leur consentement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit n'est pas destiné à la construction du barrage dont il ne doit pas être fait mention.

L'honorable M. HAGGART : Combien a-t-on dépensé et que devait coûter le creusement de ce chenal, d'après le premier état estimatif ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On estimait que les travaux, une fois terminés, coûteraient $1,354,410.12, y compris le barrage.

L'honorable M. HAGGART : Quelle estimation a été faite avant le commencement des travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On estimait qu'un chenal de 200 pieds de largeur coûterait $750,000. Plus tard, on a décidé d'une largeur de 300 pieds. Le sous-ministre ne se rappelle pas quel a été l'état estimatif lorsque le plan eut été modifié.

L'honorable M. HAGGART : Ces $80,000 suffiront-ils à terminer l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un autre crédit de $18,000 inscrit dans le budget principal. Ces deux sommes suffiront.

L'honorable M. HAGGART : $1,302,000 pour une entreprise entièrement inutile et qui ne facilitera pas la navigation dans les eaux de cette rivière !

Canal des Galops—agrandissement, $25,000.

L'honorable M. HAGGART : Attendu que ce crédit donnera lieu à un débat prolongé et que le représentant de ce district est absent, je demanderai de laisser cet article en suspens. Je ferai la même demande concernant l'article suivant, $25,000 pour creuser et agrandir le chenal des rapides des Galops, vu qu'on proposera de rayer cet article du budget, ce qui provoquera un long débat.

M. TAYLOR : Le représentant de Grenville m'a appris qu'il désirait que cet article restât en suspens, attendu que la somme que le gouvernement demande n'a pas été employée.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'apprends que les travaux ont été exécutés il y a quelque temps déjà.

L'honorable M. HAGGART : On n'a pas exécuté de travaux pour le montant mentionné.

Les articles restent en suspens.

Canal Welland—pour abaisser le seuillet du heurtoir de la porte de la deuxième écluse et les vantaux, $9,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que ce crédit soit biffé.

L'honorable M. HAGGART : Je voudrais savoir si le seuillet du heurtoir des portes d'écluse dépasse d'un pied le fond du canal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; il y a quelques années, les ingénieurs civils se sont trompés dans leurs calculs.

L'honorable M. HAGGART : C'est précisément ce que j'ai dit il y a une couple d'années à ce sujet et on m'a répondu qu'il n'y avait pas eu d'erreur.

La motion est adoptée.

Canal Welland—enlèvement d'obstacles et autres améliorations, $30,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit servira à creuser certaines parties de la longue écluse. Les entrepreneurs ont fait plus de progrès qu'on ne s'y attendait et il faut une somme supplémentaire de $30,000 pour payer les travaux exécutés jusqu'au premier juillet.

L'honorable M. HAGGART : Comment ! pour combler la longue écluse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour enlever les obstacles et les piles du milieu.

L'honorable M. HAGGART : C'est une forte somme pour enlever des piles ; il doit y avoir autre chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un crédit de $95,000 dans le budget principal. Il ne s'agit pas uniquement d'enlever des piles, mais aussi de poser des travées nouvelles. On a constaté que le chenal était trop étroit et il a fallu démolir ces piles.

M. LANCASTER : A quel endroit du canal se trouvaient-elles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A l'endroit appelé la longue écluse. J'ignore si ce renseignement suffira à mon honorable ami (M. Lancaster).

L'honorable M. HAGGART : Elle a plusieurs milles de longueur. A quel endroit est-ce ? Si le représentant de Welland (M. German) était présent, il pourrait nous renseigner.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me rappelle que le représentant de Welland a représenté que ces travaux étaient d'une extrême importance pour la navigation.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose que c'est près de la ville où réside l'honorable député (M. German).

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais désigner l'endroit précis.

L'honorable M. HAGGART : Cela ne peut être qu'à un seul endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est entre Port-Colborne et Welland, mais le sous-ministre ne peut pas préciser davantage.

L'honorable M. HAGGART : C'est entre les deux extrémités du canal. Le ministre possède des renseignements précis !

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami connait——

L'honorable M. HAGGART : Je connais exactement l'endroit. Il vaut mieux passer au crédit suivant.

Canal Welland—dommage aux terres, Grande-Rivière, $625.

L'honorable M. HAGGART : Il est évident que le dommage est causé par la Grande Rivière. Cela n'est d'aucune utilité à la navigation du canal Welland et le plus tôt on y renoncera, le mieux ce sera.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit doit être affecté au dommage causé par l'inondation résultant de la construction du barrage de Dunnville.

L'honorable M. HAGGART : Ce barrage a été construit il y a 40 ans, et tous les ans on réclame des indemnités. Quels sont les réclamants ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'un d'eux est W. T. Anthony, $500 ; un autre, Philippe Dufort, $97.27.

L'honorable M. HAGGART : Il a dû menacer de faire du potin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela se passait-il ainsi de votre temps ?

L'honorable M. HAGGART : C'est comme cela qu'on s'y prend aujourd'hui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bureau des affaires des sauvages avait deux réclamations—$14.63 et $13. Je ne crois pas que ce bureau ait menacé de faire beaucoup de potin.

L'honorable M. HAGGART : Le plus tôt le gouvernement sera libéré de toute responsabilité au sujet de cet embranchement du canal, le mieux ce sera. Il n'est d'aucune utilité pour la navigation et il a été complètement abandonné depuis qu'on a adopté le niveau du canal Erié. Pour ce qui concerne le canal Welland, le Grande Rivière est d'une inutilité complète.

M. INGRAM : Et tant que ce barrage existera, il y aura des réclamations, si le gouvernement est disposé à les payer. Tout le monde sait que ce district est très bas et exposé à être inondé à certaines saisons de l'année.

Canal Lachine—appareils électriques pour faire fonctionner les portes d'écluses, ponts et déversoirs, $20,000.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le coût total de ces améliorations ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est affecté à la construction d'un pavillon des dynamos, et de biez, à l'achat des machines, à la force motrice pour les ateliers, etc. A venir jusqu'au 30 juin 1903, il a été dépensé $67,895 ; et pour terminer les travaux il faudra encore une somme de $30,000, ce qui fait une somme approximative de $97,000. Je ne comprends pas pourquoi le crédit n'est que de $20,000, ce qui donnerait un total de $87,000. Dans tous les cas, l'erreur est du bon côté.

L'honorable M. HAGGART : Ces travaux n'ont-ils été commencés que l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. TAYLOR : Ont-ils été donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons signé un contrat de $12,925, avec M. Pringell pour les appareils électriques, et il y a d'autres item dont l'ensemble s'élève à plus de $19,000 et tout cela est à prendre sur le crédit de $20,000 que je demande.

M. FOWLER : Les autres travaux ont-ils été donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, la plus grande partie.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la partie des travaux que l'on n'a pas donnée à l'entreprise ? Tout le monde croyait que le gouvernement avait demandé des soumissions pour la fourniture de ces appareils électriques.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que des soumissions ont été demandées pour ces appareils. Mais beaucoup d'autres travaux devaient être faits à la journée, et il y avait un certain nombre d'articles pour lesquels on ne pouvait pas demander de soumissions.

L'honorable M. HAGGART : La dépense totale, y compris le présent crédit, est de $85,000. Pour quelle partie de cette somme a-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai tâché de donner des renseignements concernant ce crédit de $20,000 et je ne suis pas en état d'expliquer les dépenses antérieures, mais je puis m'en procurer les détails et les soumettre à la Chambre.

M. GOURLEY : Je crois de mon devoir de proposer que ce crédit soit entièrement rayé. Nous entendons souvent les gens reprocher au gouvernement de faire des dépenses insignifiantes dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, et cependant on ne se gêne pas pour voter des millions pour les canaux d'Ontario.

M. LANCASTER : Dans le cas actuel, il s'agit de Québec.

M. GOURLEY : En effet, mais ces travaux sont nécessaires à Ontario. Je constate que depuis un demi-siècle on a gaspillé les deniers publics pour ces canaux, afin de développer le commerce de Toronto. Je ne suis toute ma vie, je n'ai jamais suscité de rivalités de clochers et j'espère que je n'aurai jamais à le faire. Pourtant, lorsque j'entends des représentants d'Ontario nous faire un crime des sommes insignifiantes que nous demandons pour nos ports et nos steamers, je frémis de voir qu'on accorde avec tant de désinvolture ces forts montants d'argent à Ontario. Je crois qu'il faut mettre fin à ces énormes dépenses en faveur des canaux, à moins que l'on n'accorde des compensations quelconques aux Provinces maritimes. Nous en avons assez de ces incessantes dépenses en faveur d'Ontario. Les Provinces maritimes ne veulent plus être la vache à lait du Dominion. L'an dernier, j'ai consenti volontiers à l'abolition des péages sur ce canal, parce que ce qui profite au commerce d'Ontario me profite également. Je représente Ontario autant que n'importe quel membre de cet Chambre. Or, le ministre de la Justice vous le dira, en vertu de la constitution de ce pays, je représente aussi bien n'importe quelle partie d'Ontario que mon propre collège électoral. Je désire qu'on abaisse les tarifs de l'Intercolonial pour faire compensation à l'abolition des péages sur les canaux. J'ignore pourquoi ce canal Lachine serait libre, pourquoi nous accorderions ce fort crédit de $20,000 pour éclairer et embellir ce canal pour l'avantage des citoyens d'Ontario qui le traversent dans leurs bateaux de promenade. L'article du budget se lit ainsi: " Appareils électriques pour faire fonctionner les portes d'écluses, ponts et déversoirs. Ces voyageurs des cités opulentes d'Ontario ne sauraient attendre, apparemment, que ces portes d'écluse soient ouvertes de la manière ordinaire ; le pays doit leur fournir à cette fin les meilleurs appareils modernes. J'imagine que le ministre des Douanes, en partie de plaisir sur le Saint-Laurent, ne souffrirait pas que ces portes fussent ouvertes de la manière ordinaire. Très bien ; il veut mener une vie active, je le suppose. En même temps, je ferai remarquer que nous voulons obtenir un dédommagement pour les sommes considérables dépensées pour les canaux. La Nouvelle-Ecosse en a assez de ces dépenses et elle ne les souffrira pas plus longtemps. Par conséquent, je crois que les représentants d'Ontario devraient consentir à diminuer de moitié les tarifs de transport de l'Intercolonial.

Une VOIX : Qu'on les abolisse complètement.

M. GOURLEY : La population d'Ontario n'est pas capable de tant de générosité. Nous nous contenterions d'une diminution de moitié. Autrement, je proposerai qu'on biffe ce crédit destiné à éclairer princièrement les écluses du canal Lachine. Voilà la chose la plus étrange dont j'aie jamais entendu parler—des appareils pour faire fonctionner des portes d'écluses ! C'est, me dit-on, le dernier mot des améliorations modernes. Les gens d'Ontario ne sont jamais contents. Ils s'attendent que la population des Provinces maritimes se contentera de la pitance qu'on lui jette. Nous nous sommes tenus cois assez longtemps ; il nous faut maintenant de nouveaux chemins de fer. La province de la Nouvelle-Ecosse n'a virtuellement pas de voies ferrées. Si ce n'eut été de la bonté divine qui nous a environnés des eaux de l'océan, le manque de moyens de communications nous aurait plongés dans un état de barbarie. Mais grâce à la mer, nous avons pu nous mettre en contact avec nos compatriotes et conserver notre langue et notre civilisation.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois prier l'honorable député de revenir à la question.

M. GOURLEY : Je propose de biffer ce crédit. Je demande au ministre des Finances s'il est prêt, en retour des sommes énormes que les Provinces maritimes ont à payer, à abaisser les tarifs de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande à mon honorable ami de faire preuve de générosité en acceptant moins qu'il croit avoir le droit de recevoir. Je voudrais qu'il eût la générosité de retirer sa motion. Lorsqu'il s'agit d'être généreux, soyez-le de bonne grâce.

M. GOURLEY : Je retire ma motion, mais j'espère, néanmoins, que le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux réfléchira à ma proposition et s'efforcera de rendre justice aux provinces maritimes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Très bien !

Canal Rideau—pour terminer le pont de Brasse's Point, $2,750.

L'honorable M. HAGGART : Où cela se trouve-t-il?

M. TAYLOR : A Brewer's Mills.

Le MINISTRE DES FINANCES : On a constaté que le crédit ne suffirait pas pour terminer le pont. La superstructure est en fer. L'entreprise a été adjugée au prix de $8,950 a la compagnie "Dominion Bridge," dont la soumission était la plus basse.

M. TAYLOR : Elle éprouva de la difficulté à construire les piles.

L'honorable M. HAGGART : Je ne vois dans le budget aucun crédit pour le passage de Poonamalee, ouvrage recommandé au ministère il y a une couple d'années. Je m'attendais qu'il y aurait un crédit pour l'exécution de ces travaux et j'espère qu'avant la fin de la session on accordera un octroi au township d'Elmsley et à l'autre township du comté de Leeds qui sont virtuellement intéressés dans cette entreprise. En justice, ils y ont droit. Par suite du creusement du canal Rideau, une partie de la grande route a été inondée. On a rapporté cet accident au surintendant du canal et des mesures immédiates devraient être prises. En réalité, il n'est pas nécessaire d'inscrire un article particulier dans le budget car le crédit destiné aux travaux du canal Rideau est disponible. Le ministère a reçu une requête touchant un autre sujet qui intéresse le township de Montague et des délégués se sont rendus auprès du ministre des Chemins de fer et Canaux. On leur promit d'accueillir favorablement leur demande et la députation s'en est retournée fermement convaincue, grâce à l'accueil bienveillant qu'elle avait reçu, qu'elle avait obtenu une subvention en faveur de ces travaux. J'espère que la décision du ministre sera favorable à ces deux demandes. Du dommage a été causé, comme dans le cas du débordement de la Grande-Rivière pour lequel le gouvernement a accordé une indemnité. Par suite de la construction du barrage de la rivière Poonamalee, les riverains qui habitent en amont prétendent que le niveau des eaux s'élève chaque année, que l'inondation de leurs terrains est plus considérable et qu'ils ont le droit d'être indemnisés. La somme qu'ils demandent est modique et leur requête est légitime.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'irai aux informations.

L'honorable M. HAGGART : Oui, mais il y a longtemps qu'on s'enquiert.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous y verrons. Il ne faut pas faire de promesses.

L'honorable M. HAGGART : J'en conclus qu'il y aura un autre budget supplémentaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelques nouveaux crédits seront demandés à la Chambre.

M. HAGGART.

Canal Welland—pour terminer le barrage et le pont de Dunnville, $12,000.

L'honorable M. HAGGART : Voilà la dépense la plus injustifiable que je connaisse pour une entreprise entièrement inutile. Ce barrage servira à un groupe de propriétaires de moulins sur la Grande Rivière. Je ne crois pas que vous perceviez la somme qu'ils ont promis de verser chaque année pour le loyer de l'eau nécessaire à leurs moulins, et c'est un abus criant de dépenser $12,000 pour une entreprise à l'avantage de ces particuliers et sans aucun profit pour le pays en général. Autant vaudrait me faire cadeau de $12,000 que de faire une telle dépense.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire diminuer ce crédit à $3,001. D'un autre côté, je serais injuste envers mon honorable ami, si je laissais croire que c'est le coûte total des travaux, car il y avait un autre crédit dans le budget principal pour les mêmes fins.

L'honorable M. HAGGART : Combien dépenserez-vous en tout ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons déjà voté $30,000, et en diminuant ce crédit à $3,000, la dépense totale sera de $33,000.

L'honorable M. HAGGART : Et il ne s'agit que de réparations, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit suffira à terminer les travaux.

L'honorable M. HAGGART : Sont-ils exécutés en régie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; ils ont été adjugés à l'entreprise. Les entrepreneurs sont MM. Hutchison, Lattimore et Lalor.

L'honorable M. HAGGART : Une grande partie des travaux ont été exécutés en régie sous la surveillance d'un ingénieur de l'Etat.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que l'honorable député se trompe.

L'honorable M. HAGGART : Les travaux n'ont ils pas été faits en régie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entreprise a été adjugée au prix de $39,069.96 aux personnes que j'ai mentionnées dont la soumission était la plus basse. Il y avait un devis et on estime que les travaux coûteront cette somme.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce là toute la dépense faite pour les travaux adjugés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Alors, il y a eu de plus des travaux exécutés en régie. Il y en a eu beaucoup. Dès 1896, on a employé des ouvriers travaillant pour le compte de l'Etat à la réparation du barrage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce cas-ci, nous reconstruisons le barrage. L'honorable député fait allusion à des réparations qui ont eu lieu précédemment.

L'honorable M. HAGGART : C'est réparer que de reconstruire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces travaux ont été entrepris l'an dernier à même le crédit de l'exercice.

M. INGRAM : Ce barrage est-il destiné à fournir de l'eau au canal d'alimentation du canal Welland qui n'est d'aucune utilité présentement ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'a coûté le pont de Cayuga ?

M. INGRAM : Le ministre (l'honorable M. Paterson) doit le savoir, car il a vertement censuré cette dépense il y a plusieurs années, lorsque la Chambre a été saisie de cette question.

Le MINISTRE DES DOUANES : Combien a-t-il coûté ?

M. TAYLOR : Environ $4,700.

Le MINISTRE DES DOUANES : Un peu plus.

M. TAYLOR : Consultez le rapport de l'auditeur général.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce crédit est pour les mêmes fins. La rivière a inondé les terrains.

L'honorable M. HAGGART : De quelle utilité publique est ce barrage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les renseignements qu'on m'a fournis ne me permettent pas de répondre à la question de l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Il peut avoir une certaine utilité pour le public, mais elle n'apparait pas à ceux qui ont visité l'endroit. Le ministère peut en avoir connaissance.

M. COCHRANE : Je dois avouer que nous votons ces gros crédits sans y regarder de près. Autrefois, il fallait alimenter ainsi le canal Welland, mais cela est inutile depuis que le canal a été approfondi. Pourquoi obliger les contribuables de mon collège électoral de payer $33,000 pour entretenir un barrage qui sert exclusivement aux propriétaires de moulins du voisinage ? Si ceux-ci ont besoin d'un barrage qu'ils l'entretiennent eux-mêmes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faut maintenir le niveau de l'eau à cet endroit et ces particuliers ont des baux et nous paient un loyer.

M. COCHRANE : Qu'il ne payent rien et entretiennent eux-mêmes le barrage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il en coûterait peut-être moins cher aux intéressés d'entretenir le barrage que de nous payer le loyer considérable que l'Etat retire d'eux. Il ne faut pas perdre de vue que nous venons indirectement en aide aux industriels établis le long du canal et qui emploient un grand nombre d'ouvriers. Cela est avantageux pour le public en général.

L'honorable M. HAGGART : Quel revenu le gouvernement retire-t-il ? Il y avait là deux moulins à farine dont l'un a été incendié et l'autre ne moud qu'environ 20 barils de farine par jour. Il y a aussi une compagnie qui fournit l'éclairage à la ville de Dunnville, et voilà tout. Combien ces gens paient-ils à l'Etat.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'irai aux informations et je communiquerai ces renseignements à l'honorable député.

Chemin de fer Intercolonial—frais d'exploitation, $800,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit ne couvre que les frais causés par l'augmentation du volume des affaires.

L'honorable M. HAGGART : Cette somme est nécessaire pour balancer vos livres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Je déposerai plus tard le bilan des recettes et des dépenses ; à cette condition-là, nous pouvons adopter ce crédit.

L'honorable M. HAGGART : Très bien.

Le comité fait rapport de quelques résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Finances veut-il nous dire quelle sera la besogne lundi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lundi est un jour consacré à l'étude des bills d'intérêt particulier. Le bill du Grand-Tronc-Pacifique étant inscrit au feuilleton, je m'attends que l'auteur de cette proposition de loi le soumettra à la députation. L'examen de ce bill et d'autres propositions de loi d'intérêt particulier nous occupera quelque temps. Si les mesures ministérielles sont appelées, nous soumettrons probablement certaines résolutions et quelques bills et, si la Chambre se formait en comité des subsides, nous étudierions le budget principal du ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'honorable M. HAGGART : Le bill à l'effet de répartir de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes sera-t-il mis à l'étude ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le premier ministre ne m'en a pas parlé.

L'honorable M. HAGGART : Nous voudrions arriver à une entente au sujet de ce bill et fixer un jour où il serait étudié.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'apprendrai au premier ministre ce que l'honorable député désire.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre sait-il si M. l'Orateur a décidé que le bill concernant le chemin de fer national transcontinental doit être présenté dans une résolution ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Avis de la présentation de la résolution a été donné et la résolution sera proposée lundi.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures 35 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 3 août 1903.

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

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TORONTO A HAMILTON.

Sur l'ordre à l'effet de :

Reprendre le débat ajourné sur la motion présenté par M. Campbell portant que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil, afin que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 147) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Toronto à Hamilton.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. l'Orateur, on nous a représenté que certaines questions soulevées au sujet de ce bill n'ont pas été pleinement considérées par le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes ; et avec la permission de la Chambre, si tous les intéressés y consentent, j'ai l'honneur de proposer :

Que l'ordre soit biffé du feuilleton, et que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes pour considération ultérieure.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudra-t-il dire si la proposition de renvoyer le bill au comité a reçu l'approbation des deux parties ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. CLARKE : Pour l'information de la Chambre, je dirai qu'il s'est manifasté des opinions très divergentes au sujet de cette mesure. Le très honorable chef de l'administration et quelques-uns de ses collègues ont reçu une députation représentant les deux parties. On décida finalement que le procureur chargé de la proposition de loi soumettrait au gouvernement son plaidoyer à l'appui du bill, et que cinq jours seraient accordés aux opposants pour réfuter les arguments présentés de la part des promoteurs. Depuis cette conférence, si je ne me trompe, les représentants des municipalités opposées au bill sous sa forme actuelle n'ont pas été entendus, et je voudrais savoir si la proposition soumise en ce moment a reçu leur approbation.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Comme l'honorable député (M. Clarke) le sait, la pratique invariable des deux côtés de la Chambre, je pense, est d'accepter le rapport d'un comité permanent sur une question qui lui a été référée par la Chambre. Naturellement, nous supposons que les membres du comité ont examiné la question avec le plus grand soin possible et nous sommes prêts à donner à leur rapport toute la considération qui lui est due. Cette règle de la Chambre a été invariablement observée ; si ce n'est dans les cas où il a été démontrée qu'il y avait eu un faux exposé du sujet, ou qu'un aspect important de la question avait été laissé de côté. Ce bill a été rapporté par le comité des chemins de fer, mais depuis qu'il a été ainsi rapporté, on nous a représenté que ses dispositions empiétaient sur les droits des provinces. De fortes représentations, comme mon honorable ami le sait, nous ont été faites à cet égard. Il est difficile de prendre une décision et de se former une opinion sur la question ainsi soulevée, à moins d'un examen à fond et d'une discussion complète du bill même et de son effet. Nous avons donc pensé qu'il serait préférable, sans aucunement préjuger la question, de la référer au comité des chemins de fer, de manière à donner à toutes les parties l'occasion de la débattre à fond; et c'est la raison pour laquelle nous avons acquis la conviction qu'il vaut mieux présenter cette motion et soumettre l'affaire encore une fois au comité des chemins de fer. J'ai reçu un long mémoire de la ville de Toronto à ce sujet.

M. CLARKE : Avant que le comité des chemins de fer soit saisi de la question, ceux qui s'opposent à l'adoption du bill sous sa forme actuelle seront-ils notifiés, et auront-ils l'occasion d'être présents et de se faire entendre ?

Le PREMIER MINISTRE: Certainement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais pas quelles sont les vues de l'une ou de l'autre partie ; mais j'ai pensé que la meilleure chose à faire était de leur donner une occasion de se faire entendre des membres de la Chambre au comité des chemins de fer.

La motion est adoptée.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre de nouveau en comité sur le bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.—(M. McCarthy.)

M. McCARTHY : M. le président, j'aviserais le comité d'expédier d'abord les articles qui ont été réservés pour examen, et de

considérer ensuite les amendements dont les honorables députés ont donné avis.

Article 11,

M. MACLEAN : Je me propose à l'occasion de la motion actuellement soumise à la Chambre de discuter la proposition générale relative au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, à la fois sous la forme du présent bill et sous celle du projet de loi déposé par le gouvernement, l'autre jour. Je suis tout à fait dans mon droit, je pense, de la discuter à l'occasion de cette motion, et je me propose de le faire.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre! Est-ce le désir du comité que cette discussion ait lieu?

M. MACLEAN : Elle n'est pas contraire au règlement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Oui. Vous ne pouvez discuter le principe d'un bill à propos d'un article examiné en comité.

M. MACLEAN : C'est à l'occasion de la motion à l'effet de nous former en comité.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Mais nous sommes déjà en comité.

M. MACLEAN : Eh bien, je puis provoquer cette discussion à l'occasion du présent article. Je soutiens qu'à toute phase de la procédure il est tout à fait conforme au règlement de discuter la proposition générale.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est contraire au règlement, mais si le comité y consent, je me conformerai à sa décision.

Quelques VOIX : Passons.

M. MACLEAN : Il n'y aura pas de temps de perdu, parce qu'il faut que la discussion se fasse, et d'après le règlement il convient de la discuter maintenant.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je fais appel au comité : il nous faudrait observer le décorum et nous efforcer de respecter les règlements de la Chambre. Il s'est présenté de nombreuses occasions de discuter ce bill, et il s'en présentera beaucoup d'autres. Si l'on permet une violation du règlement à l'occasion d'un bill, pourquoi pas à l'occasion de tous les autres. Assurément, mon honorable ami (M. Maclean) va se rendre compte de la nécessité de procéder en conformité des règles de la Chambre.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Il n'est pas permis de discuter le principe d'un bill à l'occasion de l'examen d'un de ses articles. Je décide que la discussion du principe du bill est pour le moment contraire au règlement.

M. MACLEAN : Pour me mettre d'accord avec le règlement, il va me falloir proposer que le comité lève sa séance et fasse rapport de ses délibérations.

Le PREMIER MINISTRE : Vous n'en seriez pas mieux.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député devra dans ce cas se borner à démontrer pourquoi il est expédient que le comité lève sa séance.

M. MACLEAN : Sans manquer au respect dû au président, je dirai qu'à l'occasion d'une telle motion, je puis discuter toute la question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne vous manquera pas d'autres occasions.

M. MACLEAN : Quelle différence cela fait-il ?

M. FRASER : Dans un cas vous êtes d'accord avec la règle, dans l'autre vous ne l'êtes pas ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il m'importe peu, mais la règle c'est que si l'honorable député propose que le comité lève sa séance et fasse rapport de ses travaux, il lui faudra s'en tenir au sujet de sa motion. L'honorable député sait cela aussi bien que moi.

M. MACLEAN : Je laisse au chef de la Chambre de dire s'il y a quelque chose d'irrégulier à permettre la discussion du principe général du bill maintenant. Je n'en ai pas long à dire ; mais je tiens à le dire, et j'aimerais à le dire aujourd'hui.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le PREMIER MINISTRE : Comme mon honorable ami (M. Maclean) a demandé mon opinion, je puis l'assurer qu'il a toute ma sympathie. Je vois qu'il a sur l'estomac un discours dont il veut se débarrasser aujourd'hui. Malheureusement, les règles de la Chambre ne le permettent pas. Je lui conseillerais d'attendre la prochaine occasion, qui ne saurait être très éloignée. Le mieux après tout est de se conformer aux règles de la Chambre.

M. MACLEAN : Je suis très en état de me protéger ; mais bien que je n'en appelle pas de la décision du président, je crois qu'il serait très conforme au règlement de discuter le projet de loi maintenant. Comme le premier ministre a recommandé une certaine forme d'émétique, je l'aviserais d'en conseiller l'usage à ses propres partisans.

Article 11.

M. McCARTHY : Le chef de l'opposition a proposé que le mot " ordinaire " soit inséré après les mots " montant de ces actions ", de manière à ce que la phrase se lise : " montant de ces actions ordinaires ". J'ai consulté les parties intéressées, et je suis prêt à accepter l'amendement proposé.

L'effet de l'amendement serait de rendre l'article applicable aux actions ordinaires et non aux actions privilégiées.

L'honorable M. HAGGART : Dans le bill du gouvernement, il est une classe d'actions subsidiaires aux valeurs garanties par la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Peut-elle émettre de ces actions en paiement de la garantie sur les autres actions ?

M. McCARTHY : Je ne le croirais pas.

L'honorable M. HAGGART : Vous êtes bien sûr qu'elle ne le peut pas ?

M. HUGHES (Victoria) : Faites définir l'article, s'il y a quelque doute à ce sujet.

M. McCARTHY : Mais existe-t-il un doute ?

M. R. L. BORDEN : Cet article doit être examiné en même temps que d'autres amendements, dont l'un a trait au pouvoir de la Compagnie de conclure des arrangements avec le gouvernement en vue de la construction et de l'exploitation de la ligne. Puis, il y a une disposition dans le bill soumis par le premier ministre en vertu de laquelle la Compagnie du Grand Tronc doit acquérir toutes les actions ordinaires de cette compagnie. Si nous rapprochons l'article à l'examen de cette disposition, quel en sera l'effet sur la question de la construction du chemin de fer de Moncton à Winnipeg ? Aux termes de ces trois dispositions que j'ai signalées se propose-t-on d'émettre ces actions en vertu de quelque arrangement entre cette compagnie et le Grand-Tronc-Pacifique, et la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc va-t-elle construire cette partie du chemin de fer ?

M. McCARTHY : Je ne le pense pas, parce que cet article s'applique seulement à un paiement pour "outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, navires ou matériaux." Toutes les actions ordinaires seront la propriété de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, de sorte que tant que durera ce bail de cinquante ans, elles resteront la propriété de cette compagnie.

M. BORDEN (Halifax) : Voyons si cela peut se faire. Supposons que la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique signe un contrat avec le gouvernement du Canada en vue de la construction d'une ligne de chemin de fer de Moncton à Winnipeg et sous-loue ce contrat à la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc. Je ne sais pas si cela peut se faire ou non. Je ne sais pas quels sont les pouvoirs de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc à cet égard. Aux termes des dispositions du présent article, cette compagnie pourrait attribuer toutes les actions ordinaires à la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, comme compensation partielle pour la construction de la dite ligne. Je pense la chose possible.

M. McCARTHY : Je soumets que ce n'est pas possible, parce qu'aux termes du contrat fait avec le gouvernement, les actions du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, au montant de $25,000,000, doivent être acquises et détenues par la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc ; de sorte que pendant cinquante ans, le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ne sera autorisé à céder ses actions en aucune manière.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Ce n'est pas tout à fait une réponse à ce que j'ai dit. J'ai exposé que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique fait un contrat avec le gouvernement pour la construction de cette ligne. Une disposition du bill relatif à un chemin de fer transcontinental prescrit que la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc fera l'acquisition de toutes les actions de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Si nous supposons que la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc y est autorisée par sa charte, elle pourra acquérir, aux termes des dispositions du présent bill, les $25,000,000 d'actions du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique en la manière que j'ai mentionnée. Je voudrais savoir si la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc est autorisée à faire un contrat de cette nature?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La seule difficulté que j'aperçoive, c'est que d'après ma connaissance générale de la loi concernant le chemin de fer du Grand-Tronc, cette compagnie n'est autorisée à construire aucun chemin de fer. Je puis dire que cet article est semblable à l'article 39 de l'Acte général des chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Cet article-ci est beaucoup plus large. Il établit que "comme considération des droits, pouvoirs et privilèges acquis," la Compagnie pourra émettre des actions acquittées. Aux termes du bill présenté par le gouvernement, la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc doit acquérir des actions dans la nouvelle entreprise au montant de $25,000,000. Je n'ai pas pu me rendre compte où la compagnie pourrait se procurer les fonds pour acquérir ces actions. Cet article-ci permet à la nouvelle compagnie d'assigner ses actions à la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc en paiement de la garantie des obligations du chemin de fer transcontinental, ou pour l'achat du matériel roulant de la nouvelle ligne.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député aura-t-il l'obligeance d'indiquer le mot? Est-ce en considération de droits acquis, de pouvoirs acquis, de privilèges acquis, qu'elle peut obtenir ces actions?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quels sont les termes qui l'autorisent?

L'honorable M. HAGGART : En considération des droits, pouvoirs et privilèges acquis.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quel est celui de ces termes qui s'applique?

L'honorable M. HAGGART : N'importe lequel. Un privilège c'est l'endossement des obligations par le chemin de fer du Grand-Tronc.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce ne serait assurément pas là un privilège acquis. Comment pourriez-vous appeler une garantie donnée sur les titres de seconde hypothèque un privilège acquis par le chemin de fer du Grand-Tronc? Ce serait plutôt une dette contractée par le chemin de fer du Grand-Tronc.

L'honorable M. HAGGART : Assurément, c'est un privilège pour la compagnie qui l'obtient.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis persuadé que si mon honorable ami considère ces mots un peu plus, il changera d'avis.

L'honorable M. HAGGART : Ne serait-ce pas sous les termes " services rendus." En vertu de cet acte constitutif, le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique peut émettre des actions acquittées pour la garantie reçue du chemin de fer du Grand-Tronc sur ses titres de seconde classe en vue de l'achat du matériel roulant pour les deux lignes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'acte constitutif doit contenir quelque disposition autorisant le Grand-Tronc-Pacifique à transporter ces actions au chemin de fer du Grande Tronc ; autrement celui-ci ne pourrait acquérir ces actions. A mon avis, il ne pourrait pas le faire aux termes du présent article.

Article 26,

M. McCARTHY : Je propose que l'article 26 soit biffé et le suivant inséré à la place:

La Compagnie pourra construire, acquérir et exploiter des funiculaires pour le transport des minerais et autres effets, et aussi des tramways, n'excédant en aucun cas dix milles de longueur, à partance ou à destination d'aucun point de son chemin de fer ou d'aucun de ses embranchements dans la Colombie Anglaise, et elle aura, en vue de l'expropriation du terrain requis pour la construction et l'exploitation dans de bonnes conditions de ces ouvrages, tous les pouvoirs que confère l'Acte des chemins de fer aux compagnie de chemin de fer pour les besoins de leur exploitation. Mais les pouvoirs conférés à la Compagnie par le présent article ne seront exercés que lorsqu'un plan indiquant le parcours des funiculaires ou tramways dont la construction est projetée aura été régulièrement déposé au département des Chemins de fer et Canaux et approuvé par le comité des Chemins de fer du Conseil privé, ou par l'autorité, le tribunal ou la commission qui sera désigné ou constitué en vertu d'aucun acte du parlement du Canada, pour la réglementation ou le contrôle des chemins de fer. Et aucun tel tramway ou autre moyen de transport ne sera établi dans ou le long d'aucune rue, grand chemin ou place publique dans les limites d'une municipalité tant que la Compagnie n'aura pas obtenu le consentement de la municipalité dans les limites de laquelle cette rue, ce grand chemin ou autre place publique sont situés.

2. Avant que cette approbation soit accordée, il sera donné avis écrit de la demande formulée à cet égard, à toutes les autres compagnies de chemins de fer exploitant un chemin de fer dans ladite localité, et ledit avis sera publié dans la "Gazette du Canada" durant un mois au moins avant la date indiquée dans l'avis de la présentation de cette demande, et cet avis énoncera que tous les intéressés pourront se présenter et être entendus sur ladite demande.

M. CLARKE : Comme cet amendement couvre le mien, je désire retirer l'amendement dont j'ai donné avis.

M. INGRAM : Cet amendement s'applique-t-il à un tramway qui circule en dehors des limites d'une municipalité?

M. McCARTHY : Il s'applique à toute municipalité intéressée.

M. INGRAM : Le consentement de toutes les municipalités doit être obtenu. Mais supposons que le chemin s'étende d'une municipalité à une autre et que l'une d'elles refuse de donner son consentement, à qui allez-vous vous adresser pour obtenir justice?

M. McCARTHY : Il n'y a pas de recours.

M. INGRAM : C'est une étrange loi qui met une compagnie de chemin de fer dans une situation telle que si une municipalité refuse de lui permettre de passer, la compagnie n'a pas de recours.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette disposition s'applique seulement aux embranchements.

M. INGRAM : La loi générale du Canada en sera-t-elle modifiée ?

M. McCARTHY : L'honorable député se rappellera que nous avons eu toute une longue discussion à ce propos lorsque le bill fut examiné en comité précédemment, et on expliqua que ces funiculaires et tramways n'étaient destinés qu'à la Colombie Anglaise. C'est là l'intention des promoteurs, et j'ai déclaré au comité que la disposition était limitée de cette manière. L'honorable député de Victoria et l'honorable député de Toronto-ouest donnèrent avis d'amendements ; ces amendements furent considérés, et ils se rendirent compte du pouvoir qu'on cherche à accorder par cet article. Je saisis la portée de l'objection faite par l'honorable député d'Elgin (M. Ingram). S'il s'agissait des parties les plus densément peuplées du pays, il ne serait pas à propos d'adopter l'amendement que j'ai proposé. Mais comme il ne s'applique qu'à la Colombie Anglaise, et qu'on a l'intention simplement

d'établir des tramways ou funiculaires que pour la desserte d'une mine, par exemple, je ne vois pas qu'il se produise de difficultés de notre part. Je me rends bien compte que ce pourrait être un précédent nuisible à l'avenir.

M. INGRAM : Je ne m'oppose pas à l'adoption de cette disposition en ce qui regarde le présent bill, mais en vue de l'avenir. Je m'adresse au parlement qui pose un principe couvrant l'Acte général des chemins de fer du Canada.

M. CLARKE : Cette question a été discutée à plusieurs reprises au comité. Il importe que les municipalités soient mises à l'abri de tentatives insidieuses de législation dans notre parlement tendant à l'usurpation des droits des provinces et des municipalités. L'honorable député chargé de ce bill se rend compte parfaitement de la situation. Il a consenti à un amendement en vue de se conformer aux opinions que j'ai exprimées. Il nous faut être en garde contre toute mesure, qui sous couleur de législation générale, autorise la circulation des tramways dans les rues d'une municipalité sans sa permission. Ce que cette compagnie désirait, c'est l'autorisation de construire des tramways dans les rues et sur les grands chemins d'une municipalité sans sa permission. Dira-t-on que la compagnie devrait être autorisée à faire circuler ses tramways à travers les rues d'une municipalité du Canada, si la municipalité n'y consent pas ? Il me paraît bien que le pouvoir d'autoriser l'exploitation de tramways appartient aux législatures provinciales, et non pas au parlement fédéral.

L'honorable M. HAGGART : L'amendement ne touche pas du tout à la ligne principale, ou à ses embranchements. Le principe que mon honorable ami de Toronto-ouest prêche avec tant de fermeté ne s'applique qu'aux funiculaires se rattachant à la ligne principale du chemin.

M. CLARKE : A toutes sortes de tramways.

L'honorable M. HAGGART : Il ne s'applique qu'à des lignes situées dans la Colombie Anglaise. Sous sa forme actuelle, il ne s'applique qu'à celles situées dans la Colombie Anglaise et destinées à transporter le minerai.

M. HENDERSON : Avant que l'amendement à l'article 26 soit adopté, je désire, suivant l'avis que j'en ai donné, proposer un amendement à cet amendement. Mon amendement est à l'effet d'empêcher cette compagnie d'exercer un pouvoir qui n'a pas été, que je sache, accordé à aucune autre compagnie de chemin de fer, c'est-à-dire le pouvoir de construire des affluents à des embranchements, de manière à étendre son exploitation sur tout le pays. Si je comprends l'article 11 de l'acte, le chemin de fer du Grand Tronc comprend la grande ligne et les embranchements y nommés. Or, en lisant l'article 26, nous voyons que la compagnie s'attribue le pouvoir " de construire, acquérir et exploiter des tramways ou autres moyens de transport pour transporter du minerai et autres effets à destination ou à provenance d'aucun point sur son chemin de fer ou aucun embranchement d'icelui."

M. McCARTHY : Ce n'est pas mon amendement que l'honorable député cite en ce moment ; c'est le bill primitif. Son objection vaudrait dans le cas du bill primitif ; mais elle ne s'applique pas dans le cas de mon amendement.

M. HENDERSON : Je vais maintenant lire l'amendement :

La compagnie pourra construire, acquérir et exploiter des funiculaires pour le transport du minerai et autres effets, et aussi des tramways, n'excédant en aucun cas dix milles de longueur, à partance ou à destination d'aucun point sur son chemin de fer ou d'aucun de ses embranchements.

Or, il me paraît très évident qu'on s'attribue ici le pouvoir de construire un embranchement de dix milles de longueur, puis sur celui-là un autre embranchement de dix milles de longueur, et ainsi de suite ; de sorte que virtuellement c'est une charte qui couvre tout le pays. Je suis d'avis qu'il faudrait quelque limitation pour tenir la compagnie dans les bornes permises par le parlement : simplement, la construction d'embranchements de dix milles de longueur à partir de la ligne principale.

M. McCARTHY : L'amendement de cet article ne s'applique qu'aux funiculaires ou tramways, et ils ne devront pas dépasser dix milles de longueur. Ce funiculaire ou ce tramway pourra se relier à la ligne principale ou à un embranchement. Rien de plus n'est demandé ; l'amendement ne va pas plus loin. L'objection que mon honorable ami formule maintenant est bien fondée en ce qui regarde l'article primitif, mais non pas en ce qui regarde l'amendement proposé.

M. MONK : Il me semble que cet article simplement consacre un principe qui a été accepté au comité des chemins de fer, que les tramways ne devront pas circuler dans les rues sans la permission de la municipalité. L'objection soulevée c'est qu'il n'accorde pas suffisamment de pouvoir à la municipalité dans le cas d'un conflit entre elle et la compagnie du chemin de fer. Je ne pense pas que cette objection doive être maintenue, car si la municipalité a une objection très prononcée à ce que les tramways circulent dans ses rues, je ne vois pas que nous ayons le droit de gêner le pouvoir de la municipalité, que, si je comprends bien, nous désirons établir. De plus s'il ne s'applique qu'à la Colombie Anglaise, pour le transport du minerai, je ne vois pas quelle objection il peut y avoir.

M. MACLEAN : Les municipalités ne cherchent pas à entraver les grandes compa-

gnies de chemin de fer ; ce que nous essayons de faire, c'est d'empêcher qu'on ne leur impose des tramways contre leur gré, par le moyen d'une loi générale sur les chemins de fer. Aucune municipalité jusqu'à présent n'a tenté d'entraver un chemin de fer en la manière qu'il a été dit aujourd'hui. Elles ne l'ont pas fait, et tant qu'un tel cas ne se sera pas produit, je pense que nous faisons aussi bien d'accepter l'article tel qu'il est aujourd'hui.

M. HENDERSON : Je propose en amendement à l'amendement de biffer les mots " ou d'aucun de ses embranchements " dans la troisième ligne dudit amendement.

L'amendement à l'amendement est rejeté.

L'amendement est adopté, et l'article ainsi amendé est adopté.

M. McCARTHY : Je propose de modifier l'article premier en y ajoutant les noms suivants :

Sir Charles Rivers-Wilson, C.B., G.C.M.G., ; Lord Welby, G.C.B. ; John A. Clutten-Brock, Joseph Price et Alfred W. Smithers, tous de la ville de Londres, Angleterre.

L'honorable M. HAGGART : Ces noms sont-ils ajoutés, ou en remplacent-ils d'autres ?

M. McCARTHY : Ils sont ajoutés.

M. MACLEAN : Maintenant, M. le président, il m'est loisible de faire toutes les observatons qu'il me plaira au sujet de ce bill.

M. McCARTHY : L'honorable député ne voudra-t-il pas attendre pour parler que la motion de rapport soit proposée ?

M. MACLEAN : Non ; je tiens à dire maintenant ce que j'ai à dire. Tout le principe se trouve mis en cause par l'introduction de ces noms. Nous connaissons maintenant avec qui nous traitons, et nous avons la proposition que le gouvernement a faite l'autre jour. Je suis donc d'accord avec le règlement en traitant toute la question, et c'est ce que je vais faire. C'est aujourd'hui la question des transports qui préoccupe l'ouest. L'ouest nous crie : Aidez-nous à opérer le transport de nos récoltes ; celles-ci sont abondantes, au point que les voies de communications actuelles ne suffisent pas à leur écoulement, et nous demandons à la population du Canada de nous donner quelque soulagement dans nos difficultés du moment.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Maclean) me permettra-t-il de lire la motion ?

M. MACLEAN : Oui.

L'amendement est lu.

M. MACLEAN : Comme je le disais, M. l'Orateur, c'est la question des transports que l'ouest nous demande de résoudre pour lui. Il nous crie : Nous ne pouvons faire transporter nos denrées ; il n'y a pas assez d'élévateurs ; il n'y a pas assez de matériel roulant ; de toutes manières, les choses ne sont pas ce qu'elles devraient être, et nous demandons au parlement du Canada de venir à notre secours. En réponse à cet appel une mesure a été proposée par le gouvernement et ce bill a été présenté en cette Chambre. Je ne pense pas que ce bill doive être adopté, pour la raison que ni ce bill ni la mesure en question du gouvernement ne donnent la véritable solution. Ce que la population demande, c'est de l'aide en ce qui regarde les transports, et par-dessus tout elle veut cette aide sous la forme d'un chemin de fer, propriété de l'Etat. Le peuple du Canada dit : Si nous payons pour l'établissement d'un chemin de fer, si nous fournissons tout l'argent qu'il faut pour le construire, que ce chemin de fer soit à nous. Ne laissez d'aucune manière ce chemin de fer passer entre les mains de particuliers. C'est de cette manière que l'ouest veut être assisté dans la solution du problème des transports : au moyen de l'établissement d'un chemin de fer possédé et exploité par l'Etat. Mais la proposition contenue dans le présent bill, non plus que la proposition soumise par le gouvernement, ne donne aucun soulagement à la population du Nord-Ouest. Le projet est de construire un chemin à travers les parties inhabitées du Nouveau-Brunswick, les solitudes du pays laurentien dans la province de Québec, les terres désertes de l'Ontario, à travers ce qu'on appelle la zone argileuse, et de même à travers les prairies et les montagnes jusqu'à la côte du Pacifique. Abstraction faite de cette partie du chemin qui traverse le Manitoba et le Nord-Ouest, il n'est pas une seule proposition dans tout ce projet destinée à faciliter la solution du problème des transports ou à donner du soulagement à la population du Nord-Ouest. Or, comment pourrait-on venir au secours de la population du Nord-Ouest dans les présentes circonstances ? D'une manière, et d'une manière seulement: en adoptant le principe de la propriété de l'Etat. Si le gouvernement se rendait compte de la situation, la première chose qu'il ferait serait de bâtir un chemin de fer qui serait possédé et exploité par l'Etat depuis Port-Arthur sur le lac Supérieur jusqu'à Winnipeg et dans l'ouest. Il y a quelques années, lorsqu'on proposa en cette Chambre de subventionner très libéralement un chemin de fer de la rivière à la Pluie, aujourd'hui tronçon du Canadien du Nord, et propriété de Mackenzie et Mann, je demandai au gouvernement de nationaliser ce chemin. Je fis observer que non seulement une forte subvention était accordée par le gouvernement fédéral, mais que de fortes sommes étaient fournies par les gouvernements des provinces du Manitoba et d'Ontario, les deniers publics ainsi avancés étant, suivant mon calcul et ma prétention, suffisantes pour défrayer les frais de construction du chemin. Et comme le public soldait les frais de construction du chemin, je demandai au gouver-

nement de le déclarer propriété nationale. Mais on tourna l'idée en ridicule. Et aujourd'hui on nous dit que nous avons le régime de la propriété de l'Etat. Moins de six ans après avoir tourné en ridicule l'idée de la propriété de l'Etat, le gouvernement se vante de l'adopter. Et je dois dire que l'ancien ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) tourna en ridicule l'idée que j'énonçai alors. Mais il a depuis ouvert les yeux à la lumière, et j'espère qu'il m'appuiera.....

L'honorable M. BLAIR : Si l'honorable député (M. Maclean) veut me permettre de dire un mot, je pense que ce qu'il proposait alors, c'était de nationaliser tous les chemins de fer du Canada. Je ne me suis pas opposé à l'idée de la construction par le gouvernement d'un chemin de fer à travers ce pays-là, jamais de la vie.

M. MACLEAN : Ce que je dis, c'est que lorsque le projet de chemin de fer de la rivière à la Pluie fut voté, et que l'ancien ministre des Chemin de fer et Canaux l'adopta, je le priai ainsi que le gouvernement de nationaliser ce chemin dans l'intérêt du pays. A cette époque je me suis mis en correspondance avec M. Hays, récemment arrivé au Canada, et je lui dis qu'à mon humble avis, le Grand Tronc devrait avant tout chercher à s'assurer accès au Nord-Ouest canadien, et que la manière de l'obtenir c'était de faire en sorte que le gouvernement fédéral fît ces offres de subventions, nationalisât le réseau de Port-Arthur à Winnipeg et permît au Grand Tronc de pénétrer dans ce pays. M. Hays m'informa dans le temps qu'il était saisi de la question ; mais qu'il avait d'autres projets à l'étude et qu'il lui faudrait remettre à plus tard de s'occuper de la question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Par quelle voie l'honorable député (M. Maclean) voulait-il que le Grand Tronc prénétrât dans l'Ouest ?

M. MACLEAN : Le Grand Tronc aujourd'hui se rend jusqu'à Midland. Une flottille le mettrait demain en communication avec Port-Arthur. Nationalisez le Canadien du Nord, comme je l'ai dit, ou, au besoin, nationalisez le Canadien du Pacifique depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg, et vous avez résolu le problème. Vous pouvez prolonger un chemin de fer de l'Etat jusque dans les prairies, ou vous pouvez nationaliser le Canadien du Nord, et de cette manière atteindre, à travers le Manitoba et le Nord-Ouest, l'autre extrémité du continent. C'est de cette manière qu'il faudrait venir immédiatement au secours du Nord-Ouest. C'est de cette manière que vous assurerez à la population les transports à bon marché. Il s'agit simplement de nationaliser le tuyau de décharge, le dégorgeoir. Sir William Van Horne très à propos désigna cette partie du pays entre Winnipeg et Port-Arthur, " le dégorgeoir ", et mon idée c'est que cette partie, au moins, devrait être autorisée à s'en servir à des conditions égales, et les taux devraient être raisonnables. Y a-t-il d'autre moyen de résoudre le problème des communications, si ce n'est d'après le principe du " chemin du roi "? On commit une grande erreur en Angleterre, lorsque les chemins de fer furent d'abord construits, de laisser ces chemins de fer devenir propriété particulière. Comme tout autre chemin, ils auraient dû rester sous le régime du " chemin du roi ". On a amèrement regretté en Angleterre d'avoir laissé ce régime s'établir, et on cherche aujourd'hui à réparer cette faute. Nous, aussi, aurions pu nous sauvegarder en reconnaissant le principe du chemin du roi. Si nous avions ce chemin de fer de Winnipeg à Port-Arthur comme grand chemin public, nous pourrions y faire circuler les trains du Grand Tronc, ceux du Canadien du Nord, ceux du Canadien du Pacifique, et ce qui vaut mieux encore, ceux de l'Intercolonial. Nous aurions quatre grandes organisations desservant le Nord-Ouest canadien, manutentionnant le trafic du pays, et avec la concurrence qui serait ainsi assurée, nous aurions aussi un abaissement des tarifs.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député me permettra-t-il de lui demander comment il se rendrait de Port-Arthur à Midland par le chemin de fer du Grand Tronc ?

M. MACLEAN : Pour le moment je m'y rendrais par une ligne de bateaux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas autrement ?

M. MACLEAN : J'irais peut-être plus loin; je nationaliserais le Grand Tronc jusqu'à North-Bay, et si le Canadien du Pacifique ne voulait pas faire d'arrangements, je nationaliserais sa ligne de North-Bay à Port-Arthur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Alors la nationalisation de la ligne se ferait de Winnipeg à North-Bay ?

M. MACLEAN : Peut-être. Mais la manière d'arriver promptement à une solution serait d'inviter les représentants de ces grands chemins de fer à une conférence et de leur dire clairement ce que nous voulons.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois rappeler à mon honorable ami qu'il viole le règlement en discutant toute la question des transports à propos d'un article du bill. C'est absolument contraire au règlement, et j'en décide ainsi.

M. MACLEAN : Si vous me le permettez, M. le président, l'amendement propose que le nom de sir Charles Rivers-Wilson, qui est le directeur de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, et qui doit être le directeur de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, soit ajouté à la liste des promoteurs. Il me semble que je suis

tout à fait d'accord avec le règlement en discutant toute la question, car l'essence du bill est dans les hommes qui sont nommés ici, et je ne pense pas que nous devrions traiter avec ces hommes dans ces conditions.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La règle est très claire : en comité général, chaque article du bill doit être examiné séparément, et le sujet de l'article particulier à l'examen est le seul qui puisse être discuté. Cette règle est bien connue de tous les membres de la députation. Autrement, nous ne saurions jamais où nous en sommes. Tous les articles du bill seraient discutés à la fois. Je signale donc à l'attention de l'honorable député la règle prescrivant que la discussion générale de la question ne peut se faire à l'occasion d'un article en particulier.

M. MACLEAN : Assurément, M. le président, vous ne prétendez pas que je sois en désaccord avec le règlement, lorsque nous sommes à discuter l'article donnant les noms des particuliers qui doivent composer cette compagnie.....

L'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est ma décision.

M. MACLEAN : ——d'après ce que nous connaissons des relations qui existent entre ces personnes et le gouvernement. Malgré tout mon respect pour vos décisions, je ne crois pas m'être écarté du règlement.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Dans ce cas-là, vous aurez à en appeler de ma décision.

M. MACLEAN : Je ne voudrais pas en être réduit à cette extrémité. Dans quelques instants, nous aurons à discuter un article dans lequel il est dit que ces gens pourront entamer des négociations avec le gouvernement. Cela rouvre toute la question et si vous désirez que je répète ce que j'ai pris dix minutes à expliquer, je serai bien obligé de le faire.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je remplis un devoir pénible chaque fois que je suis obligé de rappeler un député à l'observance du règlement, mais je suis ici pour faire observer le règlement, de manière à faciliter le travail de la Chambre. La règle que je signale en ce moment est bien connue des anciens membres de cette Chambre et de l'honorable député lui-même, et j'espère qu'il ne persistera pas à vouloir la violer.

M. MACLEAN : Nous sommes à discuter un article qui nomme sir Charles Rivers Wilson comme un des membres de cette compagnie. Je m'oppose à ce que son nom soit mentionné dans le bill pour la raison que je vais donner. Je crois avoir parfaitement le droit d'agir comme j'ai fait et j'ai l'intention de continuer, tant que l'on ne me retirera pas la parole.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je perdrais toute autorité sur la Chambre si je permettais à l'un de ses membres de violer le règlement et si je n'insistais pas pour faire respecter mes décisions. Quant un député croit que la décision du président est erronée, il vaut mieux en appeler à l'Orateur et faire régler la question sur le champ.

M. HUGHES (Victoria) : Le président ne s'opposera certainement pas à ce que l'honorable député (M. Maclean)——

Quelques VOIX : A l'ordre, à l'ordre.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis dans l'ordre. Le président ne peut pas s'opposer à ce que l'honorable député donne les raisons pour lesquelles il s'oppose à ce que ces noms soient mentionnés dans le bill.

M. COCHRANE : Pourquoi étudier le bill en comité si nous n'avons pas le droit de le discuter.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je conseillerais à l'honorable député (M. Maclean) d'en appeler à l'Orateur, afin d'établir un précédent pour l'avenir. Je décide que le principe général du bill ne peut pas être discuté à propos de n'importe quel article du bill.

M. MACLEAN : Je ferai remarquer que l'honorable député qui a proposé ce bill (M. McCarthy), a dit que certains noms devraient être intercalés dans cet article, les noms des gens très en évidence dans cette affaire, et cela remet toute la question en cause. Ma prétention est que le nom de sir Charles Rivers-Wilson ne devrait pas être mentionné et je me proposais de donner les raisons pour lesquelles ce nom ne devait pas apparaître, et la principale de ces raisons, c'est que cet homme n'est pas en état de se prononcer sur les grandes questions d'intérêt public. Il est une des parties contractantes, dans une autre grande entreprise. Je vais exposer ces raisons, et l'honorable premier ministre dira ensuite ce qu'il en pense. Je suis convaincu que je ne m'écarte pas du règlement et j'espère que le premier ministre ne s'opposera pas à ce que je continue.

L'honorable M. HAGGART : Il ne s'agit pas seulement des noms qui sont dans le bill, mais aussi d'autres noms qu'on voudrait ajouter. Tout l'article, tel qu'amendé, sera soumis à la Chambre par le président et nous aurons à discuter les nouveaux pouvoirs que l'on veut accorder par cet article.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai rendu ma décision et il vaudrait mieux en appeler à l'Orateur pour établir un précédent.

M. MACLEAN : Je demanderai l'appel si vous le désirez, M. le président, mais je ne veux pas que cela soit interprété comme un manque de courtoisie à votre égard. Auriez-vous des objections à soumettre vous-même la question à l'Orateur sans en appeler au comité ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je suis prêt à faire venir l'Orateur aussi tôt que possible.

M. HUGHES (Victoria) : Pourquoi ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Pour qu'il décide si la Chambre, siégeant en comité général, peut discuter le principe d'un bill à propos de n'importe quel article de ce bill.

L'honorable M. HAGGART : Je vous conseillerais de demander à l'Orateur si tout le bill est remis en question quand on demande de nouveaux pouvoirs ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'Orateur comprend la question peut-être mieux que moi. Laissons-le décider si la Chambre, siégeant en comité général, peut reprendre la discussion sur le principe du bill à propos d'un article isolé.

M. LANCASTER : M. le président, je ne crois pas que ce soit là le point contesté, entre vous et l'honorable député. Mon honorable ami ne conteste pas le principe que vous venez d'émettre, mais il prétend qu'en ajoutant de nouveaux noms à ceux qu'il y a déjà dans le bill, on ouvre de nouveau toute la question du bill, et l'on s'attaque au principe même.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) vient d'exposer clairement la question. Un amendement veut ajouter certains noms à ceux qui demandent cette charte, et l'honorable député de York-est (M. Maclean) prétend que dans ce cas-là, il a le droit de discuter le principe même du bill.

M. HAGGART : Vous demandez d'ajouter des noms à ceux qui sont déjà mentionnés dans l'article que nous discutons dans ce moment. Ne peut-on pas dans ce cas discuter tout ce que nous pourrions discuter si ces noms n'étaient pas ajoutés.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit de savoir si l'amendement proposé par l'honorable député de Simoe-nord (M. McCarthy) demandant d'ajouter certains noms, élargit la question de manière à permettre à l'honorable député de York-est de reprendre la discussion sur le bill entier.

M. BORDEN (Halifax) : C'est absolument comme s'il s'agissait de discuter cet article pour la première fois. Il s'agit donc de savoir si, dans le cas où ce serait la première fois que cet article est soumis à la discussion, l'honorable député de York-est (M. Mclean) aurait le droit de faire les remarques qu'il a l'intention de faire.

Le PREMIER MINISTRE : Ce serait à l'Orateur de décider de cette question. Si l'article était adopté il n'y aurait pas le moindre doute, mais il est maintenant proposé de le reprendre pour ajouter un ou deux noms à ceux qui y sont déjà mentionnés et l'honorable député de York-est prétend que dans ce cas, il a le droit de discuter tout le bill comme s'il nous était soumis pour la première fois.

L'honorable M. HAGGART : De le discuter, comme s'il s'agissait de l'adopter de nouveau.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député de York-est prétend que puisque l'on ajoute de nouveaux noms, cela lui permet de discuter l'effet que ces noms auront sur le principe général du bill.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois qu'il demande plus que cela.

M. BELL : Je crois que toute la question se trouve devant le comité, puisque nous sommes actuellement en présence d'une motion demandant de reprendre tout l'article en considération.

Le PREMIER MINISTRE : De le reprendre en considération dans le but d'ajouter certains noms, mais pas pour autre chose.

M. BELL : Et l'article amendé par l'addition de ces noms devra revenir devant le comité.

Le PREMIER MINISTRE : Voilà une question sur laquelle je ne me prononce pas.

M. FRASER : Le premier article d'un bill a-t-il un caractère sacré qui permette de discuter le principe même du bill quand il s'agit simplement d'adopter cet article. Sinon, nous pourrions discuter le principe du bill à propos de l'article 2 et à propos de tous les autres articles, jusqu'au dernier. Tout ce qu'il s'agit de décider dans le moment, c'est de savoir si ces personnes sont dignes d'obtenir une charte ; s'ils possèdent les capitaux suffisants, etc. Nous n'avons pas le droit de nous informer si ce sont des païens ou des chrétiens; il ne s'agit pas de cela. Sur le préambule, on peut discuter tout le bill, mais chaque article se rapporte à un sujet spécial et la discussion doit être restreinte dans ces limites.

M. CLARKE : Cet article est très important et demande une attention spéciale, parce qu'un des noms que l'on se propose d'ajouter est celui du président d'une autre compagnie de chemin de fer. L'honorable député de York-est veut discuter, au point de vue financier, l'opportunité de permettre à cet homme de faire partie de la nouvelle compagnie.

M. FRASER : Voilà une question parfaitement admise.

M. BELL : S'il est à propos de discuter pour savoir si un certain nombre de personnes peuvent obtenir une charte, il l'est également de discuter les pouvoirs qu'il convient de leur accorder. L'un ne va pas sans l'autre.

M. FRASER : Certainement, mais ces pouvoirs sont tous dans de bill.

M. MACLEAN : Supposons que l'on demande d'ajouter le nom de M. Vanderbilt ou de M. Chauncey Depew, cela ne change-

rait-il pas toute l'affaire ? Or, l'amendement actuel change toute la question. Ce que je veux, c'est d'expliquer les raisons pour lesquelles le nom de sir Charles Rivers-Wilson ne devrait pas être ajouté, et cela rouvre toute la question.

Le PREMIER MINISTRE : S'il s'agissait d'ajouter le nom de M. Vanderbilt, ce serait peut-être une bonne occasion pour l'honorable député d'expliquer pourquoi, à un point de vue national ou autre, il ne serait pas prudent de permettre à M. Vanderbilt de faire partie de cette compagnie. Mais je ne crois pas que cela donnerait à mon honorable ami le droit de discuter une foule d'autres questions qui ne se rapportent pas à celle-là.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député de York-est pourrait discuter cela sur une motion d'ajournement du comité. Cette motion a le même effet que si elle demandait que la séance soit levée. Si mon honorable ami n'avait pas d'autre moyen d'exposer ses raisons, il pourrait toujours recourir à celui-là. Quoi qu'il en soit, il serait peut-être bon de demander l'opinion de l'Orateur pour établir un précédent, et si mon honorable ami désire connaître cette opinion. le moyen à prendre est indiqué par sir John Bourinot à la page 483 de son traité :

Si l'on juge à propos de soumettre une question de procédure à l'Orateur, un député proposera que le président fasse rapport à la Chambre des délibérations du comité et demande l'autorisation de siéger de nouveau le même jour. Lorsque l'Orateur aura repris son fauteuil, le président l'informera que le comité désire avoir sa décision sur le point en question.

L'honorable M. HAGGART : Nous avons discuté cette question l'autre jour, et le ministre des Finances était d'opinion qu'il fallait obtenir le consentement de la Chambre au moyen d'un vote.

Quelques VOIX : Non, non.

L'honorable M. HAGGART : Je vous demande pardon ; c'est bien ce qu'il a dit. J'ai combattu cette prétention en disant que cela permettrait à la majorité de la Chambre de nous refuser le droit de demander la décision de l'Orateur. Je disais que la motion doit demander que la séance du comité fût levée pour demander l'opinion de l'Orateur, nous pourrions alors en appeler à la Chambre. Mais le ministre des Finances était d'une opinion contraire.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que l'honorable député confond deux choses dissemblables. Je comprends qu'une question d'ordre a été soulevée et décidée par le président. On en appela de cette décision et le comité dut lever sa séance sans qu'une motion fût faite à cet effet, et la question fut soumise à la Chambre et non à l'Orateur.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable premier ministre n'était pas présent à cette occasion, car il ne parlerait pas ainsi. Voici ce qui a eu lieu : une question fut soumise au président et il la décida d'une certaine manière. Il soumit ensuite la question à l'Orateur, ce dernier dit "Je ne puis pas renverser la décision du président, mais je vais soumettre la question à la Chambre". La motion fût donc soumise à la Chambre, mais nous discutions une affaire toute différente ; il s'agissait de savoir quel moyen prendre pour connaître la décision de l'Orateur. J'ai prétendu que le moyen régulier était une motion demandant que la séance du comité fût levée. Ensuite quand l'Orateur reprend son fauteuil, le président, sans quitter sa place peut lui demander sa décision. Le ministre des Finances prétendit que cela ne pouvait pas se faire sans un vote de la Chambre, ordonnant au comité de lever sa séance. J'ai expliqué alors que cela enlevait tout recours à l'opposition. Aujourd'hui, le premier ministre et le président admettent avec moi que la minorité a des droits et qu'on peut soumettre une question à l'Orateur, sans le consentement de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député avait raison l'autre jour il a tort aujourd'hui.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Voici la procédure à suivre. S'il est jugé opportun d'avoir l'opinion de l'Orateur sur cette question on fait une motion par écrit, demandant que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et se fasse autoriser à siéger de nouveau le même jour. Cette motion est mise aux voix devant le comité, car il s'agit alors de soumettre la question à l'Orateur et non pas d'en appeler de ma décision. Quand l'Orateur est à son siège, il entend la discussion, il donne sa décision et le comité reprend sa séance. Si l'honorablerable député veut mettre sa motion par écrit, nous ferons décider la question.

M. McCARTHY : L'honorable député de York-est ne pourrait-il pas nous laisser continuer sur le bill et faire sa motion plus tard.

M. MACLEAN : Non, je suis parfaitement dans l'ordre.

M. McCARTHY : Nous perdons beaucoup de temps sur une question académique.

M. MACLEAN : Ce n'est pas une discussion académique. J'ai l'honneur de proposer :

Que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations, et se fasse autoriser à siéger de nouveau aujourd'hui, afin d'obtenir l'opinion de l'Orateur sur le point soulevé par M. Maclean, qui pretend qu'il a droit de discuter le principe général du bill à propos de la motion demandant d'ajouter certains noms à la liste de ceux qui demandent cette charte.

M. FRASER : C'est une absurdité.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce n'est pas du tout la question qui a été soulevée.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député doit assurément avoir le droit d'expliquer le point qu'il soulève.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas lui qui l'a soulevé.

M. INGRAM : Que dirait-on d'une motion comme celle-ci :

Que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations, et se fasse autoriser à siéger de nouveau aujourd'hui, pour que l'Orateur soit appelé à décider si le comité général de la Chambre a droit de discuter le principe général du bill (n° 64) parce qu'il a été proposé un amendement au premier article du bill.

M. MACLEAN : C'est cela.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Acceptez-vous cette motion ?

M. MACLEAN : Oui.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : M. Ingram propose——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. Ingram ne peut pas proposer.

M. MACLEAN : Alors je vais faire la motion moi-même.

La motion étant mise aux voix est adoptée par le comité.

La séance du comité est levée.

M. l'Orateur ayant pris place au fauteuil, l'orateur-suppléant lui soumet la motion.

M. l'ORATEUR : M. Macdonald, président du comité général, rapporte que ce dernier a décidé de soumettre à la décision de l'Orateur la question suivante : le comité général peut-il discuter le principe général du bill (n° 64) parce qu'il a été proposé un amendement à l'article 1er du bill. Je puis dire qu'en règle générale le principe d'un bill doit être discuté lors de la deuxième délibération, mais cette règle est quelque peu différente, quand il s'agit de bills d'intérêt particulier et de bills d'intérêt public. Dans le cas de bills d'intérêt public on ne peut pas discuter en comité le principe même du bill, à propos d'un article particulier, mais lorsqu'il s'agit d'un bill d'intérêt particulier, voici la règle que donne May :

La deuxième délibération correspond à la même phase dans les autres bills et en l'adoptant la Chambre affirme le principe général ou l'opportunité du bill. Il y a cependant une distinction à faire entre la deuxième délibération d'un bill d'intérêt public et d'un bill d'intérêt particulier. Un bill d'intérêt public étant basé sur des raisons d'état, la Chambre en votant la deuxième délibération, accepte et consacre ces raisons ; mais la présentation d'un bill d'intérêt particulier, étant surtout basée sur des affirmations de faits qui n'ont pas encore été prouvées, la Chambre en votant la deuxième délibération, consacre le principe du bill conditionnellement et sujet à la preuve qui sera faite des allégations soumises au comité.

A propos du bill actuel, le principe en a été discuté sur la motion soumise au comité général et demandant l'adoption du préambule. Dans le cas de bills d'intérêt particulier, le principe est supposé être contenu dans le préambule et quand le préambule est adopté, je considère que le comité ne peut plus discuter ce principe. Le comité général est maintenant à étudier l'article 1er du bill qui contient le nom des personnes qui demandent la charte, et à ce propos, il n'est pas permis de discuter le principe du bill.

M. l'Orateur quitte le fauteuil et la Chambre se forme de nouveau en comité général.

M. MACLEAN : M. le président, afin d'avoir l'occasion d'exprimer mon opinion devant le comité—et j'accepte la décision qui vient d'être donnée—je propose que la séance du comité soit levée, et à l'aide de cette motion, j'entends discuter toute la question. Nous n'avons perdu en tout que quarante minutes, Je tiens à discuter toute la question, surtout parce que sir Charles Rivers-Wilson, le président de la Compagnie du Grand Tronc, est maintenant mêlé à cette entreprise pour la première fois, et qu'il s'agit d'arrêter les conditions d'un traité entre cette compagnie et le gouvernement pour régler le problème des transports au Nord-Ouest. J'ai expliqué, il y a quelque temps, que je ne croyais pas que ce fût la bonne manière de résoudre ce problème. Je considère qu'il ne sera résolu que si le gouvernement prend possession de la voie ferrée qui réunira les principales lignes d'Ontario avec les principales lignes du Nord-Ouest. Mon idée est d'avoir un chemin de fer d'état depuis Port-Arthur ou, si c'est nécessaire, depuis North Bay jusqu'à Winnipeg. De cette manière, le Grand Tronc et le Canadian Northern auraient immédiatement accès au Nord-Ouest. Qu'arriverait-il dans ces territoires, si cette politique était mise à exécution dès aujourd'hui ? Ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique redoute le plus, et ce que je croyais que le gouvernement désirait accomplir, c'est l'introduction du Grand Tronc dans le Nord-Ouest, dès à présent.

D'après le projet qui nous est actuellement soumis, le Grand Tronc ne sera pas installé dans le Nord-Ouest avant six ans, et peut-être pas avant dix ans ; mais avec un chemin de fer d'état entre les principaux réseaux de l'Est et ceux de l'Ouest, le Grand Tronc sera installé dans le Nord-Ouest immédiatement. C'est absolument ce que le Canada désire. Les Canadiens veulent que le Grand Tronc pénètre dans le Nord-Ouest par une ligne appartenant à l'Etat et ils veulent que notre chemin national, l'Intercolonial y pénètre aussi.

On dit que la compagnie du Pacifique a dans son contrat une clause spéciale qui défend de toucher à ses taux, tant que la compagnie n'aura pas réalisé certains bénéfices. Il y a longtemps que l'on aurait dû calculer le coût de ce chemin et reviser ses tarifs. Mais cela n'a pas été fait et ne se fera probablement jamais. La seule manière de réglementer les taux du chemin

de fer du Pacifique et de venir en aide à la population du Nord-Ouest est de faire pénétrer dans le pays le chemin de fer du Grand Tronc, le Canadian Northern et pardessus tout, l'Intercolonial. L'expérience a déjà démontré qu'un chemin de fer appartenant à l'Etat et administré par lui est le meilleur moyen de régler les taux. Une concurrence efficace abaissera les prix, en dépit des clauses spéciales introduites dans les contrats de transport.

Comme je l'ai fait remarquer, il n'y a pas longtemps, à propos d'une autre question, les prix de passage, pour les voyageurs, dans l'Etat de New-York, ont été réglés par l'intervention d'un seul chemin de fer. Une loi fut votée, fixant les taux sur cette ligne unique, et bien que les autres lignes réclamassent des privilèges spéciaux, la concurrence les força bientôt à diminuer leurs prix. De la même manière, le gouvernement pourrait amener une réduction immédiate en s'y prenant de la bonne manière. Qu'il fasse des arrangements avec une des principales lignes et si cette dernière ne veut pas, qu'il construise lui-même un autre chemin et le résultat sera bientôt atteint. Mais je suis convaincu que la construction d'une nouvelle ligne ne serait pas nécessaire. Je crois que chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le Canadian Northern consentirait à négocier avec le gouvernement et que le résultat de ces négociations serait de nationaliser cette partie du chemin que sir William Van Horne a appelée le dégorgeoir.

Quelle sorte de chemin de fer faudrait-il pour répondre aux besoins du trafic à cet endroit ? Il faudrait nécessairement un chemin de première classe. Le temps n'est plus où l'on se contentait de chemin de fer à bon marché, il faut un chemin de première classe, un chemin à voie double, un chemin sans courbes ni rampes. Par ce moyen, on pourra transporter le grain au plus bas prix possible et donner satisfaction à la population. Tous les chemins de fer inférieurs que l'on pourrait construire ne seraient d'aucune utilité. Nous en avons déjà construits beaucoup avec l'argent du peuple, mais ils n'ont pas résolu le problème, parce qu'ils ne sont pas en état de transporter le grain et les autres marchandises au plus bas prix possible. Je considère que pour ce trafic, il faudrait un chemin de fer comme le New-York Central, ou mieux encore comme le Pennsylvania. Un pareil chemin peut coûter $60,000 par mille et même plus, mais une fois qu'il sera établi, on y traînera d'immenses convois à très bas prix, surtout si le chemin est relié avec notre système de navigation.

J'irai plus loin ; immédiatement après avoir construit ce chemin de fer d'Etat entre Winnipeg et le lac Supérieur, je m'adresserais à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et à celle du chemin de fer Canadien du Pacifique et je leur dirais : Nous voulons que le blé du Nord-Ouest soit transporté au plus bas prix possible, non seulement sur le chemin de fer de l'Etat entre Winnipeg et Port-Arthur, mais aussi sur les lignes de l'est ; conséquemment, nous vous aiderons à améliorer vos voies ferrées entre Midland ou Owen-Sound, jusqu'à Montréal, où un port quelconque du Saint-Laurent. Le secours de l'Etat, donné de cette manière, unirait les provinces entre elles plus fortement que tout ce que l'on pourrait faire.

On ne résoudra jamais le problème des transports avec un chemin de fer à voie simple à travers les solitudes du Nouveau-Brunswick, de Québec et d'Ontario. Le problème pourrait être résolu demain par la construction d'un chemin de fer d'état entre Winnipeg et Port-Arthur, si on le construit dans de bonnes conditions et si on améliore les chemins entre les grans lacs et les ports de mer. On pourrait aussi nationaliser la voie entre Midland et Montréal ou entre Owen-Sound, Montréal ou Québec. Le meilleur tracé pour un chemin de première classe serait probablement celui qui partirait de Midland pour se réunir au réseau du chemin de fer Canadien du Pacifique à Québec. Le gouvernement pourrait aussi acquérir le Canada-Atlantique pour en faire une partie du réseau national. Ces réseaux viendraient compléter notre système de navigation. Nous avons dépensé des sommes immenses pour nos ports et nos canaux. Ceux qui aujourd'hui, possèdent et exploitent des chemins de fer sont aussi, en grande partie, ceux qui sont opposés au transport du trafic par eau. Un réseau de chemin de fer que le gouvernement possèderait et exploiterait et ne remettrait pas immédiatement entre les mains d'une compagnie privée, servirait de complément à notre système de navigation. Ce côté de la question a été perdu de vue dans la discussion de la question des transports au Canada. Nos chemins de fer ne serviront jamais de complément à notre système de navigation tant qu'ils ne seront pas possédés et régis par l'Etat. Le projet qui nous est soumis ne résout pas le problème. Tout ce qu'il fera sera de donner au Nord-Ouest un autre chemin à voie simple, dans les prairies. Il ne tranche pas du tout la difficulté. Pendant des années encore, il ne fera pas diminuer d'un sou le coût du transport du grain. Il est possible que des négociations soient entamées pour amener le Canadian Northern dans ce projet. J'aimerais aussi à voir le Canadian Northern être compris dans le projet comme il le sera probablement plus tard, mais je voudrais que ce fût sous la régie et sous la direction du parlement et non du chemin de fer du Grand Tronc. Je ne fais que des suppositions, mais je suis porté à croire que le Canadian Northern sera disposé à accepter un arrangement de cette nature. Si cela se faisait, le Nord-Ouest en retirerait des avantages immédiats. Ce résultat ne vaut-il pas la peine qu'on s'en occupe ?

J'ai souvent entendu dire que la nationalisation des chemins de fer n'est pas une chose désirable. J'ai entendu l'autre jour

l'honorable premier ministre dire que, du jour où, sur les rives de la baie Georgienne, il avait contemplé les travaux faits par M. Booth pour amener du trafic sur sa voie, il avait perdu confiance dans les chemins de fer possédés par l'Etat. A-t-on jamais entendu une confession plus humiliante ? Il n'a pas étudié la question ; il n'a pas pris des renseignements sur les pays où les chemins de fer sont nationalisés ; il n'a examiné aucun des détails, mais dans un moment de découragement, en voyant ce qui se passait autour de lui sur les rives de la baie Georgienne, il décida que la nationalisation des chemins de fer n'était pas à souhaiter.

S'il s'était donné la peine de se renseigner, il aurait constaté que partout où ce système a été essayé, il a donné d'excellents résultats, et a réussi à résoudre le problème des transports dans beaucoup de pays. Le peuple anglais aujourd'hui est en faveur de la nationalisation, parce que les taux, en Angleterre, sont plus élevés qu'ailleurs. Le peuple américain se convainc de plus en plus que les autorités fédérales devraient posséder et exploiter une grande voie, entre l'est et l'ouest. Un chemin de cette nature, réglementerait tous les autres. En Italie, en Allemagne, en Russie, en Australie, en Afrique, les chemins de fer ont été nationalisés avec succès. On a constaté que c'est le seul système qui donne satisfaction au public, à moins de frais.

Voyons ce qui a eu lieu en Autriche-Hongrie. Dans ce pays, les chemins de fer sont possédés et exploités par l'Etat, et tous les efforts des commissaires tendent à diminuer les prix, mais cependant, les taux sont déjà plus bas en Autriche-Hongrie que partout ailleurs. La nationalisation comme nous l'avons ici ne m'inspire aucune confiance. L'Intercolonial, tel qu'il est administré, n'est pas mon idéal du chemin de fer d'état. Mais si on le mettait en dehors de la politique, si on le faisait administrer par des commissaires indépendants des partis parlementaires, oserait-on prétendre qu'il ne donnerait pas de meilleurs résultats ? J'aimerais voir à la tête de l'Intercolonial un homme comme sir Thomas Shaughnessy ou M. Hays, dont les instructions seraient d'exploiter le chemin dans l'intérêt du public et hors l'influence des partis politiques. De cette manière, on résoudrait facilement le problème des transports.

Au lieu de construire des lignes rivales de l'Intercolonial, gardons-le tel qu'il est, mettons-le complètement en dehors de la politique, confions en l'administration à un homme comme M. Hays, donnons-lui les moyens de prolonger le chemin jusqu'au Nord-Ouest, et de l'administrer de manière à obliger toutes les autres compagnies, le Canada-Atlantique, le Great Northern, le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique à réduire leurs taux aux plus bas prix possibles. Par ce moyen, nous arriverions bientôt à d'excellents résultats. On pourrait nationaliser une partie suffisante de nos chemins de fer pour une somme comparativement minime pour arriver au but que je propose. Je crois que $20,000,000 suffiraient, tandis que le projet soumis par le gouvernement coûtera plus de $10,000,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comment pourriez-vous nationaliser les trois chemins que vous venez de nommer, pour $20,000,000 ?

M. MACLEAN : On pourrait faire un chemin de fer de l'Etat entre Winnipeg et Port-Arthur pour $20,000,000 au moins.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député propose de nationaliser le chemin de fer du Grand Tronc entre Midland et Montréal, le chemin de fer Canadien du Pacifique entre Owen-Sound et Montréal, le chemin de fer Canada-Atlantique et le chemin de fer Canadian Northern entre Port-Arthur et Winnipeg—cela pourrait-il se faire avec $20,000,000 ?

M. MACLEAN : En grande partie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Toutes les quatre lignes ?

M. MACLEAN : Si ce projet devait coûter plus de $20,000,000, que faudrait-il croire de la prétention de l'honorable ministre, quand il dit qu'un chemin de fer allant d'un océan à l'autre ne coûtera que $13,000,000. Je maintiens que le projet soumis à la Chambre implique une dépense de plus de $100,000,000 et cela ne nous rapportera rien, car nous remettrons immédiatement le chemin à la Compagnie du Grand Tronc. Nous ne tranchons pas du tout le problème par la construction de ce chemin à voie simple.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Est-il un chemin de fer à voie simple ?

M. MACLEAN : Il le sera à travers les solitudes, entre Moncton et Québec. La seule raison qu'on ait donnée, c'est que ce sera un chemin de fer de colonisation. Le meilleur endroit pour faire l'expérience de la nationalisation, c'est dans les endroits peuplés et non pas dans le désert. Chaque tentative qui a été faite ici, l'a été dans des conditions où on devait nécessairement échouer. La politique s'en est mêlée et de plus les expériences étaient faites dans les parties les plus reculées et les moins productives du pays. Faisons, par exemple, l'expérience de ce système dans la province d'Ontario. Que dirait la population de cette province si le gouvernement proposait de construire une ligne parallèle à celle du Grand Tronc et à celle du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Montréal, Toronto, Niagara, la rivière Détroit et la baie Georgienne ? La population d'Ontario verrait avec plaisir le gouvernement consacrer $100,000,000 de l'argent de la province, pour construire un chemin parallèle aux lignes

existantes, parce qu'il traverserait le cœur même de la province et mettrait les autres lignes à la raison. Voilà ce que je voudrais. Mais pour le moment, je ne demande qu'une chose bien raisonnable, un mode de nationalisation qui donnerait au Grand Tronc un accès immédiat au Nord-Ouest, et au Canadian Northern l'occasion qui lui manque aujourd'hui de se développer et de s'étendre dans le Nord-Ouest, et cela amènerait aussi l'Intercolonial jusque dans les prairies.

La nationalisation des chemins de fer est un principe qui finira par triompher. C'est lui qui mettra fin aux injustices dont le peuple se plaint. C'est lui qui apportera la solution du problème. Le projet qui nous est soumis ne comporte pas la véritable nationalisation, bien qu'on nous demande de l'approuver sous prétexte que le chemin sera la propriété de l'Etat. Dès que le chemin sera construit le gouvernement le remettra à une compagnie. Pourquoi ? Puisque nous construisons ces chemins, pourquoi ne pas les garder et les exploiter nous-mêmes, en donnant à toutes les autres compagnies le droit de circuler sur cette ligne sans les obliger à obtenir cette permission du Grand Tronc ? Car ce dernier sera à même d'imposer des conditions au détriment des lignes rivales qui désireraient se servir de ce chemin.

Le projet me paraît extraordinaire pour d'autres raisons encore. Je crois qu'il y a d'associés au projet des hommes qui espèrent y faire beaucoup d'argent, qui s'attendent à profiter des subventions qui seront payées pour édifier des fortunes. A l'heure qu'il est, il est impossible de dire positivement s'il en sera ainsi ou non, et nous sommes forcés d'attendre. Je voudrais que tout l'argent qui sera dépensé pour ce chemin fut dépensé par le gouvernement et dans l'intérêt du peuple, sans égard pour les particuliers qui se préparent à retirer de grands avantages de cette entreprise. Je ne crains pas de dire que la construction des chemins de fer subventionnée par l'Etat, sous tous les gouvernements, a eu pour résultat de faire la fortune de certains particuliers. Je ne veux plus de ce système, et cependant je crains fort que ce projet hybride, que l'on prétend assimiler à la nationalisation, ne périsse comme les autres.

Je voudrais que ce chemin fût construit par le peuple, qu'il fût la propriété du peuple, et que personne ne pût en profiter pour accaparer des millions comme cela s'est vu dans le passé. L'opinion générale est que ce projet est l'œuvre de certains intéressés qui ont une grande expérience dans les exploitations de cette nature. J'ignore jusqu'à quel point la rumeur est fondée, et je ne prétends pas discuter cette question aujourd'hui; mais instruits par le passé, nous devrions prendre les moyens de donner au peuple tout le profit des sommes qui seront dépensées. Ce chemin devrait apporter de l'aide et du secours à la population du Nord-Ouest dès à présent. D'après le projet actuel, ce n'est pas avant dix ans que l'on peut attendre quelques résultats pratiques de ce nouveau chemin. Le but du gouvernement devrait être de faire pénétrer le Grand Tronc dans le Nord-Ouest immédiatement. Je crois, d'ailleurs que c'est cela que le Grand Tronc désire. Je ne crois pas que la compagnie désire construire un chemin à travers la province de Québec et le Nouveau-Brunswick. Je crois même qu'il y a dans le bill un article qui permet à l'Exécutif de retarder l'exécution de cette partie du projet, s'il le juge à propos.

Or, si le désir du Grand Tronc est de pénétrer dans le Nord-Ouest le plus tôt possible, il y a certaines personnes qui, pour une raison ou pour une autre, obligent cette compagnie à traverser des parties désertes de la province de Québec, des Laurentides, et du Nouveau-Brunswick. Le Grand Tronc lui-même ne veut pas du tout de ce projet. Il préfère consacrer toute son énergie à prolonger sa ligne depuis North Bay jusqu'aux prairies de l'ouest et à la côte du Pacifique. C'est le désir du Nord-Ouest d'avoir le Grand Tronc, mais il ne veut pas qu'on le lui donne de cette manière. Il ne veut pas que l'on impose à cette compagnie l'obligation ruineuse de construire une ligne dans Ontario, Québec et le Nouveau-Brunswick.

Cela ne résoud pas du tout la question et il faudra attendre dix ans avant d'obtenir un résultat quelconque. Ce que je propose aujourd'hui nous donnerait une solution immédiate. Tous les efforts du Grand Tronc devraient tendre à atteindre la côte du Pacifique. Je suis convaincu qu'un nouveau chemin de fer augmentera notre trafic avec l'Orient, et qu'il se fera un trafic considérable à l'ouest de Winnipeg, dans la vallée de la rivière de la Paix, etc. Mais pour obtenir ce résultat il ne faut pas obliger la Compagnie du Grand Tronc à construire à présent les lignes de ce côté-ci du lac Supérieur. Comme je l'ai déjà dit, si le Grand Tronc pénétrait demain dans le Nord-Ouest, même en se servant, pour le moment, de la voie du "Canadian Northern", il ferait immédiatement concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique et ce dernier changerait d'attitude, s'occuperait plus du public et diminuerait ses taux. Mais dans l'état actuel des choses, s'il faut en juger par le bill qui nous est soumis, tous les efforts du Grand Tronc et du parlement devront tendre à construire des chemins de fer à travers les parties désertes des provinces de l'est.

M. le président, j'aurai l'occasion plus tard de discuter cette question plus au long. Pour le moment je me contenterai de protester énergiquement contre le projet actuel, au nom du peuple canadien et surtout au nom de la population du Nord-Ouest.

Je le fais, parce que cette mesure n'apporte pas un remède immédiat aux inconvénients dont souffre le Nord-Ouest, parce qu'elle ne résoud pas le problème des transports, qu'elle entraîne le pays dans une dé-

pense énorme et qu'elle n'est, sous aucun rapport, dans l'intérêt public. Je dis en ce moment, en présence du premier ministre et pour qu'il m'entende, que l'on aurait dû réunir les représentants des grandes compagnies de chemins de fer et leur dire : Nous allons nationaliser notre voie de transport, vous pourrez y obtenir la liberté de circulation, l'Intercolonial aura le droit d'y circuler, nous allons faire de ce dernier chemin un concurrent sérieux pour vos propres voies ferrées, nous allons battre la marche et il vous faudra suivre la mesure, puisque l'intérêt public l'exige. Voilà ce que l'on aurait dû faire il y a cinq ans et ce que l'on pourrait encore faire aujourd'hui. On nous répond en disant que cette idée de nationaliser les chemins de fer est ridicule. Mais je suis convaincu du contraire. C'est dans cette proposition, ou tout au moins dans la concurrence de la part du gouvernement que se trouve la solution du problème : et c'est en énonçant ce principe que je combats la proposition qui nous est soumise. Je dis qu'elle est contraire à l'intérêt public, c'est une politique rétrograde et qui n'est pas à la hauteur des progrès accomplis par les autres pays qui s'occupent de résoudre ces grandes questions.

La Russie est en voie de construire un immense chemin de fer ; il se peut que sa construction ait principalement un but national, mais elle s'est aussi lancée dans cette entreprise dans un but commercial. L'Australie construit sans cesse des voies ferrées. Toutes les nations qui ont placé leurs chemins de fer sous le contrôle de l'Etat développent leurs réseaux et elles sont convaincues qu'elles ont raison d'en agir ainsi. Le Canada est seul à croire ce principe erroné. En soumettant cette proposition, le premier ministre repousse le principe de la nationalisation des chemins de fer, car il cherche à priver l'Intercolonial de son trafic. Il établit une ligne rivale pour la partie la plus importante de son parcours, et permet au chemin de fer du Grand Tronc de venir lui faire concurrence sur son propre terrain, le peuple devant payer très cher pour cet avantage qui n'opérera qu'une bien faible réduction dans la distance. Un député a dit l'autre jour qu'il ne croyait pas que cela abrégerait la distance de plus de 60 milles. L'Intercolonial est disponible ; on devrait prolonger ce chemin, l'améliorer et l'augmenter, au lieu de préparer sa ruine en lui donnant un concurrent, et le prolonger vers l'ouest à travers la province d'Ontario. En agissant ainsi, on en ferait une grande entreprise, un chemin de fer national, une voie ferrée qui permettrait à la population du Nord-Ouest de résoudre le grand problème des transports et d'obtenir un soulagement immédiat. En contrôlant les têtes de ligne, vous seriez maîtres de la position. Ce sont ces têtes de ligne qui assurent la position d'un chemin de fer. Nous dépensons graduellement des sommes immenses pour ces chemins de fer. En agissant ainsi vous travailleriez à resserrer les liens qui unissent les provinces entre elles.

M. MACLEAN.

Le premier ministre nous a dit l'autre soir qu'il était à craindre que l'on nous retirât le privilège de passer nos marchandises en transit.

N'aidons-nous pas actuellement une route absolument canadienne d'Halifax à Vancouver ? En supposant que les Américains voudraient nous priver demain du droit de passer nos marchandises en transit, nous avons un chemin de fer canadien sur notre propre territoire, qui est sous la juridiction de ce parlement; et une fois ce nouveau chemin de fer construit, nous ne serons pas plus en état que nous le sommes aujourd'hui de combattre toute mesure oppressive que nos voisins jugeront à propos de nous imposer relativement au privilège de transit. Cet argument tombe donc de lui-même. Nous avons actuellement un chemin de fer entièrement canadien et, malgré cela, nous voulons dépenser $100,000,000—il se peut que ce soit $150,000,000—pour construire un chemin de fer qui ne fera rien de plus que les chemins de fer que nous possédons actuellement, quant à ce qui concerne les privilèges de transit. Au point de vue national, nos moyens de transport ne seront pas meilleurs par la construction de cette nouvelle voie ferrée, qu'ils le sont actuellement. Le seul moyen de lier plus intimement entre elles les différentes provinces, c'est de réduire les taux de transport sur ces différents chemins de fer afin de permettre au public de communiquer avec les différentes parties du pays et d'apprendre à les connaître en voyageant.

La population des Territoires du Nord-Ouest doit payer 4 cents par mille pour voyager sur les chemins de fer et elle se trouve dans l'impossibilité de visiter l'est du Canada. La politique du chemin de fer Canadien du Pacifique est d'exiger un cent par mille de ceux qui veulent se rendre au Nord-Ouest et de leur demander 4 cents par mille lorsqu'ils veulent en sortir. Ce n'est pas là une bonne politique dans l'intérêt du peuple. Dans la province du Manitoba, grâce à la concurrence, on est parvenu à obtenir un tarif de 3 cents par mille. Il se peut que l'arrangement conclu par le gouvernement du Manitoba avec le "Canadian Northern" soit responsable de cet état de choses. Les gouvernements sont en mesure de faire différentes choses pour alléger le fardeau du peuple, quant à ce qui concerne la question des transports ; mais il faut qu'elles le fassent, en prenant le bon moyen. Dans le cas actuel, le seul moyen d'arriver à un résultat pratique, n'est pas de consacrer 10 années à construire un nouveau chemin de fer à travers un pays sauvage, mais bien de faire quelque chose sans retard là où le trafic est encombré et où les centres de population existent. Il existe un moyen de règlementer le trafic sur les chemins de fer et cela peut se faire en règlementant ce trafic sur un chemin en particulier, où en possédant un chemin de fer national, capable de faire con-

currence aux entreprises privées dans les parties populeuses du pays, et cette concurrence aura pour effet de régulariser les taux de transport. Non seulement la population des Territoires du Nord-Ouest désire obtenir une réduction dans les taux de transport, mais elle veut aussi obtenir plus de facilités pour l'expédition de ses marchandises.

On prétend que les voies de transport sont encombrées dans le Nord-Ouest. Ce n'est pas en adoptant la proposition qui nous est actuellement soumise par le gouvernement, que l'on parviendra à faire cesser cet encombrement du trafic. Et ce n'est pas en construisant un chemin de fer à travers une région sauvage que l'on parviendra à résoudre ce problème. Si le gouvernement étudie la question, il s'apercevra que cette proposition est irréalisable, il abandonnera la décision qu'il a prise, pour entamer des négociations avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le "Canadian Northern"; et s'il réussit à obtenir la possession d'un chemin, qu'il ne s'en défasse pas aussitôt, mais qu'il le garde dans l'intérêt du peuple, car cela lui permettra d'exercer une influence régulatrice sur tous les autres chemins. Si, comme je le crois, des négociations sont pendantes entre le gouvernement et sir Charles Rivers-Wilson, ces négociations devraient être basées sur le principe de la nationalisation du "Canadian Northern", et si nous réussissons dans ce projet, avant peu le Grand Tronc sera rendu dans l'ouest, et nous aurons 1,700 milles de chemins de fer pour faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique; cette puissante compagnie aura bientôt construit une voie ferrée à travers la plaine jusqu'au Pacifique, et en obtenant ce résultat, nous aurons travaillé dans l'intérêt du peuple de ce pays.

Voilà la différence qui existe entre mes opinions et les opinions émises par le gouvernement. Je suis convaincu que ces idées que je viens d'exprimer recevront l'approbation du peuple. J'ai étudié la question avec soin; j'ai pris des renseignements dans toutes les parties du pays; j'ai lu les journaux, et s'il y a aujourd'hui une idée qui prime toutes les autres dans le public, c'est que le seul moyen de résoudre le problème des transports par chemin de fer ou par eau, se trouve dans le principe de la nationalisation des chemins de fer, et dans la construction d'une voie ferrée dont les taux seront raisonnables et qui obligera les autres chemins de fer, faisant concurrence à cette voie nationale, d'adopter ces taux de transport et d'accorder le même traitement et les mêmes avantages au public. M. le président, je demande la permission de retirer ma motion.

La motion de (M. Maclean) est retirée et l'article tel qu'amendé est adopté.

Article 4.

M. McCARTHY: Je propose:

Que l'article 4 soit pris de nouveau en considération afin de le modifier en remplaçant le mot "quarante" par les mots "soixante et dix" dans la première ligne.

M. BORDEN (Halifax): Cet amendement est fait, je suppose, parce que la compagnie ne doit construire sa voie que de Winnipeg au Pacifique. Quelle sera l'étendue de cette partie du chemin?

M. McCARTHY: Entre 1,600 et 1,800 milles.

M. BORDEN (Halifax): Combien cela représentera-t-il de capital par mille?

M. McCARTHY: Un peu moins de $30,000 par mille—$27,000 ou $28,000 par mille.

M. BORDEN (Halifax): Combien estime-t-on que coûteront ces 1,600 ou 1,800 milles?

M. McCARTHY: On me dit que dans la section des prairies le chemin coûtera $20,000 par mille et que dans la section des montagnes, il coûtera $50,000 par mille.

M. BORDEN (Halifax): Cela comprendra-t-il le matériel roulant?

M. McCARTHY: On me dit qu'à part cela il faudra ajouter environ $7,000 par mille pour le matériel roulant, de sorte que le coût de l'entreprise sera de $27,000 par mille dans la section des prairies, et $57,000 par mille dans la section des montagnes.

M. INGRAM: Qu'est-ce que cela comprend en fait de matériel roulant.

M. McCARTHY: Mes renseignements ne vont pas jusque-là

M. BORDEN (Halifax): Au cours d'une autre discussion qui a eu lieu durant la présente session, on nous a dit que la construction de la section des prairies coûterait bien meilleur marché que l'honorable député vient de le prétendre. Cette estimation est-elle basée sur des rapports d'ingénieurs?

M. McCARTHY: Je ne puis me prononcer sur ce point, seulement le chemin de fer auquel l'honorable député veut faire allusion a été construit avec des rails de 56 livres, tandis que l'on se propose de construire ce chemin-ci avec des rails de 80 livres, ce qui fait une grande différence. Le chemin coûtera beaucoup plus cher. Le contrat exige que le chemin de fer soit égal sous tous les rapports à la voie du chemin de fer du Grand Tronc entre Montréal et Toronto, en autant que la chose est possible.

M. MACLEAN: Quelle est la pesanteur des rails sur cette dernière voie?

M. McCARTHY: 80 livres, je crois.

M. BORDEN (Halifax): Quel tracé suivra le chemin de Winnipeg à Edmonton?

M. McCARTHY: Ce tracé est indiqué dans l'article 12 du bill.

Jusqu'à un endroit situé à ou près la ville de Winnipeg; puis, en allant vers l'ouest et le nord-ouest, traverser Battleford, Edmonton et Dunvegan ou les environs, ou suivre toute autre voie plus favorable qui pourra être ci-après établie, mais qui devra suivre générale-

ment la direction ci-indiquée et atteindre, soit par le pas de la rivière de la Paix ou le pas de la rivière aux Pins.

Il y a un autre article qui exige que la voie suive un tracé déterminé, et, tout naturellement, ce tracé est soumis à l'approbation de l'Exécutif.

M. BORDEN (Halifax) : La ligne projetée passera-t-elle au nord ou au sud de la ligne projetée du Canadian Northern ?

M. McCARTHY : Au nord, je crois ; mais, cette question n'est pas encore réglée d'une manière définitive. Le comité a étudié cette question durant plusieurs jours et, finalement, il a décidé d'ajouter un article stipulant que la ligne mère devra se trouver à une distance d'au moins 30 milles de tout autre chemin de fer.

M. ROCHE : L'honorable député (M. McCarthy) prétend-il que ce chemin passera à une certaine distance au nord du Canadian Northern, une fois qu'il aura dépassé Winnipeg ?

M. McCARTHY : Je ne puis le dire

M. ROCHE : Tel qu'indiqué sur la carte, si cela peut nous servir de guide, le chemin passe entre l'embranchement du Manitoba et du Nord-Ouest du chemin de fer Canadien du Pacifique, et la voie principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, et le Canadian Northern va beaucoup plus au nord que cet embranchement du Pacifique. Dans tous les cas, après avoir dépassé Portage-la-Prairie, il doit certainement suivre une directon sud et gagner bien plus au sud que le Canadian Northern.

M. McCARTHY : L'honorable député (M. Roche) connaît le pays bien mieux que moi, et il m'est inutile de vouloir indiquer où devra passer le chemin.

La charte indique, comme cela se fait ordinairement, qu'il devra partir d'un point situé à ou près d'un certain endroit, pour atteindre un autre endroit. Cette charte contient plus de restriction que les autres chartes, au sujet de cette limite de 30 milles ; elle est soumise aux dispositions générales de l'Acte des chemins de fer, et son tracé doit aussi être soumis à l'approbation de l'Exécutif. Tant que ce tracé n'aura pas été choisi d'une manière définitive, personne ne peut dire s'il passera au nord ou au sud de l'un ou l'autre de ces chemins de fer.

M. ROCHE : S'il passe au sud du "Canadian Northern", sa construction devra coûter bien meilleur marché que celle de ce dernier chemin de fer. Lorsque j'ai fait remarquer que l'estimation de $19,000 par mille pour le "Canadian Northern" était trop élevée, on a essayé de justifier cette estimation en disant qu'il y aurait plusieurs ponts très dispendieux à construire. Si ce montant de $19,000 était suffisant pour construire le "Canadian Northern", y compris les ponts, la voie actuelle, passant beaucoup plus au sud, sera bien plus facile à construire et, malgré cela, on prétend qu'elle coûtera $27,000 par mille, y compris $7,000 pour le matériel roulant. Je crois que cette estimation est exagérée.

M. McCARTHY : L'honorable député sait bien que ce n'est pas moi qui dois construire le chemin et que je me contente de fournir les renseignements que je connais. Je me permettrai de faire remarquer également que le parlement ne garantit qu'une subvention de $13,000 par mille dans la section des prairies. Si 75 pour 100 de la construction représente moins que ce montant, alors la garantie ne sera que pour 75 pour 100. Le coût de la construction sera soumis à la juridiction de l'Exécutif.

M. FOWLER : L'honorable député prétend-il que la Chambre n'a pas le droit de connaître le capital de cette compagnie? Il est de la plus haute importance pour le peuple de ce pays, que nous sommes censés représenter, de savoir si ce capital sera plus élevé que le montant requis pour construire le chemin, car la compagnie aura droit d'exiger des taux basés sur le montant de son capital. C'est donc là une question qu'il est important de connaître. L'honorable député (M. Roche) prétend que ce chemin devant passer au sud du "Canadian Northern" sera beaucoup plus facile à construire, et je considère que l'on ne devrait pas lui permettre d'avoir son capital plus élevé que $20,000 par mille. Le montant proposé et une somme additionnelle de $7,000 par mille pour le matériel roulant, est simplement ridicule.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quant à ce qui concerne le montant indiqué pour l'acquisition du matériel roulant, je dois dire que lorsque nous avons été sur le point de conclure le contrat avec la compagnie, nous avons cru devoir obtenir l'opinion de M. Schreiber, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, qui nous a dit que le matériel roulant d'un chemin de fer devait coûter de $6,000 à $7,000 par mille. Nous donnons donc là l'opinion d'un homme qui, à notre avis, sait à quoi s'en tenir à ce sujet.

M. BORDEN (Halifax) : Cette opinion est-elle par écrit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis bien convaincu que nous pourrions l'obtenir par écrit. Cette opinion a été fournie au ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux (M. Fielding) en ma présence. Je ne me rappelle pas s'il a demandé à l'obtenir par écrit, mais je vais demander à M. Schrieber de la faire.

L'honorable M. HAGGART : La longueur probable du chemin d'Edmonton au littoral est d'environ 1,000 milles et de Winnipeg à Edmonton, 600 ou 700 milles, faisant un total de 1,700 milles. Pourquoi le ministre exige-t-il que le premier achat de matériel

roulant se fasse à même les $15,000,000 destinés à la section de l'Ouest ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous avons pris la longueur du chemin et l'avons multipliée par 7, ce qui nous a donné comme résultat, $18,300,000, nous l'avons porté à $20,000,000 et la compagnie a accepté. Si mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) désire exprimer une opinion à l'encontre de celle de M. Schrieber, il est bien libre de le faire. Quant à nous, nous avons accepté l'opinion d'un homme qui, à notre avis, possède les connaissances voulues pour nous renseigner.

L'honorable M. HAGGART : Je ne parle pas de mon opinion, mais je dis que 700 milles, à $7,000 par mille, ne représente pas $15,000,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela représente $11,900,000.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement s'appercevra que cette estimation était plus que suffisante, mais il n'a accordé que $5,000,000 pour toute cette partie de la voie qui s'étend de Winnipeg à Québec.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

L'honorable M. HAGGART : C'est dans le bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député n'a pas lu le contrat. Cette somme de $5,000,000, quant à ce qui concerne la partie orientale, nous est spécialement destinée pour garantie de l'exploitation du chemin. C'est-à-dire que sur les $20,000,000 destinés à l'achat du matériel roulant, nous retenons $5,000,000, que nous appliquons à la section de l'est, et nous retenons ce montant à titre de garantie espéciale. Cela ne veut pas dire que ces $5,000,000 représentent le plein montant de la valeur du matériel roulant ; c'est simplement la valeur de la garantie.

L'honorable M. HAGGART : Tout le matériel roulant sert de garantie pour l'exploitation du chemin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour la première émission d'actions, le capital au complet est donné comme garantie sur la section de l'ouest, mais quant à ce qui concerne la section de l'est, il nous faut prendre une garantie spéciale, car, pour cette division, la compagnie n'est que notre locataire, c'est pourquoi nous retenons comme garantie $5,000,000 de cette partie du capital-actions destinés à la partie orientale, et ce montant nous servira de garantie pour l'exécution de toute l'entreprise.

M. CLARKE : Obtenez-vous une première ou une deuxième hypothèque sur cela ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous obtenons une première hypothèque. Nous prenons d'abord une garantie sur les $20,000,000 au moyen de notre obligation, et les $5,000,000 nous sont donnés comme une garantie spéciale pour la section de l'est.

M. CLARKE : On ne possède guère de renseignements quant à ce qui concerne le tracé du chemin à l'ouest de Winnipeg. Cette incertitude est-elle due au fait que des négociations sont pendantes pour l'acquisition du " Canadian Northern " par la nouvelle compagnie ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas du tout. Cela est simplement dû au fait que nous observons à l'égard de cette entreprise de chemin de fer les mêmes règles que nous observons à l'égard des autres compagnies qui s'adressent à nous pour obtenir des chartes. Quand une charte est accordée à une compagnie de chemin de fer, elle est soumise aux dispositions de l'Acte général des chemins de fer qui stipule que toutes les cartes, plans et profils du chemin devront être soumis à l'approbation du comité des chemins de fer de l'Exécutif ; et, dans le cas actuel, des dispositions spéciales sont insérées dans le bill quant à ce qui concerne le tracé de la section occidentale, qui doit être soumis à l'approbation du gouvernement.

M. CLARKE : On me dit que cette compagnie ne peut construire sa voie de Winnipeg à Edmonton, en suivant une direction nord-ouest et en se tenant en même temps à une distance de 30 ou 40 milles de toute autre voie ferrée. Je voudrais savoir si des négociations sont pendantes entre cette compagnie et le " Canadian Northern " ? Dans l'affirmative, nous comprenons comment il se fait que le ministre soit aussi peu précis : Si cette compagnie achète le " Canadian Northern ", elle ne se trouvera pas à établir une voie parallèle.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député ne doit pas être trop curieux, et il ne doit pas nous demander de lui dire quelles peuvent être les négociations pendantes entre deux compagnies de chemin de fer. Nous ignorons ce qui peut se passer entre la Compagnie du Grand Tronc et le " Canadian Northern ". Il n'est pas à notre connaissance que de semblables négociations existent. Nous supposons qu'une institution aussi importante n'entreprendrait pas de construire un chemin de fer à travers une région où elle ne pourrait le faire passer.

M. CLARKE : Ceux qui connaissent le pays me disent qu'il est absolument impossible de construire ce chemin de fer à une distance de 40 milles au nord de la voie du " Canadian Northern ".

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La compagnie sera surprise d'apprendre cela. Le Grand Tronc doit connaître le pays, car cette compagnie a actuellement des ingénieurs qui sont en frais de localiser le tracé du chemin.

M. CLARKE : Une personne parfaitement renseignée nous assure qu'aucun arpentage n'a encore été fait.

Le PREMIER MINISTRE : Les travaux d'arpentage sont commencés depuis six mois.

L'honorable HAGGART : Le premier ministre a-t-il quelques renseignements au sujet des passages en montagnes ? La compagnie a le droit, d'après ce bill, de passer par le défilé de la rivière La Paix ou par celui de la rivière aux Pins, et d'atteindre n'importe quel port du littoral du Pacifique.

Le PREMIER MINISTRE : Elle doit se rendre à Port-Simpson.

L'honorable M. HAGGART : Dans ce cas, cela détermine le tracé que devra suivre le chemin. Le bill dit à ou près de Port-Simpson ou de l'embouchure de la Bute ou de tout autre port du Pacifique.

Le PREMIER MINISTRE : A moins de graves raisons qui décideront du contraire, l'intention est de se rendre à Port-Simpson. Il ne peut y avoir le moindre doute, d'après les explorations qui ont été faites, que Port-Simpson est le port le plus avantageux de toute la Colombie Anglaise.

L'honorable M. HAGGART : C'est aussi mon opinion.

M. INGRAM : Lorsque ce bill a été soumis au comité des chemins de fer, plusieurs députés se sont abstenus de le discuter dans son mérite, sur la promesse du ministre des Finances, agissant en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, que lorsque le projet du gouvernement, pour venir en aide au Grand Tronc-Pacifique, serait soumis au parlement, le gouvernement serait en mesure d'indiquer d'une manière bien précise le tracé du chemin. C'est là la promese qui a été faite au comité des chemins de fer par l'honorable député.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas du tout.

M. INGRAM : Je donne ma parole d'honneur que c'est la promesse qui a été faite, et si on n'y fait pas honneur aujourd'hui, cela sert tout simplement à démontrer que nous ne pourrons nous fier à la parole donnée.

M. R. L. BORDEN : Etudiant cet article à la lumière de l'article 13, je considère que le capital de la compagnie est très élevé. Je crois même qu'il est excessif. L'article 13 permet l'émission d'obligations jusqu'à concurrence d'un montant de $20,000 par mille pour la section des prairies, et de $50,000 par mille pour la section des montagnes; l'article 4 déclare que le capital autorisé de la compagnie sera de $45,000,000, pour un chemin de fer qui doit avoir une longueur de 1,600 à 1,800 milles. Le promoteur de ce bill s'est-il rendu compte du montant que représente ce capital ?

M. FITZPATRICK.

M. McCARTHY : Mon honorable ami doit se rappeler que nous avons discuté cette question sous toutes ses faces devant le comité. Je ne puis donner au mot capital l'interprétation qu'il lui prête. Le droit d'hypothéquer le chemin ne doit pas être considéré comme formant partie du capital. Le droit d'émettre des obligations est un privilège que l'on n'est pas obligé d'exercer dans toute sa plénitude. Je n'ai donc fait aucun calcul, et je ne puis répondre à la question de l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Dans le sens que je l'emploi, le mot capital doit comprendre toute dépense d'argent prélevé au moyen d'émission d'obligations comme au moyen d'émission d'actions. Le chemin tout entier pourra être construit, comme cela a eu lieu pour plusieurs autres chemins de fer, avec l'argent obtenu au moyen de l'émission d'obligations. Supposons que le capital-actions ordinaire de cette compagnie soit de $50,000 et qu'on lui accorde le droit d'émettre des obligations jusqu'à concurrence du montant suffisant pour lui permettre de construire toute sa voie ; est-ce que dans ce cas, la question du capital ne se trouverait pas comprise dans le montant des obligations émises ? Se trouve-t-il exclus parce que vous dites que le capital-actions de la compagnie sera un montant déterminé très élevé ? Le résultat de tout ceci, c'est que, en comprenant les obligations, le capital de cette compagnie est porté à près de $57,000 par mille, et l'honorable député ne voudra pas prétendre que la construction de la section des prairies, y compris le matériel roulant, coûtera plus de $27,000 par mille.

Je suis encore d'opinion, malgré ce qui a été dit à l'encontre de cette prétention, qu'un pareil capital pourra être de nature à empêcher le gouvernement d'exercer un empire efficace sur les taux de transport. En envisageant les conditions telles qu'elles sont, on est forcé d'admettre que les obligations et les actions qui seront entre les mains de détenteurs de bonne foi auront pour résultat d'influer jusqu'à un certain point sur la réglementation future des taux de transport. Ces questions seront prises en considération par le tribunal, quel qu'il soit, qui pourra avoir à s'occuper, plus tard, de cette règlementation des tarifs.

Je dirai de plus qu'il est extraordinaire que l'on ne nous ait pas indiqué d'une manière plus précise quel sera le tracé du chemin. L'honorable député de Marquette (M. Roche) a prétendu qu'il pourrait être construit à bien meilleur marché au sud de la ligne projetée du Canadian Northern qu'à 30 milles au nord de cette dernière. Mais l'auteur de la proposition de loi est incapable de nous dire si la compagnie a l'intention ou non de le construire au sud ou au nord du Canadian Northern.

Vu le fait que le gouvernement a soumis à la Chambre un projet de loi ayant pour but d'accorder une subvention considérable à

cette compagnie, non seulement pour la section des montagnes, mais aussi pour la section des prairies, il me semble que l'un des membres du gouvernement devrait être en état de nous renseigner sur ce point. Ce dernier doit s'intéresser à cette question du capital. Elle intéresse tous les citoyens de ce pays. Tout le monde est convaincu qu'un capital aussi élevé aura pour résultat de paralyser sérieusement l'exercice du droit de règlementation que nous devrions exercer sur les tarfis.

Le renseignement fourni par mon honorable ami est très vague, et basé sur des données tellement incomplètes que nous ne sommes guère portés à accepter sans hésiter son estimation du coût de la construction du chemin à travers la section des prairies. Je ne sache pas que l'on ait soumis à la Chambre des estimations d'ingénieurs sur ce point, et nous savons que des voies ferrées ont été construites dans les prairies à un prix bien moins élevé que celui mentionné par l'honorable député. Il se peut que le chemin en question soit d'un type un peu plus parfait, mais, sous ce rapport, nous sommes obligés de nous en tenir aux suppositions, tant que nous n'aurons pas obtenu les renseignements que je viens de mentionner. Pourquoi le capital de cette compagnie serait-il de $57,000 par mille ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans la section des montagnes.

M. BORDEN (Halifax) : Non, je parle de tout le parcours du chemin. Pour la division des montagnes, non seulement il y a le capital-actions, mais aussi un capital réalisable de $50,000 par mille sous forme d'obligations. Nous n'avons pas de renseignements quant à la longueur respective de la section des prairies et celle des montagnes. Nous pouvons supposer que la longueur de la première est de 1,100 milles et celle de la seconde de 600 milles. C'est à peu près là l'estimation la plus exacte à laquelle nous pouvons en arriver en nous basant sur les renseignements passablement vagues fournis par l'auteur de la proposition de loi.

M. FOWLER : Il me semble que l'auteur de cette proposition de loi devrait nous dire sur quoi il se base pour faire cette réduction. Le bill original exigeait un capital de $75,000,000. Il l'a réduit de $30,000,000, et le capital n'est plus que de $45,000,000. Si nous devons en croire le premier ministre, la compagnie sera débarrassée de la construction du chemin de Winnipeg à Moncton. Ce sera là la partie la plus onéreuse du réseau. Le premier projet l'obligeait à construire de Moncton au littoral du Pacifique. Aujourd'hui elle est débarrassée de la partie la plus coûteuse, et son capital demeure plus élevé de la moitié du chiffre fixé en premier lieu. L'honorable député devrait dire au comité sur quoi il se base pour faire cette réduction. Mais, comme je m'y attendais, l'honorable député refuse de répondre à cette question. Il est bien évident que cette réduction a été faite sans raison apparente, à l'aventure, comme tout le reste. Ils se sont lancés dans cette entreprise sans posséder les renseignements nécessaires. Le solliciteur de ce bill devant le comité des chemins de fer, ce même homme dont on a vanté les capacités comme constructeur de chemin de fer, ne connaissait pas cette partie du pays. Il ignorait où est situé le lac Nipigon ; il ne connaissait pas la longueur du chemin, et la nature du pays qu'il doit traverser, en un mot, il se lançait à l'aventure.

Il nous est inutile de demander des renseignements précis, lorsque nous ne pouvons en obtenir même d'un caractère indéfini. Cependant, quand il s'agit d'une entreprise à laquelle le gouvernement doit accorder une aide aussi considérable, il me semble que les promoteurs du bill devraient pouvoir nous fournir les renseignements que nous leur demandons.

Le PREMIER MINISTRE : On a déjà fourni au comité bon nombre de renseignements. Il est stipulé dans le contrat que la section des montagnes recevra l'aide du gouvernement sous forme d'une garantie égale à 75 pour cent du coût de l'entreprise. Cette garantie ne devant en aucun cas excéder $30,000 par mille pour cette section, qui devra avoir entre 600 ou 700 milles de longueur. Il est assez difficile de le dire d'une manière certaine, mais cette longueur ne sera pas moindre de 600 et n'excédera pas 700 milles. Disons qu'elle aura 600 milles. Les obligations qui devront être garanties par le gouvernement jusqu'à concurrence de 75 pour cent, formeront un montant de $18,000,000. En ajoutant à cela les autres 25 pour cent, on arrive à un total de $24,000,000. Cette estimation, bien qu'étant peu élevée, sera celle de la section des montagnes. On croit que la section des prairies aura de 1,000 à 1,100 milles de longueur. Pour cette partie, nous garantissons les obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de 75 pour cent du coût de la construction, notre garantie ne devant dans aucun cas dépasser $13,000 par mille. Sur ce dernier point nous possédons des données, car il n'y a pas bien longtemps, la Chambre a voté un bill autorisant la construction d'un chemin de fer à travers cette même partie des prairies et nous nous sommes engagés à garantir les obligations de cette compagnie.

Cela me paraît donc très raisonnable, et en plaçant le coût de la construction du chemin à $13,000 par mille, quant à ce qui concerne la garantie du gouvernement. Cette partie du chemin connue sous le nom de section des prairies, devra coûter de $16,000,000 à $17,000,000. En ajoutant $25,000,000 pour la section des montagnes, vous arrivez à un montant total de $42,000,000. A cela il faut ajouter $20,000,000 pour le matériel roulant, ce qui représente en tout $62,000,000. Mon honorable ami sait parfaitement que l'on ne peut se faire une idée juste du montant que pourra rapporter à la compagnie l'émission de ses actions. Elles ne se ven-

dront certainement pas au pair, et c'est la confiance du public comme l'état du marché qui en déterminera la valeur. Dans de pareilles conditions, il est donc nécesaire d'accorder une certaine marge à la compagnie. Chaque fois qu'il s'agit de construire un chemin de fer comme celui-ci, il faut accorder à la compagnie le droit d'émettre des obligations et des actions pour un montant qui excède quelque peu la valeur au pair. Si l'on était certain d'obtenir le plein montant représenté par ces garanties, cela permettrait de calculer exactement ce dont on a besoin. Mais cela est impossible, et c'est pour cette raison qu'il faut accorder une certaine marge.

M. FOWLER : Les obligations ne sont pas comprises dans le capital-actions. Il faut trouver du capital pour combler la différence entre les 75 pour cent garantis par le gouvernement et le coût réel du chemin. Pour la section des montagnes, cela représentera un montant de $6,000,000 et pour la section des prairies ce sera à peu près la même chose—en tout, si je me rappelle bien, un montant de $11,000,000 ou $12,000,000. Alors, si c'est $12,000,000 dont on a besoin pour combler la différence entre le montant que l'on devra retirer de la vente des obligations garanties par le gouvernement et le coût réel du chemin, quelle nécessité y a-t-il de porter ce capital à $45,000,000 ? Je suis convaincu que le public aurait plus confiance dans l'entreprise, et paierait aussi un prix plus élevé pour les actions, si le capital autorisé de la compagnie n'était pas aussi considérable. Car, si l'on émet des actions au montant de $45,000,000, comme cela n'augmentera pas les recettes, vous vous trouvez à diminuer d'autant la garantie que vous offrez à vos actionnaires de leur donner des profits.

Il faut aussi tenir compte de la population que doit desservir cette ligne. Il est certain que cette question sera prise en sérieuse considération lorsque l'échelle des prix sera établie pour ce chemin par la commission des chemins de fer instituée par le bill dont le parlement est actuellement saisi. On se demandera ceci : Quel est le capital de la compagnie ; quel taux d'intérêt doit être payé à ceux qui ont placé leur argent dans cette entreprise? C'est pour cela qu'il est important que nous sachions d'une façon à peu près certaine sur quel principe ce calcul a été fait. S'il est raisonnable que le capital de cette compagnie soit de $45,000,000, le comité approuvera la chose avec plaisir. Mais tant que nous ne saurons pas à quoi nous en tenir, on ne devrait pas demander au comité d'autoriser un capital aussi élevé que celui qui est proposé ici.

M. R. L. BORDEN : A part cela, le premier ministre ne s'est occupé que des obligations garanties par le gouvernement. Mais cela n'a rien à voir avec la question que j'ai traitée ; c'est-à-dire le montant des obligations et des actions que la compagnie est autorisée à émettre—$50,000 par mille d'obligations pour la section des montagnes, et $20,000 par mille d'obligations pour la section des prairies. Prenons les propres chiffres cités par l'honorable député (M. McCarthy) et voyons ce que devra coûter le chemin. Il prétend que la section des prairies coûtera $20,000 par mille. C'est là, à mon avis, un prix excessif. Il ajoute à part cela $7,000 par mille pour le matériel roulant, ce qui est aussi passablement élevé. Ces deux montants réunis représentent une somme de $27,000 par mille pour la section des prairies, qui doit avoir 1,100 milles de longueur, soit un total de $29,700,000.

Passons maintenant à la section des montagnes. On prétend qu'elle coûtera $50,000 par mille, ajoutez à cela $7,000 pour le matériel roulant, et vous avez un total de $57,000 par mille, sur une distance disons de 600 milles, formant un grand total de $34,200,000.

Ainsi donc, le chemin devra coûter, en se basant sur ces estimations, $63,900,000. Quel capital se propose-t-on d'accorder à la compagnie en présence de ces chiffres? D'abord, on lui permet d'émettre des actions au montant de $52,000,000, soit un total de $97,000,000, ce qui est $33,000,000 de plus que le coût total de l'entreprise, même en prenant l'estimation libérale du député de Simcoe-nord. Il se peut, comme l'a fait remarquer le premier ministre, que l'on soit obligé d'accorder une certaine marge. Mais quelle excuse peut-on invoquer pour justifier une marge de $33,000,000 sur une entreprise qui devra coûter au plus $63,900,000? L'honorable premier ministre voudrait-il prétendre qu'une fois que les obligations seront passées entre les mains d'acquéreurs de bonne foi, ce capital extravagant n'exercera pas une certaine influence sur la réglementation des taux de transport? Je dis que cela devra exercer une influence considérable, et pour ma part, je proteste contre cette augmentation de $33,000,000 dans le capital de la compagnie, en sus de l'estimation libérale du coût de l'entreprise soumise à la Chambre par l'honorable député qui soutient ce bill.

M. BARKER : Je voudrais savoir du premier ministre si ce n'est pas l'intention de ceux qui ont pris part à ces négociations de faire cadeau à la Compagnie du Grand Tronc—non à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais au Grand Tronc—d'actions de cette nouvelle compagnie pour un montant de $25,000,000 ? L'article 27 du contrat intervenu entre le gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique stipule que la Compagnie du Grand Tronc pourra racheter et prendre pour $25,000,000 d'actions et les détenir durant 50 ans. Je considère qu'il sera difficile pour la Compagnie du Grand Tronc de trouver $25,000,000 pour payer ces actions, à moins de pouvoir les revendre ensuite, et le contrat l'oblige à les garder. Je doute que les deux compagnies aient l'intention de faire débour-

ser un seul dollar au Grand Tronc pour ces actions. Je suis plutôt porté à croire qu'elles seront données à la compagnie pour la récompenser d'avoir garanti 25 pour 100 du coût de la construction du chemin. Elle recevra cela pour sa garantie, tandis que le pays ne recevra rien.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député (M. Barker) voudrait-il indiquer l'article du bill permettant à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de faire ce qu'il suppose.

M. BARKER : Je n'ai qu'à lire l'article suivant du contrat :

La compagnie s'engage——

C'est la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui s'engage, car le Grand Tronc ne s'engage à rien.

—a faire acquérir et prendre par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada lesdites actions ordinaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq millions de dollars, sauf les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions, laquelle Compagnie du Grand Tronc retiendra la propriété desdites actions durant tout le terme dudit bail, et tant qu'il restera des obligations garanties par le gouvernement aux termes du présent contrat impayées ou en souffrance.

Si l'on envisage cette question au point de vue du bon sens, et en tenant compte du fait qu'il est douteux que la Compagnie du Grand Tronc soit en état de payer $25,000,000 pour ces actions—et je ne puis croire que le chemin de fer du Grand Tronc du Pacifique s'attende à ce que les actionnaires du Grand Tronc achètent une aussi grande quantité de capital-actions et s'exposent à être appelés à payer ces actions en entier—j'en conclus que l'on aura recours à un truc et que l'argent avancé sur les obligations sera apparemment avancé sur les actions. Grâce à certains procédés inconnus de ceux qui s'occupent des opérations de bourse, le Grand Tronc obtiendra les actions sans encourir aucune responsabilité ; ou fera tout simplement un présent au Grand Tronc de $25,000,000 à même ces $45,000,000 de capital-actions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a d'autre limite aux suppositions que l'imagination de celui qui les fait. Mais je demande de nouveau à l'honorable député de m'indiquer l'article sur lequel le Grand-Tronc-Pacifique pourra se baser pour exécuter un truc ou un tour de passe-passe comme celui qu'il vient de mentionner.

M. MACLEAN : Lorsque l'honorable député (M. Barker) a pris la parole, je me préparais à demander au gouvernement ce qu'il voulait que le Grand Tronc paie pour ces $25,000,000 de capital-actions qu'il est censé acheter. Si le Grand Tronc a l'intention de prendre part à cette entreprise, il devrait établir sa bonne foi. On devrait nous fournir la preuve que si cette compagnie devient propriétaire d'actions au montant de $25,000,000, elle devra les payer. Si elle les paie, c'est autant de moins que le pays ne sera pas appelé à payer pour la construction du chemin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les Irlandais comme mon honorable ami répondent à une question par une autre question.

J'aimerais que l'honorable député d'Hamilton répondît à la question que j'ai posée.

M. BARKER : Le ministre a dû entendre parler de la méthode à laquelle ont eu recours par le passé les raisons commerciales ordinaires, les compagnies dites industrielles, à la faveur de laquelle on met sur le marché une quantité considérable d'actions présumées libérées, mais dont pas un seul dollar n'a été versé. Cela se pratique de diverses manières. On sait que de grandes compagnies industrielles ont émis pour un million ou deux d'actions apparemment libérées et dont pas un seul dollar n'avait été versé ; et cependant, elles ont pu négocier ces actions que le public a achetées comme si elles étaient libérées et, suivant le sens et l'esprit de la loi, ce sont des actions libérées.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comme chacun ici connaît l'acte des compagnies par actions et l'acte des chemins de fer, je voudrais que l'honorable député nous indiquât l'article de l'un ou l'autre de ces actes sur lequel il base l'allégation qu'il a faite.

M. BARKER : L'honorable ministre prétend-il sérieusement que si, sous l'empire de ce contrat, le Grand Tronc doit acheter pour vingt-cinq millions de ces actions, cela veut dire qu'il va les payer ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon devoir ne consiste pas à dire ici ce que je pense, mais plutôt à surveiller l'application de la loi. L'honorable député a fait une assertion, et je lui demande sur quelle loi il l'appuie.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ne serait-ce pas sur l'article 11 ? On a déjà répondu à la question.

M. MACLEAN : J'insiste pour qu'on réponde à ma question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'aimerais que mon honorable ami d'Hamilton indiquât quelque disposition de quelque loi qui justifiât son allégation.

M. BARKER : Ce que je sais, c'est que les obligations peuvent se vendre pour ce qu'elles valent, que le Grand Tronc pourra acheter des actions au pair et des obligations à cinq cents du dollar, puis acheter les unes et les autres. L'honorable ministre a eu connaissance de ces sortes d'opérations.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour ce qui concerne les obligations, oui ; mais non les actions.

M. BARKER : Très bien ! Lorsque les gens veulent acheter à la fois et des obliga-

tions et des actions, il leur est loisible de prendre peu d'obligations et beaucoup d'actions. Cela ressemble fort à la vieille coutume qui prévalait sous l'empire de la loi Duncan : il suffisait d'acheter pour cinq sous de pain d'épice pour avoir droit de se faire servir gratuitement un verre de whiskey.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas qu'aucune loi canadienne ne dispense les souscripteurs d'actions d'en verser le montant.

M. MACLEAN : Quel prix le Grand Tronc va-t-il payer ces $25,000,000 d'actions ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A mon sens, et d'après la loi, il en devra payer la pleine valeur.

M. MACLEAN : A son titre de membre du cabinet, l'honorable ministre a-t-il passé un contrat avec le Grand Tronc, ou sait-il si celui-ci a l'intention de payer en espèces ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je sais ce à quoi la loi l'oblige, et j'espère qu'il s'y conformera.

M. MACLEAN : Voici un contrat qui implique le paiement de $25,000,000, et le gouvernement n'est pas en mesure de dire si cette somme sera versée en espèces ou s'il n'en sera pas virtuellement fait cadeau au Grand Tronc.

Le comité suspend sa séance à six heures.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Article 4.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'amendement est-il adopté ?

M. MACLEAN : On devait nous donner des explications au sujet de cet article. Nous voudrions que l'auteur de la proposition de loi ou quelque membre du cabinet nous apprît quel prix le Grand Tronc paiera les $25,000,000 d'actions qu'il doit acquérir, et si les deniers qu'il versera de la sorte seront consacrés à la construction du chemin. Si tel était le cas, l'aspect financier de la question se trouverait sensiblement modifié. Lorsque, avant la suspension de la séance, la question fut soulevée, nous nous attendions à quelques explications soit de la part du gouvernement, soit de celle de l'auteur de la proposition. Je réitère ma demande de renseignements.

M. McCARTHY : Je ne parviens pas à saisir l'inconvénient que mon honorable ami (M. Maclean) trouve à l'affaire. Le présent bill est en tous points semblables à tous les autres bills concernant le capital-actions, et je ne conçois pas qu'on puisse confondre ensemble de la sorte le capital-actions et le privilège d'émettre des obligations et des débentures. L'émission d'obligations est garantie par une hypothèque sur l'actif de la compagnie, et dans le cas actuel, cette hypothèque doit s'éteindre dans un délai de cinquante ans. Si à cette époque l'hypothèque est éteinte, la compagnie se trouve libérée de ses obligations ; dans le cas contraire, le créancier hypothécaire a droit d'exiger le paiement de sa créance. Que l'on confonde le capital avec l'inscription d'une hypothèque sur l'actif, voilà qui me passe. Dans le cas actuel, le capital-actions sera émis pour des fins ordinaires ; le chiffre n'en est pas exorbitant. Il est vraiment modeste comparé à celui du Pacifique Canadien ou des autres compagnies de chemin de fer que ce parlement a constituées en corporation. Je ne vois pas que cet article puisse s'interpréter de façon à faire confondre le capital-actions avec le privilège d'émettre des obligations. Il s'agit ici d'un capital raisonnable; chaque fois qu'on en a critiqué le chiffre, on a eu soin d'y ajouter celui des obligations que la compagnie a droit d'émettre. Je ne m'explique pas l'attitude de l'opposition, parce que chaque obligation est garantie par une hypothèque. Le grand livre contient d'une part l'actif, de l'autre, l'hypothèque, et le capital ne peut pas être altéré parce qu'il y a équivalent de part et d'autre.

M. HENDERSON : Il me semble que l'auteur de la proposition est bien le seul ici qui cherche à faire confondre le capital-actions de cette compagnie avec ses obligations, et d'après ce qu'il vient de nous dire comme d'après ses discours antérieurs, on serait porté à croire qu'il entend plutôt jeter à ce propos la confusion dans nos esprits. Le capital-actions de la compagnie sera, dit-on, de $45,000,000, et la Compagnie du Grand Tronc devra en détenir pour $25,000,000. Nous voulons savoir ce qu'il adviendra de ces $25,000,000 d'actions que la Compagnie du Grand Tronc doit acquérir.

Un DEPUTÉ : Elle devra les détenir.

M. HENDERSON : Se propose-t-on de lui en faire cadeau pour avoir favorisé ce projet gigantesque ? La compagnie partage-t-elle ces $25,000,000 d'actions entre ses directeurs provisoire pour les récompenser d'avoir fait aboutir cette formidable entreprise ? Devra-t-elle les acheter ? Dans l'affimative, quel prix en donnera-t-elle—25, 50 pour cent, ou combien ? J'ai de bonnes raisons de croire que le Grand Tronc partagera ces $25,000,000 entre ses directeurs pour les récompenser d'avoir fait aboutir ce projet. La singularité de la rédaction de la résolution, les réponses évasives que l'auteur de la proposition a données aux questions des députés de la gauche, tout indique qu'il y a du mystère en cette affaire. Nous avons droit de savoir, ce me semble, ce qu'il adviendra en fin de compte de ces $25,000,000 d'actions, si le Grand Tronc les achètera au pair et si on les appliquera à la construction du chemin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est assez étonnant d'entendre

mon honorable ami (M. Henderson) tenir un tel langage après avoir lu le contrat. Si le Grand Tronc souscrit ces actions, on peut prétendre à bon droit, ce me semble, qu'il tiendra ses engagements [illegible] loi. Il serait frauduleux de souscrire ces actions d'une manière indirecte et de les acquérir en violation de la loi. Mon honorable ami présume qu'on pourrait en disposer en faveur d'autres personnes. Il est clairement convenu que c'est le Grand Tronc lui-même qui devra détenir ces actions et qu'il ne pourra pas s'en dessaisir. S'étant engagé envers le parlement canadien à acquérir ces actions, le Grand Tronc ne pourrait pas s'en dessaisir sans s'exposer à subir les conséquences résultant de la violation d'un contrat. On pourrait même, dans ce cas, exiger le paiement de la créance hypothécaire. Je ne crois pas qu'on puisse voir ici autre chose qu'un honnête contrat basé sur des principes d'affaires et rédigé en conformité des lois du pays ; et il y a tout lieu de présumer qu'une compagnie responsable comme le Grand Tronc saura respecter les engagements qu'elle a contractés. Je serais vraiment chagrin de découvrir qu'il se trouve dans le bill ou dans le contrat quelque chose qui pût faire croire le contraire.

M. HENDERSON : En obligeant le Grand Tronc à souscrire pour $25,000,000 du capital-actions, se propose-t-on de lui faire virtuellement contribuer $25,000,000 à l'entreprise ? Si tel était le but qu'on se propose, l'opération semblerait avoir été faite de bonne foi, mais la manière dont le parrain du bill a répondu aux questions qui lui ont été posées à ce sujet me porte à douter fortement, je l'avoue, que l'on ait eu cette intention.

M. McCARTHY : L'honorable député de Halton n'est-il pas d'avis que si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se trouvait en liquidation ses actionnaires seraient tenus de verser le plein montant de leurs actions ? S'il n'entretient aucun doute à ce propos, comment peut-il en entretenir par rapport à la question qu'il pose? L'honorable député a insinué que c'est moi qui ai cherché à confondre le pouvoir d'émettre des obligations avec le capital-actions ; je repousse cette accusation. Au cours du débat de l'autre jour, l'honorable leader de l'opposition et certains de ses partisans se sont évertués à faire l'addition du capital-actions au chiffre des obligations que la compagnie est autorisée à émettre, et à diviser cela par le nombre de milles du chemin, dans le but de démontrer que c'est sur la longueur du chemin que l'on a basé le chiffre du capital. Ce raisonnement pêche par la base. On ne saurait prétendre qu'une obligation fait partie du capital-actions d'une compagnie, parce que chaque obligation est garantie par une hypothèque. D'un côté on a l'actif, de l'autre les obligations, et si ces dernières ne sont pas remboursées, le créancier hypothécaire a droit de faire solder sa créance au bout de 50 ans. Toute compagnie qui sollicite une charte se trouve dans les mêmes conditions. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer vient nous demander de la constituer en corporation, son capital-actions et son pouvoir d'émettre des obligations sont distinctement déterminés. Jamais pareil débat n'a été soulevé ; c'est la première fois que l'on entend des députés prétendre que le capital d'une compagnie se compose de son capital-actions et des obligations qu'elle est autorisée à émettre. Il me semble qu'au point de vue des affaires, c'est exposer la question sous un faux jour. Cette manière de voir me paraît tout à fait erronée ; et la question est de savoir si les $45,000,000 constituent pour la compagnie un capital raisonnable ou non. Avec un parcours peut-être deux fois plus long que ne sera celui du nouveau chemin de fer, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique possède un capital-actions de $85,000,000. Indépendamment de cela il lui a été payé $25,000,000 en espèces, $35,000,000 valeur des tronçons construits par l'Etat, et 25,000,000 d'acres de terre. Je ne veux pas dire par là qu'on a eu tort d'accorder cette aide à la Compagnie du Pacifique ; mais après avoir comparé les deux cas, il est absurde de prétendre que le capital de cette compagnie est déraisonnable, qu'il n'est pas assez élevé pour répondre aux besoins de la compagnie. Les obligations sont remboursables dans cinquante ans, et il n'est pas juste de confondre le capital-actions avec les obligations que la compagnie a le pouvoir d'émettre.

M. MONK : Je ne crois pas que la Chambre doive décider de ce bill comme elle fait des bills ordinaires qu'elle est appelée à délibérer, et je ne crois pas, non plus, que mon honorable ami (M. McCarthy) ait bien saisi la portée de l'argumentation de la gauche par rapport au chiffre du capital. Cette vaste entreprise a pour objet de provoquer une réduction des tarifs de chemins de fer, et c'est pour cela que l'on a conféré à la compagnie le pouvoir d'émettre des obligations ; on a prétendu à cet effet qu'il importait que le capital de la compagnie ne fût pas trop élevé parce que ce serait s'exposer à ne pas atteindre le but qu'on s'est proposé que d'obliger la compagnie à payer l'intérêt d'un capital-actions très élevé, quand il lui faudrait déjà payer l'intérêt d'un montant considérable d'obligations ; c'est-à-dire que le paiement de l'intérêt des obligations et celui des dividendes à l'égard des actions nous empêcheraient d'obtenir une réduction sensible des tarifs.

Voilà, à mon point de vue, ce qui ressort de la discussion. L'expérience a démontré que les entreprises de ce genre n'ont pas pour effet de provoquer de réduction des tarifs, et que l'établissement de lignes rivales n'est jamais suivi de l'abaissement des prix de transport. On obtient plus de commodités pour le trafic, plus de confort pour les voyageurs, mais les com-

pagnies concurrentes finissent généralement par s'entendre pour ne pas réduire leurs tarifs, ou du moins pour ne pas le réduire au point de les empêcher de payer l'intérêt de leurs obligations et de verser des dividendes à leurs actionnaires. La dette représentée par des obligations étant de tant par mille de chemin de fer et la constitution d'une deuxième hypothèque ayant été autorisée, il est donc tout naturel de prétendre qu'un capital de $45,000,000 ne permettra pas à la population de l'ouest de jouir de l'abaissement des tarifs auquel elle a droit de s'attendre. Je ne me suis pas formé d'opinion d'avance sur la question de savoir s'il suffira à la compagnie d'avoir un capital de $45,000,000. A mon sens, la compagnie devra dépenser sur la section des montagnes environ $10,000 par mille de plus que le montant qu'elle est autorisée à prélever au moyen de l'émission de ses obligations, parce que le rapport que les ingénieurs ont fait en 1877, au sujet du tracé que la compagnie a décidé de suivre pour atteindre l'embouchure de la Bute, établit qu'il faudra dépenser $60,000 par mille sur un parcours de 523 milles. Le pouvoir d'émettre des obligations par rapport à cette région n'étant que de $50,000 par mille, la compagnie devra dépenser au moins $10,000 de plus si elle entend nous gratifier d'un voie ferrée de la qualité stipulée au contrat, sans compter les installations de tête de ligne qu'elle est tenue de faire à Fort-Simpson. De plus, les amendements que l'on a adoptés aujourd'hui même autorisent la compagnie à construire des embranchements sur Montréal, North-Bay, Port-Arthur, et dans la Colombie Anglaise, des lignes de tramways dont la longueur ne devra pas excéder dix milles. Je doute fort que la compagnie puisse, à raison de $20,000 par mille, construire dans la section des prairies une voie de la qualité requise par le contrat. Elle pourra peut-être le faire, mais il y a là un grand nombre de rivières et une couple de lignes de partage des eaux, sans compter que le terrain n'y est pas absolument plat. Pour ma part, je le répète, je n'ai pas d'opinion arrêtée d'avance sur la question des $45,000,000 de capital-actions.

Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) a soulevé une question de la plus haute importance qui lui a été vraisemblablement suggérée par la latitude que laisse l'article 11 du bill ; il a demandé une réponse précise à la question de savoir si le Grand Tronc va payer les $25,000,000 d'actions en espèces, ou s'il en fournira l'équivalent absolu. Cette question est très importante parce que l'article du contrat qui porte sur ce point, et sur lequel le premier ministre a particulièrement insisté, oblige le Grand Tronc à contribuer $25,000,000 à l'entreprise. Il importe donc au plus haut degré que l'on fasse la lumière la plus complète sur ce point, surtout si le Grand Tronc doit retirer ces $25,000,000 d'une autre manière, si on doit les lui rembourser à titre de récompense pour avoir favorisé l'adoption du bill, ou s'il doit lui être permis de quelque façon de ne pas se conformer à la lettre et à l'esprit du contrat.

M. WADE : Ce débat offre une particularité peu ordinaire. Certains députés de la gauche soutiennent que les tarifs relatifs au transport des marchandises sont établis de façon à équivaloir au capital représenté tant par les actions que par les obligations mises sur le marché. S'il se trouve parmi ces messieurs quelqu'un qui sait un peu ce qu'est l'établissement des tarifs de chemins de fer, je lui demanderai s'il est jamais venu à sa connaissance que le capital-actions ou l'émission des obligations aient influé sur l'établissement des tarifs. Je prétends que l'établissement des tarifs repose sur une base absolument différente. Il serait absolument enfantin de supposer que le tribunal chargé de fixer les tarifs pourrait perdre de vue le coût réel du chemin pour ne songer qu'aux actions et aux obligations que l'on aurait négociées sur la place. Je n'hésite pas à dire qu'on ne s'est jamais inspiré de tels motifs dans l'établissement des tarifs de chemins de fer.

M. MONK : Je crois qu'on en pourrait citer de très nombreux exemples.

M. WADE : L'honorable député peut-il me citer une seul cas où cela ce soit fait ?

M. MONK : Ce motif joue un rôle important lors de l'établissement des tarifs d'un chemin comme celui-ci.

M. WADE : Pouvez-vous m'en citer un seul exemple ?

M. MONK : On en trouve un très grand nombre aux Etats-Unis, mais, pour ne parler que de Montréal, je dirai qu'on s'est inspiré de ce motif lors de l'établissement des tarifs de la Compagnie des Tramways de Montréal. La compagnie prétendit qu'elle ne pouvait pas réduire ses tarifs et continuer de payer un dividende raisonnable à ses actionnaires, de sorte que l'on dut tenir compte du chiffre représenté par les actions. De même, dans le cas de la " Montreal Light, Heat and Power Company ", on soutint qu'il n'était pas possible de réduire les taux à cause du chiffre élevé du capital-actions de la compagnie, capital qui, si je ne me trompe, est de $17,000,000. Cette raison, les compagnies l'invoquent fréquemment lorsqu'il est question de leur faire réduire leurs tarifs.

M. WADE : A mon sens, ce que vient de dire l'honorable député n'a aucun rapport à la question qui nous occupe. Je le répète, je ne crois pas que l'on puisse citer un seul cas où des compagnies de chemins de fer se sont basées sur le chiffre représenté par leurs actions et leurs obligations pour établir leurs tarifs. Je parle ici en présence de l'ex-ministre des Chemins de

fer, et je l'invite à me reprendre si je ne dis pas vrai. Les chemins de fer américains ne nous concernent pas, et je ne m'occupe pas des tramways ; je parle en ce moment des chemins de fer placés sous la surveillance du gouvernement fédéral. Je renverrai l'honorable député (M. Monk) au paragraphe 29 de cette convention où il est dit :

Les tarifs a être établis et les péages à être reçus par la compagnie sur tout le parcours dudit chemin de fer seront soumis au contrôle de l'Exécutif, ou de l'autorité ou du tribunal auquel un acte du parlement du Canada aura assigné le contrôle des opérations dudit chemin de fer.

Assurément, tous ceux qui achèteront des actions ou des obligations de ce chemin de fer sauront parfaitement que la réglementation des tarifs se fera sous la surveillance immédiate du gouvernement ou du tribunal institué à cet effet par ce parlement. L'honorable député osera-t-il affirmer que le gouvernement ou le tribunal que l'on est à instituer commettront la sottise de laisser influencer le moindrement leur décision par le nombre d'actions ou d'obligations qu'on aura lancées sur le marché?

M. MONK : De la manière la plus positive.

M. WADE : Je dois avouer, dans ce cas, que mon honorable ami n'a pas grand confiance au gouvernement, ce qui ne m'étonne guère, ni au tribunal qui sera institué ; mais j'espère que ses collègues de la gauche ne partagent pas sa manière de voir à ce sujet. L'honorable député n'est pas sans savoir que si la compagnie vend ses actions au-dessous du pair, la loi peut, le cas échéant, obliger les actionnaires à en verser le plein montant. Pour qu'en pareil cas on ne puisse pas tromper le gouvernement ou le tribunal, la clause 29 du contrat stipule que le gouvernement aura le pouvoir le plus étendu de s'enquérir en la manière qu'il jugera à propos, par l'intermédiaire d'ingénieurs, de comptables et d'inspecteurs, du chiffre exact des dépenses occasionnées par la construction du chemin. De plus, l'un des directeurs sera nommé par le gouvernement, et ce directeur aura accès aux livres de la compagnie. Si le Grand-Tronc acquérait ces $25,000,000 d'actions pour le dixième de leur valeur, il pourrait être tenu, au besoin, de verser les neuf autres dixièmes. Il n'y a donc rien à craindre pour personne.

M. MACLEAN : Je répondrai à mon honorable ami en lui citant un cas. Si le gouvernement s'avisait de réglementer les tarifs de ce chemin de fer, la compagnie serait obligée de déclarer pour quelles raisons elle s'opposerait à leur réduction ; elle allèguerait qu'elle a émis pour $45,000,000 d'actions. Ces actions auraient pu se vendre pour presque rien, mais dans l'intervalle elles auraient pu changer de détenteurs, et alors la vieille chanson recommencerait. La compagnie des tramways de Toronto paie des dividendes à l'égard de $6,000,000 d'actions majorées, et c'est ce qui constitue l'obstacle le plus formidable à la réduction des tarifs. Nous avons demandé ce que le Grand-Tronc donnera en paiement de ces actions-là. Si l'on entend qu'elles soient payées en espèces et que les deniers provenant de la vente soient versés à la caisse de la compagnie, la transaction sera éminemment favorable à l'entreprise. Si les deniers sont versés, on en tirera profit ; mais s'il ne doit s'agir que d'actions majorées à l'égard desquelles on espère se faire payer des dividendes, il n'y aura guère lieu de s'attendre à une réduction subséquente des tarifs.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami d'Annapolis me paraît avoir étudié les travaux de la commission des chemins de fer des Etats-Unis, sans quoi il n'aurait pas osé faire une assertion aussi générale.

M. WADE : Au contraire. J'ai dit que je ne m'occupais pas de ce qui se passait aux Etats-Unis, et que je me bornais à ce qui concerne la Canada. Je ne connais ni les lois ni la coutume américaines.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député soutient qu'il serait enfantin de s'arrêter à un tel raisonnement, et cependant il est dit dans une publication américaine que les tribunaux ayant juridiction en matière de réglementation des tarifs ont maintes et maintes fois fait entrer ce raisonnement-là en ligne de compte. En affirmant d'une manière générale qu'un enfant seul pourrait s'arrêter à un tel raisonnement, l'honorable député lance donc une imputation d'incapacité à la face de personnes aussi versées en matière de chemins de fer et aussi capables de bien raisonner que n'importe quel membre de cette Chambre.

M. McCARTHY : Si une personne obtient gratuitement un certain nombre de ces actions, avis lui est signifié que les tarifs sont susceptibles d'être réglementés et, pour motiver le maintien des tarifs dans le statu quo, elle ne peut pas invoquer qu'elle a obtenu pour rien des actions dont la valeur au pair est de $100.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas qu'il puisse être le moindrement question d'avis en pareil cas. Tout détenteur d'actions est soumis à la loi commune.

M. McCARTHY : Comme aussi aux stipulations du contrat spécial en vertu duquel les actions ont été achetées.

M. R. L. BORDEN : Je ne comprends pas le raisonnement de mon honorable ami. Je prétends seulement que lorsque la question sera portée devant le tribunal autorisé à réglementer les tarifs, on raisonnera encore comme on l'a fait si souvent par le passé, c'est-à-dire que la compagnie dont on voudra réglementer les tarifs prétendra que son capital-actions étant fixé à un certain chiffre, on doit en équité établir ses tarifs de

façon à ce qu'ils rapportent un profit légitime aux détenteurs de ses actions. Voilà, si je ne me trompe, un raisonnement que nulle question d'avis ne saurait modifier. Je ne vois pas, d'autre part, comment on pourra jamais contraindre le Grand-Tronc à payer $25,000,000 en espèces, puisque, contrairement à cela, l'article 11 dispose que l'on pourra, en certains cas, donner des actions à titre d'équivalent de diverses choses, mais non de numéraire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nulle loi n'exige que les tarifs soient établis d'après le chiffre plus ou moins élevé du capital-actions. Par conséquent, la seule raison qui pourrait induire le tribunal à tenir compte du chiffre du capital-actions, c'est que la justice exige que les tarifs soient établis de telle façon que les capitaux placé dans l'entreprise rapportent quelque profit. Cela étant, le tribunal désigné pour établir les tarifs ne sera-t-il pas libre de s'enquérir du chiffre réel du capital au lieu de se baser sur la valeur apparente des actions, surtout lorsque les détenteurs d'actions sauront qu'en vertu du contrat intervenu entre le gouvernement et la compagnie les tarifs devront être établis par le tribunal, et que le gouvernement aura droit de s'enquérir du chiffre exact des capitaux placés dans l'entreprise ? Quant aux actions que le Grand Tronc doit acquérir à titre de contribution à l'entreprise, il n'est pas dit, que je sache, qu'elles devront être payées en espèces ; on pourra en donner l'équivalent de numéraire. En paiement de ces actions, la Compagnie du Grand Tronc devra donner l'équivalent en numéraire.

M. MACLEAN : Qu'entendez-vous par là ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'outillage, le matériel roulant, les élévateurs, quais, entrepôts, navires ou matériaux de tout genre. Tel est le sens de la loi. Il faudra payer en espèces si on n'en donne pas l'équivalent.

M. BORDEN (Halifax) : L'explication de mon honorable ami jette une vive lumière sur l'affaire. Nous nous doutions bien que c'était là le but qu'on se proposait. La compagnie donnera ses actions en paiement du matériel roulant, des navires, des services rendus, et le reste, eu égard à la valeur marchande des actions au cours du marché ; et si la valeur marchande était relativement faible, la compagnie pourrait céder les actions à un prix dérisoire sans que nul n'y pût trouver à redire. L'explication de mon honorable ami, le ministre de la Justice, est extrêmement claire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis vraiment heureux d'avoir réussi à contenter le chef de l'opposition.

M. BARKER : J'appelle l'attention sur une disposition qui figurait dans l'Acte des chemins de fer lorsqu'on en fit la première lecture, que le comité a ensuite biffée, et que l'on trouve dans le bill du Grand Tronc-Pacifique, mais agrémentée d'une modification significative. Cet article que le comité a supprimé après la discussion, le voici :

59. Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires pourront faire et émettre des actions de la compagnie à titre d'actions libérées, qu'elles aient été souscrites ou non, et pourront répartir et donner ces actions en paiement des expropriations, de l'outillage, du matériel roulant ou des matériaux de toute espèce, et aussi en paiement des services des entrepreneurs et ingénieurs ; et cette émission et répartition d'actions liera la compagnie, et il ne pourra ensuite être fait aucune demande de versements sur ces actions.

Après discussion, cet article fut biffé. Mais ce même article, qu'on n'avait pas jugé à propos de consigner dans l'Acte général des chemins de fer, se trouve maintenant dans cette charte spéciale, et on y a ajouté les mots significatifs suivants :

11. Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires pourront faire et émettre des actions de la compagnie à titre d'actions libérées, qu'elles aient été souscrites ou non, et pourront répartir et donner ces actions en paiement d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, navires ou matériaux de tout genre——

Voici maintenant une addition très importante :

Ou en considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis, et aussi pour les créances sérieuses, etc.

Je n'ai pas besoin d'en citer plus long. Voici des termes forts significatifs: En considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis. Pourquoi donc, M. l'Orateur, la Chambre perd-elle de vue que le conseil d'administration du Grand Tronc Pacifique et celui du Grand Tronc ne font qu'un ; que quand le président du Grand Tronc est à son bureau et donne la main au président du Grand-Tronc-Pacifique, c'est à lui-même qu'il se donne cette poignée de main ; que quand ces deux compagnies délibèrent ensemble, ainsi qu'on peut voir par un autre article de l'Acte général des chemins de fer, et prennent les arrangements nécessaires pour un échange de trafic et autres affaires de ce genre, l'une de ces compagnies peut accorder à l'autre des droits, pouvoirs et privilèges dont personne ne peut estimer ni peser la valeur ; que si ces compagnies conviennent que ces droits, pouvoirs et privilèges valent $25,000,000 ou $25 personne ne peut dire s'il y a eu erreur ; et que la compagnie du Grand Tronc peut stipuler, dans tout arrangement qu'elle pourra faire avec le Grand-Tronc-Pacifique, que 25 millions de dollars d'actions ordinaires de cette dernière compagnie devront lui être transférées en manière d'équivalent ?

Comment une commission quelconque de chemin de fer pourra-t-elle dire si cet arrangement est frauduleux ou non, ou si on a donné plus ou moins qu'on ne recevait ? Et cependant, d'après cet article contenant

les mots mêmes qui ont été biffés de l'Acte général des chemins de fer, ces deux compagnies peuvent convenir que des actions ordinaires pour un montant de 25 millions de dollars seront considérées être l'équivalent du contrat consenti entre elles, et que ces actions seront aussi considérées comme libérées et non sujettes à d'autres demandes de versements.

M. McCARTHY : Mon honorable ami cherche ici midi à quatorze heures. Il sait que ce même article se trouvait dans l'ancien Acte des chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Non.

M. McCARTHY : Oui. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est levé, quand on s'est opposé à cet article inséré dans le bill général des chemins de fer, et il a dit qu'il était semblable à celui qui se trouvant alors dans l'Acte des chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez ajouté des mots qui en font une chose entièrement différente.

M. BARKER : Les mots que j'ai cités ne se trouvent pas dans l'ancien Acte des chemins de fer, c'est-à-dire " en considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis." Ces mots ont été consignés pour les fins de ce bill.

M. McCARTHY : Mon honorable ami n'ignore pas que quand cet article était devant le comité, le point qu'il vient de soulever n'a pas été invoqué. L'article se trouvait dans l'Acte général des chemins de fer, et aussi dans ce bill, de sorte que l'honorable député d'Hamilton fait erreur en disant que l'article a été spécialement introduit dans ce bill pour tenir lieu de quelque chose qu'on avait enlevé de l'Acte général des chemins de fer. Bien qu'on ait ajouté quelques mots, il ne s'agit là que des mots nécessaires, parce que la compagnie, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Jacques-Cartier, doit construire des docks, entrepôts et navires. Par conséquent, l'article ne diffère en rien de la loi, telle qu'on l'a toujours vue depuis 1888, dans l'article 39 de l'Acte des chemins de fer qui a été adopté cette année-là. Cette compagnie doit avoir ses têtes de lignes sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Par conséquent, les privilèges de transit et les actions qu'elle demande n'ont rien d'exorbitant. Mais l'honorable député (M. Barker) cherche à nous jeter sur une fausse piste en nous disant que quand le président d'une de ces compagnies veut sceller un marché avec l'autre compagnie, tout ce qu'il a à faire c'est de se donner à lui-même une poignée de main. Eh bien, de quoi donc se plaignait-on si bruyamment, à venir jusqu'au moment où ce contrat a été rendu public ? On affirmait qu'il devait y avoir des gens sans responsabilité derrière la scène. Il ne s'est guère passé de jour qu'on ne pût lire dans les journaux que la Compagnie du Grand Tronc n'était pas prête à soutenir financièrement ce projet. Et maintenant ces plaintes n'ont plus de raison d'être, car il ne saurait plus y avoir l'ombre d'un doute que la Compagnie du Grand Tronc soutient ce projet, soit financièrement ou de toute autre manière. Pourquoi alors l'honorable député vient-il nous dire que le président des deux compagnies n'a qu'à se donner une poignée de main pour sceller un marché entre ces deux compagnies ? Voilà qui ne concorde plus du tout avec les critiques auxquelles ce bill a été soumis dans le comité. Et c'est là aussi agir avec injustice. Le désir de tout le pays était que la Compagnie du Grand Tronc pût prêter son concours à ce projet afin d'en assurer le stabilité Ce que nous avons devant nous n'est pas l'article 11 ou l'article 13. La question est de savoir si un capital-actions de 45 millions de dollars—en tenant compte de la législation générale adoptée par ce parlement—est équitable ou non quand il s'agit d'une compagnie comme celle-ci. Et on se tient en dehors du sujet, quand on cherche à nous faire prendre en considération d'autres articles du bill déjà discutés et adoptés.

M. BARKER : Je croyais discuter la question du capital-actions de la compagnie, et je n'ai jamais cru un seul moment m'être éloigné en quoi que ce soit du sujet. L'honorable député a dit fort exactement que dans l'Acte général des chemins de fer, tel que soumis à cette Chambre, se trouvait l'article que j'ai jugé à diverses reprises très répréhensible, car il permettait à une compagnie d'émettre des actions sans en retirer l'équivalent en argent. Après de longues discussions, le ministre des Chemins de fer a consenti à retirer cet article, en exprimant l'opinion qu'il ne croyait pas qu'il pût convenir à l'Acte général des chemins de fer. Mais l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) s'éloigne du sujet en discussion. Il dit que cette clause se trouvait dans l'Acte général des chemins de fer, alors qu'on était à la discuter dans ce bill devant le comité des chemins de fer, et que par conséquent cet article n'offrait rien d'extraordinaire. Mais l'honorable député n'a pas tenu compte des remarques que je lui ai faites, que des mots très importants avaient été insérés dans ce bill spécial qui n'apparaissaient pas du tout dans l'Acte général des chemins de fer ; et il se trouve que ce sont là les mots mêmes qui apparaissent dans ce bill, et qui s'adaptent parfaitement à la situation, car cela permet à une de ces compagnies de chemin de fer d'émettre des actions en faveur de l'autre sans en retirer un seul dollar. Les mots particuliers dont j'ai parlé n'apparaissent pas du tout dans l'Acte général des chemins de fer. Ces mots sont : " En considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis." C'est-à-dire qu'une compagnie de chemin de fer peut émettre des actions à titre d'actions libérées, quand elle obtient de l'autre compagnie des pouvoirs et privilèges.

Eh ! mais c'est précisément là le point soulevé, c'est-à-dire que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, en faisant un marché avec le Grand Tronc, peut acquérir des privilèges d'une valeur inconnue, et en retour de ces privilèges peut se dessaisir de ses actions ordinaires. Vous ne pouvez pas estimer en dollars, ou d'aucune autre manière, la valeur des privilèges accordés par une grande compagnie à une autre, c'est-à-dire l'échange du trafic, l'usage des gares terminales et mille et un autres avantages qu'une compagnie comptant 50 années d'existence peut offrir à une nouvelle compagnie ne faisant que débuter. Et ce que je viens demander à ces honorables députés, c'est la raison pour laquelle, alors qu'ils rédigeaient un article pour ces fins spéciales, ils n'ont pas adopté l'article qui se trouvait alors dans l'acte général des chemins de fer. Ils ont gardé toutes les dispositions qui s'y trouvaient, et ils ont ajouté ces mots particuliers qu'on ne voyait pas dans l'acte général des chemins de fer. Si ces mots ont un objet quelconque, c'est de permettre au Grand-Tronc-Pacifique de transférer cette énorme quantité d'actions ordinaires, à titre de compensations pour les privilèges qu'on se propose d'obtenir du Grand Tronc. Eh! bien, j'aimerais que l'honorable député, qui est toujours si prompt à me répondre et à m'accuser d'invoquer des motifs injustes, voulût bien nous expliquer comment ces mots se trouvent là et qui les y a mis. Est-ce l'honorable député lui-même ? C'est lui qui a présenté ce bill et qui en a pris charge. Peut-être pourra-t-il nous dire quel motif on avait d'introduire ces mots-là. Assurément, l'article se trouvant dans l'acte général des chemins de fer, depuis 1888, devait être pleinement suffisant. Pourquoi aurait-on voulu consigner ces mots dans cet acte particulier, si ce n'est pour les fins dont je viens de parler ? Et si on voulait obtenir autorisation de s'occuper des droits, pouvoirs et privilèges acquis qu'une compagnie peut accorder à l'autre, je crois que nous pouvons parfaitement en conclure—surtout quand on rattache cete disposition au transfert des 25 millions d'actions ordinaires d'une compagnie à une autre—que ces actions doivent être transférées, et d'un autre côté cet article 11 pourvoit à l'équivalent qui sera remis.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai que quelques mots à dire, en réponse à mon honorable ami d'Annapolis. Je suis heureux de voir que cet honorable député en est arrivé à la même conclusion que moi, c'est-à-dire que la commission des chemins de fer que nous sommes à créer sera investie de tous les pouvoirs nécessaires pour s'enquérir des dépenses réelles du chemin, et en agir ensuite selon qu'elle conviendra. Mais l'honorable député diffère entièrement ici de l'avis exprimé par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) et le ministre des Postes (sir William Mulock). On sait combien souvent ces honorables messieurs ont demandé, devant le comité des chemins de fer, la réduction du pouvoir d'émettre des actions ainsi que la réduction des privilèges de transit des divers chemins de fer dont les chartes étaient à l'étude, en invoquant le principe même dont mon honorable ami le leader de l'opposition s'est fait le défenseur, c'est-à-dire que le chiffre du capital, y compris les obligations, serait pris en considération par la commission afin de fixer les taux de transport. J'ai déjà à diverses reprises appuyé les dires de l'honorable député d'Annapolis, c'est-à-dire que l'émission d'obligations et l'émission d'actions sont des choses d'ordre purement administratif ; qui ne concernent que la compagnie, et que ces émissions restent en dehors de toutes lois que nous pourrions édicter au sujet de la fixation des tarifs ; que le véritable critérium est l'argent qui est dépensé pour le chemin, et que c'est là la base qui doit servir à la commission pour fixer les tarifs. Je ne dis pas que le capital soit ici trop considérable, si l'on considère que tout le matériel roulant du chemin devra être établi sur la section de l'ouest, et que les privilèges de transit se bornent à cette section. Il faut que la compagnie construise la partie du chemin allant de Winnipeg au lac Supérieur, il lui faut aussi construire les raccordements entre la ligne-mère et North Bay, et en outre—que ce soit là son intention ou non—faire les raccordements nécessaires avec un chemin de fer se dirigeant vers Montréal. Si elle a l'intention d'exécuter tous ces travaux, son capital n'est certes pas trop considérable.

Mais, malheureusement, l'honorable député qui a charge du bill ne nous a pas donné de détails là-dessus. Il a borné ses explications à la section dont le gouvernement doit entreprendre la construction, et au chemin de fer que la compagnie projette de construire depuis Winnipeg jusqu'à la mer. Il n'a pas paru comprendre qu'il fallait de l'argent pour construire ces parties du chemin. Je ne suis pas du tout opposé à ce bill. Donnons à la Compagnie du Grand Tronc le plus de pouvoirs possibles, afin de permettre à cette compagnie de remplir les obligations qu'elle a contractées vis-à-vis du gouvernement. Quand cela sera fait, nous discuterons le contrat qui a été passé avec le gouvernement. Mais nous ne devons pas perdre de vue, ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Hamilton, les pouvoirs extraordinaires conférés par l'article 11. J'ai déjà dit que cet article autorisait la Compagnie du Grand Tronc à conclure avec cette nouvelle corporation un arrangement permettant à cette corporation, en échange des garanties offertes pour le matériel roulant—ou, comme le dit mon honorable ami, comme suite à une convention particulière conclue entre les deux compagnies—de transférer ces actions à la Compagnie du Grand-Tronc. Maintenant, on peut se demander : comment cette Compagnie du Grand-Tronc va-t-elle s'y prendre pour trouver les 25 mil-

lions nécessaires ? La Compagnie du Grand-Tronc ne se trouve à posséder que les actions ordinaires, avec les obligations de la compagnie. Quelle est la valeur de ces actions? Quelle est la valeur de la créance que nous avons contre la Compagnie du Grand-Tronc pour près de 30 millions de dollars?

Cette créance a préséance sur les actions ordinaires de la compagnie ; elle vient après les autres garanties auxquelles nous avons donné une préférence ; et si cette garantie ; que nous détenons actuellement, ne vaut rien, quelle valeur devrons-nous attacher à la promesse de la compagnie de remplir ces conditions ? Il n'y en a aucune. Voilà quelle est la nature de la garantie de la Compagnie du Grand Tronc. Il va lui falloir trouver de l'argent, par des voies indépendantes de ce projet, afin de construire cette partie du chemin qui va du lac Winnipeg au lac Supérieur. Sur le chemin qui va de Winnipeg à Québec, il faudra de toute nécessité avoir un embranchement se dirigeant vers le lac Supérieur. Il faudra trouver l'argent nécessaire pour cela. On ne peut pas offrir de garanties sur cette partie du chemin aux capitalistes qui y mettent leur argent, car c'est là chose entièrement indépendante des autres entreprises. Tous les embranchements, ne dépassant pas six milles de longueur, peuvent être hypothéqués par cette nouvelle compagnie en garantie des avances faites pour construire ces embranchements. Je le répète, le capital-actions, selon moi, n'est pas trop élevé. Mais la Chambre ne devra pas oublier que nous nous rendons parfaitement compte de la valeur des pouvoirs conférés par l'article 11, pouvoirs permettant à cette compagnie de donner à la Compagnie du Grand Tronc la totalité de ces actions pour toutes raisons énoncées en cet article 11 ; et il est possible qu'une commission n'ait pas à se considérer liée par ces raisons—si l'on tient compte de l'avis exprimé par le gouvernement, par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et par le directeur général des Postes—qu'en considération de la fixation des tarifs, le capital et les privilèges de transit du chemin seront pris en considération. Comme je l'ai déjà dit, je suis d'accord avec l'honorable député d'Annapolis pour déclarer que le devoir de la commission, si cela n'est pas clairement énoncé dans le bill, est de s'enquérir des dépenses qui ont été faites pour la construction du chemin, et c'est là-dessus qu'ils devront se baser, non pas sur des actions surélevées, ni sur des actions données en manière d'encouragement ou pour d'autres fins. Comme le fait remarquer le leader de l'opposition, c'est là ce qui est pris aujourd'hui en considération, aux Etats-Unis, par les commissaires de chemins de fer, c'est-à-dire le chiffre du capital-actions, si élevé qu'il soit, et le montant des obligations émises sur le chemin, parce que les détenteurs de ces actions ignorent si ces titres ont été ou non majorés. La commission devra donc voir à ce qu'on n'émette pas plus d'actions ni d'obligations que ce qui est nécessaire pour la construction du chemin.

M. RUSSELL : Je ne crois pas que le leader de l'opposition se soit exprimé exactement dans les termes que lui attribue l'honorable député de Lanark. J'ai écouté attentivement tout ce qu'il a dit, et je n'ai pas compris qu'il ait déclaré que les commissaires se guident sur le chiffre de la capitalisation. Je crois que c'eût été une faute de dire que la commission, en fixant les taux de transport, ait été influencée à un haut degré par la question de la capitalisation de la compagnie, parce que, autant que je puis comprendre tout cela, ces taux ainsi fixés n'ont pour ainsi dire aucun rapport avec ce que seront les taux de transport des marchandises. On peut faire dépendre ces taux de transport des frais d'exploitation, dans lesquels bien entendu entre la question du capital, mais je crois que ces taux se rattachent plus souvent à d'autres causes qu'au capital meme. Il peut se faire parfois que ces taux soient basés sur les frais d'exploitation, mais le plus souvent on se guide sur le chiffre du trafic. Il ne s'agit pas de savoir à quel chiffre s'élève le capital, mais bien si les taux de transport sont plus élevés que la somme du trafic ne peut rendre la chose justifiable. Il peut se faire que la question d'une capitalisation exagérée puisse influer sur la fixation des taux de transport, ainsi que la question de la majoration des actions. Mais je crois pouvoir dire que ces questions ne sont que peu ou point prises en considération. Si je puis ici citer les paroles de l'une des plus grandes autorités en ces matières que nous ayons sur ce continent, on a toujours été trop porté à s'exagérer l'importance attribuée à la majoration des actions pour la fixation des taux de transport. Je cite textuellement les paroles du professeur Hadley, qui a peut-être plus étudié qu'aucun autre publiciste de ce côté-ci de l'Atlantique ce sujet des transports par chemins de fer. Parlant du rôle de la majoration des actions dans la fixation des taux de transport, et de la capitalisation excessive, ce qui est la même chose sous une autre forme, il dit :

> Son influence en ces matières est fort exagérée dans l'esprit populaire. Ainsi que nous le verrons plus loin, quand nous étudierons la tentative de baser les taux sur les frais d'exploitation, un chemin de fer ne tient aucun compte de ses frais fixés en établissant ses taux. On essaie d'arranger toutes choses pour que, sur chaque classe de marchandises, on puisse faire autant d'argent que possible au-dessus des frais d'exploitation. Si l'on se trompe quelque part, c'est autant de perdu pour les actionnaires. On ne peut pas essayer de se reprendre, parce que, en supposant qu'on pût élever le tarif pour d'autres classes de marchandises, il en résulterait plus de mal que de bien. Afin de tirer le meilleur parti possible de toutes les classes de marchandises réunies, on essaie d'arriver au maximum sur chaque point.

Dans une note au bas de la page il dit ceci, se rapportant, je crois, de très près

au point soulevé par mon honorable ami d'Annapolis :

> Les chemins de fer qui ont une forte capitalisation ont des taux bien plus bas, somme toute, que ceux qui sont construits à bon marché. Depuis vingt ans qu'on voit les taux baisser si rapidement, la moyenne du compte capital des chemins de fer a toujours été en augmentant par mille. Les chemins de fer essaient souvent de faire correspondre leur capital à leurs profits, mais ils n'essaient jamais de faire correspondre leurs taux à leur capital.

Et cela ne se pourrait pas, non plus, parce que ces taux sont déterminés par d'autres considérations. Par conséquent, je doute que des commissaires, dans aucun des Etats voisins, aient jamais entrepris de régler leurs taux de transport en prenant en considération les frais de construction du chemin, et je ne crois pas qu'ils pourraient le faire s'ils l'essayaient.

M. R. L. BORDEN : Avec toute la déférence que je dois à l'autorité que mon honorable ami vient de citer, je crois qu'il n'y a là aucune preuve en faveur de sa conclusion.

M. RUSSELL : Je voulais attirer l'attention sur la différence très marquée dans l'opinion de mon honorable ami (M. Borden), et celle bien plus importante en matières de chemins de fer de l'honorable député de Lanark.

M. R. L. BORDEN : Je regrette que mon honorable ami se soit laissé aller à commettre cet oubli important. Il cite une autorité nous disant qu'alors que les compagnies de chemins de fer se rangent à l'avis que leurs profits ont une relation quelconque avec le capital, les taux n'ont aucune relation avec le capital. En tant que leurs profits puissent dépendre de leurs taux, on serait porté naturellement à supposer que ces taux doivent aussi avoir une certaine relation avec le capital. Par conséquent, l'autorité citée par mon honorable ami ne lui a pas été d'un bien grand secours. Malgré ce qu'on a dit, je crois que ce serait une entreprise très difficile pour une commission, dans quinze ou vingt ans d'ici, d'ouvrir une enquête pour s'assurer de ce qu'il en a coûté pour construire ce chemin, et du montant du capital qui a été mis dans cette entreprise. Surtout quand il y a une clause comme celle-ci, permettant de transférer 25 millions de dollars d'actions en considération de droits, pouvoirs et privilèges. Ce serait, dans 25 ans, une entreprise très difficile, pour une commission, de s'enquérir si ces droits, pouvoirs et privilèges valaient réellement 25 millions de dollars. Mon honorable ami (M. Russell) nous a fait remarquer que mon honorable ami de Lanark est une haute autorité en ces matières, et je reconnais autant que l'honorable député de Hants l'importance qu'on doit attacher à son avis. On a aussi fait observer que la difficulté sur laquelle j'ai attiré l'attention du comité pourrait toujours être surmontée en ouvrant une enquête sur les frais réels d'établissement. Je répète, avec toute la déférence que je dois à mon honorable ami de Lanark, qu'une enquête de ce genre serait entourée de grandes difficultés à l'expiration d'un certain nombre d'années. Cette enquête demanderait énormément de travail, et il se trouverait à la fin qu'elle n'aurait servi à rien. Il serait presque impossible, par exemple, de nous occuper de cas où l'on aurait à juger des transactions relevant de l'article 2. Si persuadé que soit mon honorable ami de pouvoir traiter tout cela en s'appuyant sur une base strictement logique, ou qu'il n'y ait pas lieu de tenir compte du chiffre des obligations et actions en souffrance, je dis qu'en prenant les choses telles qu'elles sont en ce monde, et en traitant de choses de ce genre devant une commission de chemins de fer, vous vous apercevez que des questions de ce genre ont plus ou moins d'influence. Par conséquent, je dis que la question de capitalisation doit, selon moi, avoir un certain effet sur l'intervention que le parlement peut être appelé à exercer à l'avenir au sujet des taux. Je crois que mon honorable ami (M. Haggart) a bien mieux traité que l'honorable député de Simcoe-nord ce sujet de la capitalisation. Je n'ai pas examiné les détails de cet article où il est question de ces autres lignes, et j'ignore si cette compagnie sera forcée de construire ces lignes, mais si c'est là chose laissée à sa discrétion, vous pouvez tout de même avoir à faire face à cette même difficulté que la compagnie puisse ne pas voir à l'avenir l'avantage de construire ces lignes, et cependant vous augmentez ce capital jusqu'à 45 millions de dollars. Ces lignes doivent être d'une très grande étendue si elles couvrent l'excédent de capital dont j'ai parlé, parce que nous voyons que la compagnie a une capitalisation de $97,000,000, et nous voyons un excédent d'environ $33,000,000 au-dessus de l'estimation de l'honorable député de Simcoe-nord, estimation basée sur $20,000 du mille pour la section des prairies, $50,000 du mille pour la section des montagnes et $7,000 du mille pour le coût de l'outillage, ce qui, j'en suis sûr, sera considéré par tout honorable député ayant étudié le sujet comme étant une estimation très libérale, surtout pour la section des prairies. Mais en considérant cet état estimatif comme à peu près exact, vous n'en constatez pas moins un surplus de capitalisation de $33,000,000 au-dessus de l'estimation des frais d'établissement soumise par l'honorable député de Simcoe-nord. Je persiste donc à croire que la capitalisation de cette compagnie ne repose pas sur une base convenable, et je suis toujours de l'avis que cette capitalisation excessive peut dans l'avenir exercer sur les taux une influence dont la compagnie tiendra certainement compte.

La section amendée est adoptée.

Sur l'article 5.

M. McCARTHY propose :

Que l'article 5 soit examiné de nouveau par le comité afin de l'amender en y ajoutant après les mots " capital-actions " dans la septième ligne, les mots suivants : n'excédant pas $20,000,000 ou son équivalent en argent sterling.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ils peuvent émettre la totalité des actions comme actions de préférence, ou toute partie que la compagnie pourra déterminer. Il s'agit ici de limiter à $20,000,000 le chiffre des actions de préférence qu'ils pourront émettre.

L'article amendé est adopté.

Sur l'article 9.

M. McCARTHY propose :

Que l'article 9 soit supprimé.

Il dit : Cet article est déjà contenu dans l'Acte général des chemins de fer, et il n'y a plus ici de nécessité pour cela.

L'honorable M. HAGGART : Avant qu'on supprime cet article, laissez-moi faire remarquer au comité que deux des membres de cette compagnie constituée en corporation font partie du Sénat—George A. Cox et Wm. Gibson, de Beamsville. Comment se fait-il que cette compagnie puisse passer un contrat avec le gouvernement, lorsque le nouveau bill soumis à cette Chambre, l'autre jour, stipulait expressément qu'aucun membre de la Chambre des communes ou du Sénat ne serait intéressé en aucune façon dans cette entreprise ou dans ce bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand le bill sera adopté et que la compagnie sera organisée, je suppose que ces deux personnes devront alors se retirer de la compagnie.

L'honorable M. HAGGART : Ne serait-il pas infiniment préférable qu'ils se retirent dès maintenant ? Il s'agit ici d'un contrat passé entre la compagnie et le gouvernement national.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le contrat n'a pas encore été sanctionné par le parlement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils n'y ont pas d'intérêt financier.

L'honorable M. HAGGART : Eh bien ! si vous êtes décidés à les y laisser, qu'il en soit fait comme vous voudrez.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose qu'à l'article qu'on veut supprimer on substitue la clause suivante pour la protection du gouvernement:

Le gouvernement pourra de temps à autre nommer un directeur pour telle période qui lui semblera convenable, tel que stipulé dans le contrat dont il est question dans l'annexe de l'Acte du chemin de fer National Transcontinental, 1903 ; lequel directeur ne devra pas être obligé de posséder des actions dans ladite compagnie, afin d'avoir le droit d'agir comme directeur, mais sera autorisé à exercer tous les droits, pouvoirs et privilèges d'un directeur élu par les actionnaires.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a-t-il donné avis de cet amendement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas donné avis. Je compte sur le bon vouloir du comité pour laisser passer cet amendement. C'est pour la protection du gouvernement.

M. BARKER : Y a-t-il quelque raison pour laquelle ce directeur ne pourrait pas être nommé par l'Exécutif ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Par le gouvernement du Canada, on veut dire l'Exécutif.

M. FOWLER : Quelle est la raison d'être de la nomination de ce directeur ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette disposition a pour but la nomination d'un directeur, afin que le gouvernement du Canada, qui a de grands intérêts dans cette entreprise, puisse avoir quelqu'un dans le conseil de la compagnie en mesure de l'informer de ce qui s'y passe. C'est là l'objet de cette disposition. Cette disposition nous autorise à nommer des ingénieurs et des comptables et auditeurs experts pour examiner les livres. Mais en ayant un directeur qui ne détiendrait pas d'actions, et qui sera exclusivement sous la dépendance du gouvernement, nous avons raison de croire que nous serons en meilleure posture pour contrôler les opérations de la compagnie et pour savoir tout ce qui se passe.

M. FOWLER : Pourquoi cet amendement ne stipulerait-il pas que ce directeur ne possédera pas d'actions de la compagnie ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : : Cette condition y est énoncée.

M. FOWLER : Non pas. On y voit qu'il ne sera pas obligé de posséder des actions de la compagnie, mais il peut posséder ces actions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous allons rédiger la clause comme suit : " qui ne détiendra pas d'actions dans ladite compagnie."

M. FOWLER : C'est ce que je désirais.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE propose que l'article soit amendé par la radiation des mots " être obligés de ".

L'amendemant est adopté.

M. McCARTHY propose d'amender l'article 12 en ajoutant :

Pourvu aussi que si le gouvernement du Canada entreprend de construire une voie ferrée depuis la cité de Winnipeg jusqu'à la cité de Moncton, et si la compagnie n'exerce pas les pouvoirs qui lui sont conférés par le présent acte, au sujet de la construction de la section de l'est, de la section de Québec et de la section des forêts, la compagnie ait néanmoins le pouvoir de construire des embranchments depuis

des points sur la voie ferrée qui sera ainsi construite par l'Etat jusqu'à un point à ou près North-Bay, la bifurcation de Nipissing, ou Gravenhurst et Port-Arthur et Fort-William respectivevment et aussi jusqu'à un point sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental ou jusqu'à la cité de Montréal, et tous les pouvoirs conférés à la compagnie par le présent acte, au sujet des embranchements dont la construction est autorisée entre sa ligne principale et lesdits points respectivement, s'appliqueront en entier, sous tous les rapports, aux embranchements construits entre lesdits points et ladite voie ferrée qui sera construite par l'Etat.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle sera la longueur de ces voies ferrées ?

M. McCARTHY : Quelques-unes seront assez longues. Celle allant de la ligne-mère à Montréal sera d'une bonne longueur. L'embranchement se raccordant avec le chemin de fer Témiskaming aura environ 90 milles, et celui qui va de la ligne-mère à Port-Arthur et à Fort-William aura près de 150 milles.

M. CLARKE : A quelle distance au nord du Pacifique ce chemin se trouvera-t-il à North-Bay ?

M. McCARTHY : A environ 200 milles. Je crois que le chemin de fer Témiskaming se trouve à environ 100 milles au nord, et cette voie pourra se trouver à environ 90 milles plus haut.

M. CLARKE : Quelle sera la distance au nord d'Ottawa ?

M. McCARTHY : La voie se trouverait passer dans le voisinage du lac Abbitibi, soit à environ 200 milles.

M. CLARKE : Et combien au nord de Montréal ?

M. McCARTHY : Entre 130 à 150 milles.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle sera la longueur approximative de l'embranchement allant à Port-Arthur et Fort-William ?

M. McCARTHY : De 100 à 150 milles de la ligne-mère.

L'honorable M. HAGGART : Soit environ 430 milles de Winnipeg ?

M. McCARTHY : A peu près cela.

M. MONK : C'est une des particularités de ce bill que nous ne savons pas où va se trouver localisée la section de Québec, et c'est là un élément qui ne manque pas d'importance, lorsque l'on considère la longueur de ces embranchements que nous autorisons la compagnie à construire. La section de Québec va-t-elle suivre à peu près la ligne du chemin de fer projeté transcanadien ?

M. McCARTHY : Non pas, elle se trouvera bien plus au sud.

M. MONK : Va-t-elle se diriger en droite ligne de Québec, jusqu'à la frontière orientale de la province d'Ontario ?

M. McCARTHY : Oui, autant que possible.

M. MONK : Même si elle se dirige en droite ligne, la partie se trouvant au nord de Montréal, et d'où un embranchement peut très bien être construit pour aller à Montréal, se trouvera très au nord du lac Nominingue. Mais si cette section se dirige en droite ligne de Québec jusqu'au lac Abbitibi, elle déviera considérablement de la ligne du Trans-Canada, et elle se trouvera à passer au moins à 80 milles au nord du lac Nominingue, soit à plus de 200 milles au nord de Montréal. Mais à cause des nombreux lacs de ce district, on doit ajouter au moins 20 pour 100 pour les courbes, ce qui nous fait présumer que la distance de Montréal sera d'au moins 200 milles sinon 250 milles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Votre estimation est exagérée.

M. ROCHE (Marquette) : Le promoteur de ce bill affirme-t-il que ce chemin doit passer au nord du lac Nipigon ?

M. McCARTHY : Oui.

M. ROCHE : A combien de milles au nord de Fort-William se trouvera ce chemin ?

M. McCARTHY : J'ai dit que l'embranchement à Fort-William aurait une longueur d'entre 100 à 150 milles.

M. ROCHE : Quel sera le coût approximatif d'établissement par mille, comparé à celui du réseau de la Compagnie du Pacifique ?

M. McCARTHY : Je ne puis pas dire.

M. MONK : Si la ligne-mère passe au sud du lac Abbitibi, il sera très important de savoir d'où devra partir l'embranchement se dirigeant vers Montréal.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suppose que cet embranchement partira de la ligne-mère à l'endroit le plus commode, parce qu'il est bien entendu que cette ligne ne peut faire autrement que se raccorder avec un centre aussi important que Montréal.

M. CLARKE : S'il faut s'en rapporter à ce qu'a déclaré l'honorable député de Simcoe-nord, cette ligne passera à 400 milles au nord de Toronto. La ville de Toronto est un centre de trafic aussi considérable que Montréal, et l'honorable député ne nous dit pas comment on se propose d'y arriver.

M. McCARTHY : Nous descendons par le réseau du Temiskaming, que le gouvernement d'Ontario construit actuellement jusqu'à North-Bay, et de là par le Grand Tronc jusqu'à Toronto, qui est la route la plus courte possible, et qui est maintenant utilisée par le Grand Tronc et le Pacifique.

M. CLARKE : Le point de bifurcation est à 40 milles de Toronto, ou seulement 100 milles de moins que la distance qui sépare Toronto de Québec, et ceux qui voudront

voyager sur ce chemin feront mieux de se rendre directement de Toronto à Québec.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Bien entendu, nous n'avons tenu aucun compte de Toronto dans ce projet.

M. CLARKE : Je n'hésite pas à dire que Toronto et tout le district de cette partie d'Ontario ont été entièrement négligés par ce bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce bill donne à Ontario ce que cette province voie ferrée pour se rendre dans le Nord-Ouest.

M. CLARKE : J'espère que l'honorable ministre connaît mieux la géographie de la province de Québec que celle d'Ontario. Ce chemin passera à 400 milles au nord——

M. HUGHES : Au nord-est.

M. CLARKE : Je dis au nord de Toronto, et par conséquent, ne sera d'aucune valeur à cette partie d'Ontario.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que faites-vous de North-Bay ?

M. McCARTHY : Par quelle route pouvez-vous atteindre plus vite North-Bay que par la ligne actuelle du Grand Tronc ?

M. CLARKE : Je vais vous le dire. L'une des absurdités de votre projet c'est que la Compagnie même du Grand Tronc avait l'intention de se rendre dans l'ouest en partant de Gravenhurst. Les promoteurs ont été forcés de changer leur terminus oriental de Gravenhurst, qui est le terminus nord actuel du Grand Tronc proprement dit—ils ont été forcés, dis-je, de changer ce terminus, d'abord de Gravenhurst à Montréal, puis à Québec et enfin à Moncton. Le premier projet était de se diriger vers le Nord-Ouest en partant de Gravenhurst pour aller au Manitoba.

M. McCARTHY : Non pas.

M. CLARKE : On les oblige maintenant à passer à 300 milles plus au nord de Toronto que par la voie de Gravenhurst.

M. McCARTHY : Comment pourriez-vous aller de Gravenhurst à l'Ouest à moins de contourner le lac Nipissing ?

M. CLARKE : Le Grand Tronc atteint aujourd'hui North-Bay.

M. McCARTHY : Oui, à 250 milles au nord de Toronto. Que nous le voulions ou non, il nous faut parcourir cette distance.

M. CLARKE : Vous êtes établi à North-Bay ?

M. McCARTHY : Et vous voulez avoir le terminus à environ 100 milles plus au sud, à Gravenhurst. Si vous fixez votre terminus à Gravenhurst, quelle distance gagnez-vous sur la route de North-Bay, s'il vous faut tout de même contourner le lac Nipissing pour vous rendre dans l'Ouest ?

M. BARKER : Assurément, l'honorable député ne va pas prétendre qu'il faut contourner le lac Nipissing pour se rendre dans l'Ouest ?

M. HUGHES : S'il n'en sait pas plus long sur ce sujet, quelqu'un devrait lui envoyer une carte. Pourquoi cet amendement propose-t-il la voie de Gravenhurst ? Tirez une ligne droite de Gravenhurst à Sudbury. On s'épargnera là 75 milles quand le nouveau chemin de fer du Pacifique sera construit, et ce sera bientôt.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est un réseau principal qu'on veut faire.

M. HUGHES : De quelle réseau parlez-vous, il y en a deux ou trois ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La ligne allant de l'océan Pacifique à l'Est est un réseau principal.

M. HUGHES : Mais l'honorable ministre devra examiner l'amendement. Il y propose d'abandonner la section de l'Est :

Pourvu aussi que si le gouvernement du Canada entreprend de construire une voie ferrée depuis la cité de Winnipeg jusqu'à la cité de Moncton, et si la compagnie n'exerce pas les pouvoirs qui lui sont conférés par le présent acte, au sujet de la construction de la section de l'est, de la section de Québec et de la section des forêts la compagnie ait néanmoins le pouvoir de construire des embranchements depuis des points sur la voie ferrée qui sera ainsi construite par l'Etat jusqu'à un point à ou près North-Bay, la bifurcation de Nipissing, ou Gravenhurst et Port-Arthur et Fort-William respectivevment et aussi jusqu'à un point sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental ou jusqu'à la cité de Montréal, et tous les pouvoirs conférés à la compagnie par le présent acte, au sujet des embranchements dont la construction est autorisée entre sa ligne principale et lesdits points respectivement, s'appliqueront en entier, sous tous les rapports, aux embranchements construits entre lesdits points et ladite voie ferrée qui sera construite par l'Etat.

De sorte que, après tout, nous allons à Gravenhurst. Si nous considérons, d'une part, le trajet du lac Abittibi à North-Bay par ce chemin, et d'autre part la ligne nord-ouest de Gravenhurst jusqu'à un point quelconque sur la ligne-mère, nous voyons qu'on s'épargne au moins 250 milles de Toronto. Et cependant le proposant du bill nous dit que c'est là la voie la plus courte pour aller de Toronto vers le Nord-Ouest.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous ne pourrions pas construire une ligne-mère et opérer des raccordements directs à plusieurs points différents. Ce ne serait plus alors une ligne-mère. Si mon honorable ami a raison de dire qu'il y a 250 milles de Toronto à North-Bay, et que cette ligne passera à 400 milles au nord de Toronto, alors cela veut dire qu'elle passera à 50 milles au nord de North-Bay.

M. CLARKE : L'honorable ministre conteste-t-il cela ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, mais vous ne pouvez pas faire descendre la ligne-mère à Toronto, et avoir en même temps une grande ligne transcontinentale. Il vous faut choisir entre avoir une ligne-mère qui avantagera toutes les provinces, ou vous borner à n'avantager qu'une province en particulier. Si je n'envisageais ici les choses qu'au point de vue de la province d'Ontario, je pourrais désirer voir ce chemin se terminer à un point quelconque dans cette province. Mais il s'agit ici d'une ligne nationale que les provinces pourront utiliser pour y établir les raccordements jugés nécessaires, et je compte bien qu'il y aura plusieurs de ces raccordements, entre autres à North-Bay. Il est probable qu'il y aura un tronçon sur la ligne-mère, passant à l'ouest du chemin de fer Témiscamingue, descendant à Sudbury, ce qui donnerait les raccordements nécessaires avec le réseau actuel d'Ontario. La ville d'Ottawa pourrait aussi de la même manière opérer son raccordement avec cette ligne, et il n'y a nul doute qu'elle le fera. Il est aussi probable que Montréal essaiera de prolonger le chemin allant présentement jusqu'à Labelle, de façon à se raccorder avec cette ligne-mère. D'autres raccordements du même genre se feront dans Ontario. Et avant qu'on arrive à Moncton, il y aura sans doute aussi raccordement avec la ville de Saint-Jean. Ainsi, chaque province se trouvera rattachée à la ligne-mère. Si on doit envisager ce projet au point de vue de l'intérêt général de chaque province, cela lui ferait perdre son caractère de grande route transcontinentale. Ce chemin de fer ne peut pas être à la fois local et transcontinental. Il ne s'agit pas de savoir si telle ou telle province est avantagée au détriment d'une autre, mais on doit plutôt considérer tout cela dans un esprit large et équitable, ayant surtout en vue les intérêts de la généralité du Dominion.

L'honorable M. HAGGART : Ce bill a simplement pour objet d'autoriser la compagnie du Grand Tronc à construire ces embranchements. Malheureusement, le contrat ne mentionne pas que des lignes seront construites pour aller au lac Supérieur, à North-Bay et à Montréal. On a pourvu aux besoins de toutes les autres provinces de la Confédération. Le gouvernement fédéral construit une ligne de Winnipeg à Québec, et de Québec à Moncton, mais ce bill ne fait que conférer l'autorisation nécessaire. Le Grand Tronc-Pacifique ne s'est pas engagé, dans le contrat, à construire un seul mille d'embranchement dans la province d'Ontario, ou vers North-Bay, le lac Supérieur ou Montréal. Elle n'a que le droit de construire ces embranchements, si elle le juge à propos. Si cela doit être une ligne-mère, pourquoi ne pas stipuler dans le contrat que la compagnie devra se raccorder avec Toronto et le lac Supérieur ? Pourquoi ne pas stipuler aussi qu'il devra y avoir raccordement avec Montréal ?

L'honorable M. HAGGART : On a songé à toutes les provinces, à l'exception d'Ontario. Mais on a aussi complètement négligé cette partie de la province de Québec qui se trouve entre la ligne-mère et Montréal.

M. WADE : L'honorable gentleman me permettra-t-il de l'interrompre pour lui faire remarquer qu'aucunes dispositions ne sont prises pour raccorder à cette ligne Halifax et Saint-Jean.

L'honorable M. HAGGART: Au contraire, cela est déjà fait.

M. WADE : Il ne s'agit, ici, que d'autorisation, absolument comme pour Montréal et Toronto.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député veut-il prétendre qu'il y a une voie plus courte que l'Intercolonial, pour se rendre de Moncton à Halifax?

M. WADE : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Prétend-il qu'il y a une voie plus courte que l'Intercolonial pour se rendre de Moncton à Saint-Jean?

M. WADE : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais oui, certainement.

L'honorable M. HAGGART : En utilisant Chipman, qui se trouve sur la ligne Québec à Moncton, on a une voie plus courte pour arriver à Saint-Jean. Mais une fois arrivé à Moncton, il n'y a pas de voie plus courte, pour Saint-Jean, que par l'Intercolonial. On a pourvu aux besoins du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse par le Grand-Tronc, mais on a laissé à l'entière discrétion du Grand-Tronc de construire une ligne de North Bay au lac Supérieur, ou de se raccorder avec Montréal, ou encore de se rendre à Toronto en se raccordant avec le chemin de fer Northern and North-Western allant au sud. Au lieu de se contenter d'accorder cette autorisation, on devrait faire de la construction de ces embranchements l'une des conditions mêmes du contrat.

On a pourvu aux besoins de toutes les autres parties du pays, sauf la province d'Ontario et le grand centre commercial du Canada, Montréal. Pour les provinces de l'est, le chemin de fer sera construit par le gouvernement, et quant à l'autre partie, de Winnipeg à l'océan Pacifique, le chemin de fer sera construit par une compagnie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député est mieux renseigné qu'il ne nous le ferait supposer par ses observations. Il dit que de Moncton, la route la plus courte est celle de l'Intercolonial. La même observation s'appliquerait à Montréal. La ligne-mère passera à quel-

ques milles au nord de Labelle. On ne pourrait prétendre que la ligne la plus courte pour atteindre Montréal serait de passer par Québec. Pourquoi passer par Labelle ou par Moncton, si en prenant une route moins éloignée, il est possible d'atteindre d'autres points, comme Montréal et Saint-Jean? L'honorable député en conviendra, quelque soit le tracé stipulé dans notre bill, la ligne choisie sera bien préférable, au point de vue des intérêts de Québec et d'Ontario, que le tracé qu'il voudrait établir, vers la Baie d'Hudson. Le député de Toronto-ouest (M. Clarke) veut que le chemin de fer passe par sa ville——

M. CLARKE : Le ministre n'a pas droit de m'attribuer la paternité de cette opinion.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député prétend que cette ligne devrait atteindre Gravenhurst, pour se raccorder avec Toronto. Le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) prétend, de son côté, que le chemin de fer devrait se diriger vers la baie d'Hudson. Comment est-il possible de plaire à ces deux messieurs?

M. HEYD (Victoria) : Il y a une autre observation à faire au sujet de cette étonnante résolution. La Compagnie du Grand Tronc est autorisée à construire des lignes tributaires de 800 milles, du point le plus rapproché du réseau de la ligne-mère. Elle est autorisée à contruire un embranchement, de Port-Arthur au Fort-William. Donner à une compagnie le pouvoir de construire des embranchements, à des centaines de milles de distance de sa ligne principale, voilà certes une disposition législative tout à fait insolite ici. Le gouvernement se propose-t-il donc donc de céder toute cette propriété à la Compagnie du Grand Tronc, à l'expiration des cinquantes ans, ou même à plus brève échéance ? Si ce n'est pas là sa pensé, alors pourquoi autoriser la compagnie en question à construire des embranchements se reliant à un chemin de fer de l'Etat ?

M. HACKETT : Le directeur général affirme que le chemin de fer en discussion doit desservir toutes les provinces. Alors, je le prierai de nous dire quelles mesures on entend prendre pour relier l'Ile du Prince-Edouard à cette voie ferrée ? Il y a quelques jours, j'ai demandé au gouvernement s'il se propose de construire un steamship, au coût de $250,000, afin de maintenir les communications entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent, et on m'a répondu dans la négative. Et, cependant, le gouvernement nous demande de contribuer aux frais nécessités par la construction de ce chemin de fer, tandis que, d'un autre côté, il refuse de nous accorder le privilège de relier la province à cette voie ferrée.

M. MONK : Quant à l'embranchement sur Montréal, il importerait de connaître à quelques centaines de milles près, le tracé de la ligne. Je ne sache pas que le parlement ait jamais, par le passé, autorisé la construction d'embranchements de chemins de fer, sans déterminer dans une certaine mesure, la partie du pays qu'ils doivent traverser. Il y a déjà beaucoup d'ambiguité dans tout ce projet ; au point que chacun, au pays, pourrait croire que cette voie ferrée va passer à sa porte. Pour en revenir à Montréal, l'amendement en question tend à autoriser la compagnie à construire un embranchement se raccordant avec le chemin de fer de Montréal et Occidental, ou se dirigeant en droiture sur Montréal même. Voilà deux autorisations bien différentes. Un embranchement se raccordant avec le chemin de fer de Montréal et Occidental serait d'une extrême longueur. Montréal se trouverait ainsi à 250 milles de distance de la ligne-mère, quand bien même on l'orienterait aussi loin que possible vers le sud. Si elle passe à 50 milles au sud du lac Abbitibi, et même si on lui fait décrire une courbe vers la partie habitée de la province de Québec, il n'en est pas moins vrai qu'en la raccordant avec le chemin de fer de Montréal et Occidental, on met une distance de 250 milles entre cette ville et le tronc principal. Si on veut relier directement Montréal avec cette ligne, il est facile de la faire passer à une distance de 100 ou 125 milles, par la première localité habitée, Saint-Michel-des-Saints, dans le comté de Berthier. Il s'agit de savoir quel tracé la Compagnie du Grand Tronc se propose de choisir. Il ne s'agit pas, en ce moment, du tronc principal, mais de cette question d'embranchement, qui n'a pas été délibérée par le comité, et dont il n'a été donné avis que lorsque le bill a été renvoyé à la Chambre. Les citoyens de Montréal ont droit de savoir comment se fera ce raccordement et dans quelle direction. La compagnie se propose-t-elle d'atteindre Montréal par le chemin de fer de Montréal et Occidental, ou bien par la route la plus directe ? Il s'agit d'un écart de 150 milles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. MONK : Je l'affirme.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quelle est cette carte dont se sert l'honorable député?

M. MONK : C'est une carte où j'ai tracé une ligne de 50 milles, du point indiqué par le premier ministre, au sud du lac Abbitibi et atteignant directement Québec.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si c'est la carte que l'honorable député m'a transmise il y a un instant, j'ai calculé la distance à partir de la ligne qu'il a tracée et j'ai constaté qu'il n'y a que 50 milles au nord du terminus du chemin de fer qui se rend à Montréal.

M. MONK : Si le ministre a bien fait son calcul, il est possible qu'il n'y ait que 50 milles ; mais ce n'est là que l'extrémité du chemin de fer de Montréal et Occidental.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est la ligne-même que l'honorable député a fixée comme celle du Grand-Tronc projeté.

M. MONK : Le ministre fait erreur, sans doute ; quoi qu'il en soit, nous avons droit de savoir si on se propose de construire un embranchement se raccordant avec le chemin de fer de Montréal et Occidental ou bien un embranchement se dirigeant directement sur Montréal. Bref, nous tenons à connaître le tracé de ce chemin de fer. Ce que je dis ici s'applique à tout autre embranchement, mais je tiens surtout à savoir si Montréal doit être relié au tronc principal.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En établissant cette ligne de 50 milles.

M. MONK : Alors, pourquoi ne pas autoriser la construction d'un embranchement partant de la ligne-mère et se rendant au terminus du chemin de fer de Montréal et Occidental? Il faudrait obliger la compagnie à construire cet embranchement. Va-t-on nous laisser à la merci de cette nouvelle compagnie qui seule décidera s'il y aura raccordement entre Montréal et le tronc principal?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député suppose-t-il qu'une ligne-mère de cette importance passera à quelques milles de Montréal, sans se raccorder avec ce grand centre commercial?

M. MONK : Alors, si l'argument du ministre vaut, il faudrait rendre la chose obligatoire et non pas seulement facultative.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'intérêt personnel sera plus puissant que la coercition.

M. MONK : Gardons-nous bien de toute erreur. La distance de la ligne-mère principale n'est ni de cinquante ni de cent milles. D'après la teneur même de la convention que nous a soumise le premier ministre, cette ligne passe à 250 miles au nord de Montréal, s'il faut en juger d'après la description assez vague qu'il nous en a donnée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député fait erreur.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre prend une carte, y tire une ligne, consulte l'échelle et calcule la distance. Il n'a jamais parcouru ce pays du nord. Nous avons entendu le député de Bellechasse (M. Talbot) nous déclarer, bien que parlant en faveur d'une autre route, qu'il est impossible de traverser la contrée au sud du faîte de partage des eaux, à cause des montagnes ; qu'il est impossible de faire passer une ligne à l'est et à l'ouest, et que la seule route praticable, de Québec au grand ouest se trouve tout à fait au nord de ce faîte de partage, à cent milles au nord de la ligne tirée par le député de Jacques-Cartier (M. Monk). Le ministre, je suppose, fait partir une ligne de l'extrémité de ce chemin de fer de Montréal et Occidental, jusqu'à celle tracée sur la carte par le député de Jacques-Cartier, qui est de 75 milles à l'échelle, et on peut bien y ajouter 20 milles, si l'on tient compte des méandres des collines. Il y a une autre observation à faire ici. Pourquoi le gouvernement créerait-il une commission ambulante, pour construire un chemin de fer de Gravenhurst vers quelque point imaginaire sur le Grand Tronc, et cela à travers un pays où il existe déjà une voie ferrée vers North-Bay, un pays où l'on est à construire un chemin de fer vers la baie de James, un pays, dis-je, où la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique se prépare peut-être à construire un voie ferrée ? Bref, on cherche à paralyser et le chemin de fer Canadien du Pacifique et celui de la baie James : et quand bien même cet embranchement de Gravenhurst ne serait jamais construit, on veut que ce projet reste suspendu comme une épée de Damoclès sur la tête de ces deux compagnies, afin de déprécier leurs obligations sur les marchés financiers du monde. Pourquoi le gouvernement insère-t-il ce mot " Gravenhurst " dans la convention en question ?

M. FOWLER : J'ai beau relire le texte de cette convention, je n'y puis trouver une seule stipulation relative au raccordement de la ligne avec Saint-Jean, sauf par la voie de l'Intercolonial à Moncton. Au cours d'un débat précédent, j'ai cru comprendre qu'il devait se faire un raccordement par la voie de Chipman. Le proposant pourrait sans doute nous dire si c'est là une omission voulue, calculée, ou un simple oubli.

M. McCARTHY : Je n'ai point de renseignements à cet égard.

M. FOWLER : C'est pourtant là une chose importante. La ville de Saint-Jean est un de nos principaux ports maritimes sur l'Atlantique, et si l'on veut que ce chemin de fer réponde aux besoins du pays, il devrait offrir la voie de raccordement la plus courte avec le littoral, et ce n'est certes pas en passant par Moncton qu'on atteindra ce but. Si je ne me trompe, le député d'Annapolis (M. Wade) et le ministre de la Justice affirment que la voie la plus courte pour atteindre Saint-Jean, n'est pas celle de Moncton, mais bien celle de Chipman. Je n'attachais pas tant d'importance à cette opinion, venant du ministre de la Justice ; car, à la distance où il est du Nouveau-Brunswick, il ne saurait guère être renseigné sur la géographie de la province.

L'honorable député d'Annapolis devrait certainement en connaître quelque chose, et d'après lui il est plus facile d'aller à Saint-Jean par voie de Chipman que par voie de Moncton directement par l'Intercolonial.

M. WADE : J'ai dit que la distance était plus courte par cette ligne de chemin de fer

jusqu'à Saint-Jean que par Moncton. J'ai voulu dire qu'il faudrait quitter le tronc principal près de Chipman et en se dirigeant vers le point le plus rapproché de l'embranchement de l'Intercolonial qui va dans la direction de Saint-Jean, qui est à environ 33 milles à l'est de Saint-Jean. Northan est le nom de cet endroit.

M. FOWLER : Ce n'est pas stipulé au traité.

M. WADE : Est-ce décidé que le chemin ira à Halifax ?

M. FOWLER : Je crois que j'avais raison lorsque j'ai dit que l'on n'avait pas l'intention de prendre de route plus courte que celle de Moncton pour aller à Saint-Jean.

M. WADE : Vous gagneriez 50 milles.

M. FOWLER : La chose est possible.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Admettant que nous ayons le droit de construire le chemin depuis Lévis jusqu'à Edmundston, si nous tracions une ligne depuis ce point jusqu'à Chipman, qui serait un point de division commun entre Moncton et Saint-Jean, cette ligne ne serait-elle pas presque directe ?

M. FOWLER : Non, le chemin serait beaucoup plus court en n'allant pas à Chipman du tout.

M. McCARTHY : Si le comité me le permet, j'ajouterai un article autorisant le gouvernement à construire le chemin de façon à se rapprocher de Chipman, ou s'il est nécessaire, d'aller à Saint-Jean.

M. FOWLER : Pourquoi ne pas obliger tout de suite à choisir la route la plus courte entre Edmundston et Saint-Jean, si votre intention est d'atteindre Saint-Jean par la route la plus courte. Pourquoi ne pas aller en ligne droit, ce qui serait beaucoup plus court que de faire le tour du triangle ? Si en partant d'Edmundston vous suivez la vallée du fleuve Saint-Jean vous avez une ligne beaucoup plus courte.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : L'honorable député de Lanark et l'honorable député de King, N.-B., ont dit tous deux que le chemin de fer Intercolonial depuis Moncton jusqu'à Halifax suivait la route la plus courte possible. Je connais des ingénieurs éminents dont je pourrais donner les noms qui diront que la route pourrait être raccourcie d'au moins 50 milles. On a fait le chemin jusqu'aux mines de Spring Hill où il contourne le flanc de la montagne, afin de le rapprocher des mines. Puis on l'a fait passer par Chatham et Newcastle, pour servir les intérêts de Peter Mitchell.

M. KAULBACH : Un demi-cercle.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Oui, un demi-cercle. A tel point qu'en passant à cet endroit vous voyez de la fenêtre d'un wagon, les dernières voitures du convoi, tant la route est croche; tandis que si le chemin avait suivi la vallée il aurait traversé un pays plat. Je connaissais un peu l'histoire de ce chemin. Si sir Leonard Tilley avait conduit les choses comme il le voulait, le chemin n'aurait pas été construit à cet endroit, et il aurait été beaucoup plus court ; mais Peter Mitchell était un Ecossais à tête dure ; il avait des partisans dans le nord du Nouveau-Brunswick, et le chemin a été détourné de sa route naturelle. Ceux qui prétendent que de Moncton à Halifax l'Intercolonial passe par la route la plus courte possible parlent de choses qu'ils ne connaissent pas du tout.

M. FOWLER : L'influence de M. Mitchell dont nous parle l'honorable député de Victoria (l'honorable M. Ross) n'a certainement pas déterminé le choix de la route entre Moncton et Halifax. Cette influence ne s'est exercée qu'en faveur de la route le long de la côte nord au lieu de suivre la vallée du fleuve Saint-Jean où sir Leonard Tilley aurait désiré que le chemin passât. Mais quant au chemin entre Moncton et Halifax, si vous tracez une ligne sur la carte entre ces deux points, vous verrez que vous ne pouvez raccourcir la distance de 50 milles ou de rien qui en approche, et ensuite il y a des obstacles naturels à surmonter qui empêcheraient de faire cette ligne droite.

M. WADE : Au contraire, vous éviteriez ces obstacles.

M. FOWLER : Pas du tout. La distance entre Moncton et Halifax est d'environ 180 milles, ou un peu moins de 200 milles, et vous ne pouvez pas gagner 50 milles en suivant une ligne droite. Si l'auteur de la proposition de loi veut améliorer le tracé dans la partie sud de la province, le seul moyen pratique serait de faire suivre au chemin la ligne la plus directe depuis Edmundston jusqu'à la ville de Saint-Jean.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.): J'ai l'opinion des ingénieurs les plus éminents en faveur de ma prétention.

M. ROCHE (Marquette) : Est-ce que le traité entre la compagnie et le gouvernement ne stipule pas la construction d'un embranchement jusqu'à la tête du lac Supérieur ?

M. McCARTHY : Le traité n'en parle pas du tout. L'honorable député (M. Roche) a le texte du traité devant lui.

M. ROCHE (Marquette) : Si ce chemin n'a pas d'embranchements jusqu'à la tête du lac Supérieur, il n'influera certainement pas sur le mouvement du blé de l'ouest, parce que l'on ne peut pas espérer qu'une voie de fer puisse entrer en concurrence avec les transports mixtes par voie de fer et voie d'eau. Il se transportera certainement très peu de grains par cette voie de fer depuis Winnipeg jusqu'au port de l'Atlantique. A moins qu'il n'ait un

raccordement avec la lac Supérieur, ce chemin de fer n'aidera pas beaucoup au trafic du grain de l'ouest. Même avec un raccordement avec le lac Supérieur, le nouveau chemin sera encore désavantageux parce qu'il passera au nord du lac Nepigon qui se trouve à une distance de 100 à 150 milles du lac Supérieur. Si l'on n'oblige pas la Compagnie du Grand Tronc à construire un embranchement jusqu'au lac Supérieur, l'encombrement dans le transport du grain dont nous souffrons depuis deux ans dans l'ouest ne sera pas diminué et la population de l'ouest n'approuvera certainement pas cette dépense considérable des fonds public, si le nouveau chemin ne lui apporte pas le soulagement qu'elle désire tant.

M. McCARTHY : L'honorable député de Marquette (M. Roche) ne semble pas avoir compris la situation. Il n'y a aucun doute que la compagnie a l'intention de construire un embranchement jusqu'au lac Supérieur. Le premier bill y pourvoyait, mais depuis que le gouvernement a décidé de construire le transcontinental, il a été nécessaire de modifier l'article à cet effet, afin de donner le pouvoir à cette compagnie de construire un embranchement jusqu'au lac Supérieur. L'intention évidente de la compagnie est de construire cet embranchement.

M. FOWLER : Est-ce que le proposant du bill ne consent pas à étendre les bénéfices de cet amendement à la ville de Saint-Jean? L'honorable député a-t-il changé d'avis ?

M. McCARTHY : J'ai dit que je ne pouvais accepter d'autres amendements avant d'avoir conféré avec le procureur de la compagnie, lequel sait exactement ce que la compagnie désire, et je sais que la compagnie désire l'amendement qui est maintenant soumis au comité.

M. FOWLER : Mais cet amendement ne fait aucune mention de Saint-Jean.

M. McCARTHY : Non.

M. FOWLER : Quel amendement vouliez-vous proposer ? Vous dites que je demande trop parce que je veux suivre la ligne la plus courte. Voulez-vous modifier le bill de façon à donner une route plus courte, mais pas la plus courte ? Je ne comprends pas du tout ce que veut l'honorable député. L'ai-je blessé dans sa sensibilité en défendant les meilleurs intérêts de la province que je représente, ou refuse-t-il d'accorder à la ville de Saint-Jean le secours qu'il a lui-même, il y a un instant, admis qu'elle méritait d'avoir.

Ce n'est pas une question personnelle. Je n'ai voulu que défendre les intérêts d'une partie de la population du Nouveau-Brunswick et de la ville de Saint-Jean, et il me semble que l'honorable député, qui paraissait vouloir accorder ce que je demande, ne devrait pas maintenant changer d'avis parce que je demande plus qu'il ne veut accorder.

M. McCARTHY : L'honorable député veut trop me grandir. Je ne suis que le proposant du bill dans cette Chambre. Je ne puis pas le modifier. Je n'agis qu'en vertu des instructions que l'on m'a données. Personnellement je voudrais bien pouvoir accorder à toutes les parties du Canada les avantages qu'elles demandent, et particulièrement au district que l'honorable député représente, mais je n'y puis rien. Le but de ces amendements est d'apporter au bill qui a été adopté par le comité des chemins de fer les corrections rendues nécessaires parce que le gouvernement a entrepris de construire lui-même le chemin depuis Winnipeg jusqu'à Moncton. C'est pourquoi il faut ajouter au bill cet article concernant les embranchements. C'est tout ce que demande la compagnie.

M. FOWLER : Je ne veux aucunement grandir l'honorable député. Il y a trois classes d'hommes : ceux qui naissent grands, ceux qui grandissent et ceux que l'on fait grands. L'honorable député a dit qu'il modifierait son amendement de façon à autoriser la construction d'un embranchement depuis un point quelconque de la ligne principale qui va de Moncton à Saint-Jean. Mais maintenant il revient sur ce qu'il a dit, et la raison qu'il donne est que je lui ai proposé qu'au lieu de faire partir cet embranchement de Chipman, il devrait le faire partir d'un point en deça, ce qui raccourcirait le chemin à parcourir pour atteindre la ville de Saint-Jean. L'honorable député a donné une raison puérile de son refus de faire ce à quoi il consentait il y a quelques instants. Il se peut que l'honorable député se laisse influencer par d'autres. J'espère que ce ne sont pas les honorables ministres dont il est entouré, le ministre de la Justice, le ministre des Finances et le ministre du Travail qui l'ont fait changer d'opinion.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est bon que la Chambre comprenne tout d'abord qu'il n'est pas au pouvoir de mon honorable ami (M. McCarthy) ni au pouvoir d'aucun autre député de dire ce que devrait contenir le bill ; c'est au comité à décider cela.

Voici ce qui en est: C'est l'intention du gouvernement de construire un chemin depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, mais il a cru désirable d'accorder à la compagnie le droit de construire, en rapport avec ce chemin, des embranchements qui atteindront les centres commerciaux. Le premier de ces centres en partant de Winnipeg est Port-Arthur, puis Fort-William, North-Bay et ensuite Montréal. Après avoir traversé le fleuve à Québec, le chemin se dirige d'Edmundston à Moncton et entre ces deux points il y aura un embranchement sur Saint-Jean tout comme il y a des embranchements sur la section de l'ouest qui se dirigent vers les autres villes. Il y a déjà quelque temps que le ministre des Finances songe à cet arrangement qui a été longuement étudié et discuté, et je ne vois pas pour-

quoi, si le comité le désire, nous n'autoriserions pas la compagnie à construire cet embranchement sur Saint-Jean.

M. FOWLER : Je constate avec plaisir que l'honorable ministre de la Justice partage mon opinion.

M. LENNOX : La Chambre est saisie d'une proposition très sérieuse. Le gouvernement annonce qu'il construira lui-même le chemin depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, et le bill que nous avons maintenant devant nous n'est plus le bill que nous avons étudié en comité des chemins de fer, qui était le bill de la Compagnie du Grand Tronc proposant de construire un chemin de fer national transcontinental. Aujourd'hui on nous demande de sanctionner l'établissement d'un certain nombre d'embranchements ; c'est un projet bien différent de celui dont le comité des chemins de fer a fait rapport à cette Chambre et qui est, suivant moi, le seul projet que nous ayons le droit d'étudier. Nous ne pouvons pas décider ce soir et nous ne pourrons rien décider tant que ce bill n'aura pas été renvoyé au comité des chemins de fer pour y être examiné dans sa nouvelle forme. Il n'était pas question d'embranchements dans le bill que nous avons discuté en comité des chemins de fer et nous n'avons pas droit ce soir de délibérer sur ces projets d'embranchements.

Tout ce qui reste du bill qui a été soumis au comité des chemins de fer est la partie qui se rapporte à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique. Tout hybride que soit le projet, ce plan de faire des embranchements l'est encore plus, et cependant l'on nous demande d'approuver ce projet informe, qui n'a jamais été soumis au comité des chemins de fer de la Chambre. Je ne veux pas apporter d'obstacles, mais je veux que la question soit discutée d'une façon logique et avec le sens de la responsabilité que nous avons envers le peuple. Si le gouvernement construit le tronc principal de Winnipeg jusqu'à Moncton, pourquoi ne construit-il pas aussi des embranchements ? On a dit l'autre soir que ce chemin de fer était un chemin de fer hybride, mais que dire du projet qui nous est soumis ce soir ? De Moncton à Winnipeg c'est le gouvernementa qui fait les travaux ; de Winnipeg au Pacifique c'est la compagnie du Grand Tronc, et on demande ce soir d'approuver l'établissement de plusieurs petits embranchements par la Compagnie du Grand Tronc, qui serviront à alimenter la ligne nationale construite par le gouvernement.

Je crois qu'en fin de compte ce sera le peuple canadien qui fournira le trafic et non pas la Compagnie du Grand Tronc. Conséquemment, je proteste avec toute l'énergie dont je suis capable contre cette société mal conçue et tout embrouillée que l'on propose de faire entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc.

M. HUGHES (Victoria) : Je propose que l'on raye le mot " Gravenhurst " dans le dit amendement, vu que la Compagnie du Grand Tronc a déjà un embranchement qui va à North-Bay, et que la Compagnie du Pacifique est sur le point d'en construire un depuis Toronto jusqu'à sa ligne principale à ou près de Sudbury. Il y a en outre en voie de construction un autre chemin de fer, celui de la baie James, entre Toronto et Parry-Sound, chemin qui se reliera au chemin du Nord, un peu à l'ouest de Wahnapitae. L'insertion de ce mot " Gravenhurst " donne à la Compagnie du Grand Tronc le pouvoir d'établir un chemin depuis ce point jusqu'à un autre point de sa ligne principale; cela nuira matériellement aux autres compagnies de chemins de fer lorsqu'elles se présenteront sur les marchés financiers du monde pour emprunter. Je présume que l'honorable proposant du bill n'aura pas d'objection à rayer le mot " Gravenhurst ".

M. McCARTHY : Je ne puis accepter la proposition de l'honorable député, parce que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a dit que ce chemin n'était pas la route la plus courte entre l'ouest et Toronto, et pour d'autres raisons.

M. HUGHES (Victoria) : L'embranchement de ce chemin arctique jusqu'à North-Bay remplit toutes les conditions de l'embranchement " Gravenhurst ". Je suis certain que si le bill était de nouveau renvoyé devant le comité des chemins de fer, ce comité, animé de l'esprit d'impartialité qui l'a toujours distingué, ne permettrait pas la construction de tous ces chemins parallèles, et si l'honorable proposant du bill ne consent pas à rayer le mot " Gravenhurst ", je demanderai la mise aux voix de ma proposition et je proposerai que ce bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, lequel ne tolèrera pas une telle iniquité.

M. McCARTHY : Si je regarde la carte je ne vois pas du tout que la ligne projetée soit parallèle au chemin de fer Canadien du Pacifique ni au chemin de fer que l'honorable député appelle chemin de fer de la baie James, lequel, je suppose, fait partie du transcontinental projeté par MM. MacKenzie et Mann ; ce dernier chemin, d'ailleurs, n'est pas en voie de construction et il n'ira pas jusqu'à Winnipeg. La ligne projetée ne sera pas parallèle à ces chemins de fer, mais les traversera.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis certain que l'honorable député n'a jamais remporté le prix de géographie. Le peu de connaissances qu'il a montrées sur ce sujet ne le placent pas au premier rang.

M. McCARTHY : Assurément, avec l'honorable député (M. Hughes) comme examinateur.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai rencontré moi-même les explorateurs de la Compagnie du Pacifique pendant ces dernières semaines

et ils m'ont dit que le tracé de leur chemin était à peu près terminé. La Compagnie du Pacifique semble être un peu plus prudente que le gouvernement. Elle fait les explorations avant d'entreprendre la construction d'un chemin. L'honorable député dit que le chemin de fer de la baie James n'a pas été exploré. L'exploration en est faite jusqu'à 100 milles au nord de Wahnapitae. Je propose que le mot " Gravenhurst " soit rayé.

M. LENNOX : Ce que vient de dire l'honorable député me confirme dans la nécessité d'insister sur la demande que j'ai faite. Je croyais que l'on avait rayé du bill la proposition d'accorder une charte à la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique pour un chemin de fer depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, mais un honorable député qui a suivi la discussion toute l'après-midi me dit que tel n'est pas le cas et que l'on propose d'accorder à cette compagnie une charte l'autorisant à exploiter un chemin de fer depuis Moncton jusqu'à Winnipeg. Je demande au proposant du bill si c'est bien cela.

M. McCARTHY : Je suppose que l'honorable député a lu l'amendement.

M. LENNOX : Alors, la charte ne permet pas cela. Mais cela ne change pas la position que j'ai prise. Le comité ne doit pas oublier ce que l'on a proposé en premier lieu à la Chambre et ce que l'on a discuté devant le comité des chemins de fer n'était pas de faire des embranchements ou des tributaires d'un chemin principal, mais une grande route nationale d'un océan à l'autre. Si l'on était venu demander au comité des chemins de fer l'autorisation de construire ces embranchements, ce comité aurait alors examiné si ces embranchements étaient parallèles à d'autres chemins de fer, ou empiétaient sur d'autres chartes. Nous aurions examiné toute la question à un point de vue beaucoup plus étendu que celui nécessité par le bill qui était soumis au comité des chemins de fer. Ce comité a fait rapport à cette Chambre d'un bill autorisant la construction d'un chemin de fer d'un océan à l'autre, et nous n'avons pas le droit de proposer ce qui véritablement sera un nouveau bill, mais nous devons nous renfermer dans les limites de la proposition qui a été discutée devant le comité des chemins de fer. Tout ce que nous avons le droit de faire, c'est de nous occuper de cette partie du chemin que le gouvernement ne doit pas construire, savoir, la partie entre Winnipeg et Port-Simpson. Nous n'avons pas à nous occuper de ces embranchements. Le gouvernement ne propose pas de construire le chemin de fer de Winnipeg jusqu'à l'Océan Pacifique, et le comité peut s'occuper de cette partie de la charte. L'objection principale est que le comité des chemins de fer n'a jamais eu à étudier cette question d'embranchements.

M. McCARTHY : Lisez l'article premier.

M. HUGHES (Victoria).

M. LENNOX : Si le comité a décidé la question, pourquoi proposez-vous un amendement maintenant ? Si le comité a examiné la proposition et l'a rejetée——

M. McCARTHY : Jamais.

M. LENNOX : Alors, il n'y a aucune raison de nous proposer cet amendement.

M. McCARTHY : Si l'honorable député veut bien lire la partie principale de l'article 12, il verra que l'intention était d'autoriser la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique à construire un chemin de fer depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, et à établir aussi des embranchements. Maintenant que c'est le gouvernement qui construit depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, il faut prendre les dispositions utiles pour que ces embranchements soient construits.

M. LENNOX : Ce n'est pas ainsi que je vois les choses, parce que si la proposition avait été faite devant le comité des chemins de fer et que celui-ci ne l'eût pas rejetée, elle serait aujourdhui dans le bill dont le comité a fait rapport à cette Chambre, et il n'y aurait aucune raison de proposer cet amendement. Mais l'auteur du bill nous propose aujourd'hui un projet qui n'a jamais été étudié par le comité des chemins de fer, et conséquemment, je proteste avec toute l'énergie dont je suis capable.

M. EMMERSON : On a parlé de construire une ligne entre Edmundston et Saint-Jean. A mon avis cela serait impraticable. Cette proposition ne servirait pas aussi bien les intérêts de la ville de Saint-Jean que l'amendement que je veux proposer. Chipman est un point commun, il serait dans les intérêts généraux de partir de ce point pour atteindre Saint-Jean par la route la plus courte possible. A Chipman il y a aujourd'hui une ligne qui relie Northan sur le chemin de fer Intercolonial avec la ville de Saint-Jean. Je proposerai que ces mots soient ajoutés à l'article :

Aussi construire un embranchement depuis la ligne principale à ou près de Chipman jusqu'à Saint-Jean, ou d'acheter tout autre embranchement qui pourrait servir les mêmes fins.

Cet amendement favoriserait les intérêts de tout le Canada, car il donnerait la route la plus courte possible jusqu'à un port de l'Atlantique.

M. KAULBACH : Je proteste contre les observations du représentant de Westmoreland. Son amendement serait souverainement injuste envers la Nouvelle-Ecosse, attendu que Chipman est à une grande distance au sud de la ligne droite qui relierait Edmunston à Moncton, et on pourrait atteindre beaucoup plus facilement ce dernier endroit au moyen d'une ligne plus courte qui coûterait moins cher à l'Etat que la ligne que l'honorable député propose de construire.

M. EMMERSON : C'est le projet de la compagnie, non celui du gouvernement.

M. KAULBACH : Le gouvernement n'en devra pas moins payer le coût de la construction de la voie ferrée. Je connais fort peu la route que la future compagnie se propose de suivre au Nouveau-Brunswick ; je puise mes renseignements sur un croquis de la carte du Nouveau-Brunswick et de Québec. La route de Québec à Moncton donne lieu à des problèmes de génie civil presque insolubles. Je devrais d'abord déclarer que je suis hostile au projet de construire une voie ferrée parallèlement à l'Intercolonial. De plus, je ne voudrais pas que le chemin de fer de Québec à Moncton passât par Edmundston, parce qu'il lui faudrait trop s'approcher de la frontière des Etats-Unis. Je m'y oppose pour le même motif qui me faisait combattre le projet de faire passer le Canadian-Northern par l'Etat du Minnesota avant de se rendre à la cité de Winnipeg. Mais s'il faut relier Québec à Edmundston, je me demande pourquoi on n'utiliserait pas l'Intercolonial jusqu'à Rivière-du-Loup, puis le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à Edmunston et pourquoi on ne se rendrait pas en ligne droite d'Edmundston jusqu'à Newcastle pour utiliser ensuite la ligne directe de ce dernier endroit jusqu'à Moncton. Mais si vous passez par Chipman, vous faites un détour que vous éviteriez en vous rendant d'Edmundston à Moncton en passant par Newcastle. En partant d'Edmundston on se rend presque aussi vite à Newcastle qu'à Chipman, et je crois que la distance qui sépare Newcastle de Moncton ne dépasse pas 70 milles.

Une VOIX : Observez le règlement.

M. KAULBACH : M. le président, si j'enfreins le règlement, je veux réprendre mon siège ; pourtant je ne crois pas m'écarter du sujet de la discussion plus que ne l'ont fait quelques députés qui ont pris la parole avant moi.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je n'ai pas rappelé l'honorable député (M. Kaulbach) à l'observation du règlement.

M. KAULBACH : J'avais cru reconnaître votre voix M. le président. Je crois que mon honorable ami, le représentant de Westmoreland (M. Emmerson) a tort de demander que la voie ferrée passe par Chipman, parce que le parcours serait beaucoup plus que si le chemin de fer se dirigeait directement d'Edmundston à Newcastle et utilisait encore la voie de l'Intercolonial pour se rendre à Moncton.

M. FOWLER : Si l'honorable député (M. Emmerson) est sincère, s'il a autant de sollicitude qu'il semble en avoir pour les intérêts de la cité de Saint-Jean, je me demande pourquoi il s'oppose à ce que cet embranchement relie Edmundston à Saint-Jean. Qu'on construise par le plus court chemin la ligne-mère partant de Moncton, mais que l'embranchement d'Edmundston suivre la vallée du fleuve Saint-Jean, en passant par l'ancienne route de l'Intercolonial, approuvée par sir Leonard Tilley, mais mise de côté à la demande de M. Mitchell, s'il faut en croire la tradition. Que l'embranchement parte de là et il ne sera pas nécessaire de faire un détour pour atteindre Chipman, mais vous suivez une route plus directe, ainsi que le faisait observer le représentant de Lunenburg (M. Kaulbach), que si vous réfléchissiez la ligne principale pour la faire passer par Chipman. Cela serait plus avantageux pour Saint-Jean et pour ce pays important qu'aucun chemin de fer ne dessert, la vallée de la rivière Saint-Jean. Cette route est praticable et plus courte pour se rendre à Saint-Jean que si vous traversiez la province pour atteindre Chipman et ensuite, Saint-Jean. Il faut se rendre à Norton puis revenir à Saint-Jean par l'Intercolonial, ce qui fait un long parcours la long de deux côtés d'un triangle tandis qu'en se rendant directement à Moncton on n'a qu'un seul côté du triangle à parcourir.

M. EMMERSON : Dans une circonstance antérieure, j'ai pris la peine de démontrer au comité qui discutait cette question que pour se rendre à Saint-Jean par voie de Chipman, il ne faut parcourir que 67 milles de plus qu'en suivant la vallée de la rivière Saint-Jean, pour entrer dans la ville du même nom du côté ouest du port en longeant le chemin de fer Canadien du Pacifique. Je me suis également efforcé de démontrer qu'à l'ouest du port le Pacifique Canadien est presque le seul propriétaire des privilèges et des installations terminales, et qu'il est absolument nécessaire qu'un tel chemin de fer ait accès au port du côté est dans la partie appelée Saint-Jean-Est. Pour avoir de l'espace dans le port et des installations terminales il faut utiliser le terrain qui se trouve du côté est. La députation sait qu'une compagnie est propriétaire du pont qui traverse les chutes. Cela a toujours fortement entravé le trafic de la cité de Saint-Jean. Les péages sont élevés et la compagnie a un monopole et exploite un embranchement depuis le pont jusque dans la ville. On a toujours cru que cela était un obstacle grave aux progrès du commerce entre Saint-Jean et le pays qui s'étend à l'ouest. En passant par Chipman, on n'a que 37 milles de plus à parcourir et on peut entrer dans Saint-Jean du côté est du port où il y a de l'espace pour y installer les outillages nécessaires.

Je dirai à l'honorable représentant de King (M. Fowler) qu'il n'y a que quelques années que des études ont été faites sur le terrain par le chemin de fer de Témiscouata, il me semble, et sous la direction ou à la demande du Grand Tronc, si je ne me trompe pas. Ces arpentages, les derniers dans cette partie du pays suivent la route choisie depuis Edmundston jusqu'à un point à ou près Chipman et traversant cet endroit pour aller se raccorder à l'Intercolonial entre Moncton et Salisbury. Cette route est la plus courte, mais elle n'est pas la meilleure qu'on puisse choisir. Le représentant de Lunenburg sug-

gère de se rendre à Newcarlisle. Il doit cependant comprendre que la configuration du terrain rend son projet irréalisable. Il rencontrerait des obstacles tels que le lac Nipisiquit et les montagnes Chauves, et d'autres entre les rivières Tobique et Nipisiquit. Passe, si on pouvait suivre la ligne droite. Mais il faut compter avec les accidents géographiques et, cela étant, je crois que tous les membres du comité comprendront que la seule route possible se dirigerait d'Edmundston au sud vers le milieu de la province. Il serait impossible de passer beaucoup au nord. Le représentant de King le sait et il sait également que tout chemin qui passerait au milieu de la province l'amènerait près de Chipman——

M. FOWLER : Non.

M. EMMERSON : Peut-être à quelques milles de distance. Mais en cherchant la ligne la plus courte, on a passé à quelques milles en arrière de Chipman.

M. FOWLER : A une grande distance.

M. EMMERSON : J'ai vu les relevés des arpenteurs et je me suis entretenu avec ceux-ci, de sorte que je tiens mes renseignements de bonne source. Ainsi le chemin passerait à Chipman ou dans le voisinage. Le pays est désert entre Chipman et la source de la rivière au Saumon sur la route principale conduisant de Chipman à Harcourt dans la direction de Richibouctou, comté de Kent. J'ai parcouru ce pays, j'en connais la configuration et les accidents de terrains qui nous obligeraient à faire passer la voie ferrée dans le voisinage de Chipman. Rendu là, il serait plus avantageux de parcourir 70 milles pour atteindre la cité de Saint-Jean que de courir une distance égale pour se rendre à Moncton et revenir à Saint-Jean. Pour se rendre de Chipman à Moncton et revenir à Saint-Jean, il faut parcourir 150 milles. Grâce à cet embranchement que la compagnie veut construire ou acquérir, elle pourra se diriger de Chipman vers Saint-Jean, franchissant une distance de 70 milles environ, gagnant ainsi 90 milles. Si l'on suivait le parcours indiqué par le représentant de King (M. Fowler), on traverserait la vallée du fleuve Saint-Jean jusqu'à Frédéricton ; de là, deux chemins se présentent à notre choix sur la rive occidentale. On peut suivre celle-ci jusqu'à Hampstead en passant par Gagetown ; plus loin se rencontrent des obstacles qui vous obligent à allonger votre route. Ce chemin est impraticable, mon honorable ami le sait ; il y a des collines et des montagnes à franchir et des terrains bas qui sont inondés pendant un mois ou plus, au printemps et même pendant les crues d'automne. Il y a une autre route longeant la voie du Pacifique Canadien depuis Frédéricton jusqu'à Saint-Jean.

La distance n'est pas plus courte et vous vous heurtez au pont en atteignant le port ; la situation est telle que la présente compagnie ne pourrait pas avoir d'installations terminales. Le Pacifique Canadien a la haute main sur l'embranchement de Carleton et sur les installations terminales, et pour avoir plus d'espace de ce côté-là du port, il faudrait se rendre en rase campagne jusqu'à l'Anse aux Canards. Par la route projetée, en se dirigeant sur Chipman et en se rendant à Saint-Jean par cet embranchement, vous abrégez de 204 milles la distance qui sépare aujourd'hui Saint-Jean du pont de Québec par la voie de l'Intercolonial. Vous faites disparaître ces 204 milles de parcours et rapprochez d'autant Saint-Jean de Québec.

M. HUGHES (Victoria) : Les calculs de l'honorable député quant à la distance sont tout à fait inexacts.

M. EMMERSON : Je puis prouver qu'ils sont mathématiquement exacts, car je parle en connaissance de cause. Je pars de Chaudière, de l'endroit où le pont traversera le fleuve près de Québec et je prouve que, de là à Moncton, il y a 498 milles. De Moncton à Saint-Jean—mon honorable ami peut faire l'addition—il y a 89 milles. La distance totale dépasse la distance entre Chaudière——

M. KAULBACH : Quelle est la distance jusqu'à Chipman ?

M. EMMERSON : Il y a 383 milles pour se rendre à Saint-Jean en passant par Chipman.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député ne peut pas raccourcir la distance à moins de 425 milles en passant par Chipman.

M. EMMERSON : La distance par l'Intercolonial entre l'endroit où ce pont traverse le fleuve à Québec et Saint-Jean est de 587 milles. La distance, constatée par les arpentages qui ont eu lieu, entre ce point et Chipman et entre Chipman et Saint-Jean est de 383 milles. L'écart entre 383 et 587 est de 204 ; c'est ce qu'on gagne entre ces deux points. Cela ne tend qu'à prouver que, même s'il y a une erreur de quelques milles, on supprime 200 milles de distance entre ces deux villes, en suivant la route projetée, passant par Chipman et se rendant ensuite à Norton et de là à Saint-Jean. L'amendement que je propose permettrait à la compagnie d'obtenir ces privilèges et rapprocherait d'autant Saint-Jean de l'embranchement ; non seulement elle supprimerait cette distance, mais elle procurerait à cette ville une grande partie du trafic des marchandises voiturées par cette route. Certes, cela favoriserait Saint-Jean sans nuire à d'autres parties du pays, et l'exploitation de cet embranchement servirait les intérêts de la compagnie elle-même et ceux des compagnies de transport du Dominion.

M. FOWLER : Je désire faire observer à l'honorable député qu'à partir d'Edmunds-

ton, il faut longer la voie du Pacifique Canadien jusqu'à Grand-Falls. Il faut se rendre à Grand-Falls avant de pouvoir s'éloigner de la voie du Pacifique Canadien.

M. EMMERSON : La configuration du pays entre Edmundston et Grand-Falls ne permettrait pas de construire une voie ferrée soit au nord soit à l'est.

M. FOWLER : Précisément. Je sais pourquoi. La disposition du terrain est telle qu'on ne saurait s'éloigner de la voie du Pacifique Canadien qu'il faut longer jusqu'en approchant de Grand-Falls. Il faudrait également longer la voie du Pacifique Canadien sur une courte distance en passant sur la rive occidentale du fleuve. En ce qui a trait aux installations terminales, ce que mon honorable ami dit de la haute main que le Pacifique Canadien aurait sur les aménagements de tête de ligne dans l'ouest du port de Saint-Jean n'est guère exact. Je ne crois pas que cette compagnie possède les droits dont a parlé l'honorable député. C'est la cité de Saint-Jean qui a la haute main sur les installations terminales qui lui appartiennent et l'autorité du Pacifique Canadien n'est pas absolue.

M. EMMERSON : La cité a cédé irrévocablement l'embranchement de Carleton.

M. FOWLER : Cela est parfaitement vrai ; cependant les quais et les bassins qui, en définitive, constituent les véritables installation terminales, sont encore la propriété de la cité de Saint-Jean. Le Pacifique Canadien possède deux élévateurs, mais il y a dans l'ouest du port assez d'espace pour les aménagements des deux compagnies, et il n'y a plus qu'une question d'argent.

Si je comprends bien l'arrangement intervenu, c'est au Grand-Tronc-Pacifique de fournir les aménagements nécessaires dans tous les ports de l'Atlantique et du Pacifique où il se rendra. Par conséquent, l'argument de mon honorable ami ne s'applique pas dans le présent cas. A moins que l'embranchement ne parte d'Edmundston au lieu de Chipman, cette voie ferrée ne profitera pas, comme le prétend mon honorable ami, au port de Saint-Jean, foyer commercial d'une grande partie de la province du Nouveau-Brunswick dont les intérêts sont intimement liés à ceux de la cité de Saint-Jean. Malheureusement le représentant de cette cité est absent, mais le représentant du comté de Saint-Jean (M. Tucker) est ici et j'ai confiance qu'il corroborera la déclaration que je viens de faire. Je ne crois pas que l'honorable député oublie son devoir au point de se ranger à l'avis du représentant de Westmoreland et de dire que la route que celui-ci a proposé d'adopter serait aussi avantageuse pour la cité de Saint-Jean ou pour ses commettants que celle qui, partant d'Edmundston, se rendrait en droite ligne à la cité. Je me rends parfaitement compte des motifs qui font désirer au représentant de Westmoreland que le chemin de fer fasse ce détour par Chipman. Mon honorable ami représente le comté de Westmoreland dont Moncton est la principale ville, et il est tout naturel que l'honorable député désire que cette voie ferrée ne diminue pas d'importance, au point de vue des intérêts de Moncton, en piquant au plus court vers Saint-Jean. En suivant le tracé qu'il propose, le chemin de fer passerait à dix ou quinze milles plus près de Moncton que de Saint-Jean, et ce fait explique probablement dans une certaine mesure le désir qu'entretient le représentant de Westmoreland de voir l'embranchement partir de Chipman plutôt que d'Edmundston. S'il est sincère, l'honorable député devra avouer qu'il obéit à ce motif, car certains motifs influent imperceptiblement sur nous, bien que nous croyions nous montrer justes et impartiaux dans l'examen d'une question. Quant à moi, je n'obéis pas à de semblables motifs, car mon intérêt me dicterait une conduite contraire. Si l'embranchement partait de Chipman, une partie de la voie traverserait mon collège électoral, depuis Chipman jusqu'à Norton ; mais j'envisage l'intérêt particulier sans me laisser guider par des rivalités de clocher. Nous voulons voiturer les produits de l'ouest vers l'océan Atlantique par le plus court chemin, ce qui n'est possible qu'en adoptant le tracé que je recommande et je conseille à l'honorable député de modifier son amendement en replaçant le mot " Chipman " par le mot " Edmundston " et en biffant dans sa résolution tous les mots qui suivent le mot " Saint-Jean." Cela obvierait à toutes les difficultés. Le Grand-Tronc-Pacifique se rendra à Moncton afin de plaire à la députation de la Nouvelle-Ecosse et au représentant de Westmoreland ; mais qu'on construise un embranchement partant d'Edmundston, cela conciliera les deux camps et, de plus, favorisera les intérêts de la province.

M. EMMERSON : Les membres du comité ignorent peut-être qu'un chemin de fer relie déjà Edmundston à Saint-Jean.

M. FOWLER : Il y a un chemin de fer entre Québec et Saint-Jean.

M. EMMERSON : Il y a une ligne directe longeant le fleuve Saint-Jean reliant la cité du même nom à Edmundston.

M. HUGHES (Victoria) : N'y a-t-il pas une voie ferrée de Lévis à Edmundston?

M. EMMERSON : Il y en a une à partir de la Rivière-du-Loup.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a un chemin de fer de Lévis à Edmundston.

M. EMMERSON : Je crois que le représentant de King (M. Fowler) a entièrement oublié une chose très importante dans l'étude de cette question. Il est d'une extrême

importance d'avoir un chemin de fer qui desservira les terrains houillers dans le voisinage de Chipman et qui facilitera leur exploitation, et il est souverainement important pour la ville de Saint-Jean d'avoir des communications directes comme lui en fournirait la voie ferrée mentionnée dans mon amendement. Le représentant de King est vraiment fort désintéressé. Il ne tient pas compte des intérêts de ses commettants. J'avoue que j'ai le désir de contribuer de toutes façons aux progrès de la partie du pays où j'habite, non pas au détriment d'une autre partie du Dominion, mais dans l'intérêt général. Or, l'intérêt général, en ce qui a trait aux moyens de transport, exige qu'on choisisse la voie la plus courte entre Québec et Moncton pour faciliter le voiturage des marchandises et le transport des voyageurs.

Le cours naturel de ce trafic ou, du moins, d'une partie de ce trafic, serait par une courbe que ferait le chemin à ou près Chipman. Peu importe que ce fût à Chipman ou à cinq milles plus loin. On s'approcherait le plus de la cité de Saint-Jean, en adoptant l'amendement dont le comité est maintenant saisi. Inutile d'insister davantage. L'intérêt de Saint-Jean l'exige. Ce serait folie de songer à construire un chemin de fer partant d'Edmundston et longeant la voie du Pacifique. Deux chemins mènent à Saint-Jean. Vous pouvez suivre la ligne de Gibson sur la rive gauche du fleuve Saint-Jean ou partir de Woodstock en passant par la jonction McAdam. Ces deux lignes passent à Edmundston ; elles se relient directement avec la cité de Saint-Jean. Nous ne ferions que construire un long ruban de chemin de fer longeant la voie existante et nous ajouterions aux moyens de communication qui existent déjà entre Endmundston et la cité de Saint-Jean.

M. FOWLER : Il est étrange de vous entendre appeler ce chemin de fer une ligne transcontinentale aboutissant à Moncton qui n'est en aucune façon un port de mer. Mon honorable ami (M. Emmerson) dit qu'il ne faut pas construire cet embranchement d'Edmundston, parce qu'il y a déjà un chemin de fer partant de cet endroit. Ma foi ! il y a une voie ferrée partant de Chipman et se raccordant à l'Intercolonial à Norton ; une compagnie a été autorisée à la présente session de construire un chemin de fer reliant Chipman à Montréal ; plusieurs voies ferrées existent entre Québec et Saint-Jean ; d'autres joignent l'ouest à l'est ; est-ce une raison de ne pas établir un autre chemin de fer. Je suis surpris d'entendre mon honorable ami (M. Emmerson) invoquer un argument aussi spécieux. Il est, dit-il, animé du désir de favoriser ses commettants. Je le suis également. Mais l'intérêt du plus grand nombre doit primer celui du plus petit. Il appartient à un représentant du peuple d'avoir égard à tout le pays plutôt qu'à une région particulière, même s'il représente cette dernière, tant qu'il ne cause aucun tort.

M. EMMERSON : Vous laisseriez même le comté de King de côté?

M. FOWLER : Cela est impossible. Le comté de King est si près du cœur de la province du Nouveau-Brunswick que sa voix doit être entendue soit dans cette enceinte soit au dehors.

M. KAULBACH : Quant aux distances, les estimations du représentant de Westmoreland sont erronées.

M. FOWLER : Ses notions géographiques le sont également.

M. EMMERSON : Vous êtes un piètre magister.

M. KAULBACH : J'avoue ne pas connaître autant que mon honorable ami la province du Nouveau-Brunswick; pourtant, lorsque je jette les yeux sur la carte que j'ai devant moi, il m'est impossible de comprendre comment l'honorable député peut dire que la voie la plus courte de Québec à Moncton passe par Chipman.

M. EMMERSON : Mon honorable ami me permet-il de l'interrompre ? D'après les études faites sur le terrain, la voie praticable la plus courte passerait par Chipman. A vol d'oiseau, on peut raccourcir la distance en construisant un chemin aérien.

M. KAULBACH : De quelles études parlez-vous ?

M. EMMERSON : Des arpentages faits par les chemins de fer du Grand Tronc et de Témiscouata, il y a huit ou dix ans, qui sont les derniers, je crois.

M. KAULBACH : Je puis dire sans crainte que la voie de l'Intercolonial est aussi courte, si vous calculez la distance entre Edmundston et Chipman et entre ce dernier endroit et Moncton. Je ne saurais comprendre pourquoi l'honorable député tient à Chipman. Il n'y a pas lieu de faire ce détour et d'allonger le parcours entre Moncton et Edmundston. D'après l'horaire de l'Intercolonial, la nouvelle ligne projetée ne raccourcirait que d'environ 44 milles la distance à franchir de Québec à Moncton.

M. WADE : Où voyez-vous cela sur l'horaire de l'Intercolonial ?

M. KAULBACH : En passant par Rivière-du-Loup et le chemin de Témiscouata ; ce qu'il faudrait faire, attendu qu'on ne pourrait pas traverser la chaîne des monts Alleghanys——

M. WADE : Les Alleghanys ne s'étendent pas jusque là.

M. KAULBACH : Il y a une chaîne de montagnes de ce nom entre le fleuve Saint-Laurent et le fleuve Saint-Jean.

M. MORIN : Et ce sont les Alleghanys.

M. KAULBACH : J'ai donc raison. Pour éviter cette chaîne de montagnes, il faut se

rendre à Rivière-du-Loup, suivre le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à Edmundston et se diriger en droite ligne autant que possible vers Newcastle sur la voie de l'Intercolonial.

De là, on peut suivre l'Intercolonial jusqu'à Moncton. Ce serait la meilleure route à suivre et ceux qui connaissent le pays me disent qu'elle est praticable. Si mon honorable ami veut consulter la carte géographique, il constatera que la distance entre Edmundston et Newcastle est plus courte que le trajet pour se rendre à Chipman. De Chipman à Moncton, la distance est plus grande que de Newcastle à Moncton. Dans ces circonstances, j'ai raison de dire que cette route est la plus courte des deux.

M. HUGHES (Viltoria) : Je prends la liberté de citer quelques chiffres qui j'ai puisés dans les rapports les plus fidèles que j'ai pu me procurer. D'abord, la distance entre Moncton et Edmundston mentionnée l'autre jour par le premier ministre et relevée, a-t-il dit, lors d'un arpentage dont je n'ai pas trouvé de traces, mais je suppose que le représentant de Wesmoreland a cité ces mêmes chiffres. Au dire du premier ministre, 209 milles séparent Moncton d'Edmundston. Le plus court chemin pour atteindre Lévis a 196 milles de longueur et, en ajoutant 10 milles pour se rendre au pont, on obtient 415 milles, au moins, comme chiffre de la distance entre Moncton et le pont de Chaudière. Je me fais fort de dire qu'il faudrait ajouter au moins 10 pour 100 aux 209 milles de distance entre Moncton et Edmundston, soit 20 mille, ce qui porterait le total à 435 milles. Tous ceux qui se sont rendus jusqu'au cœur du Nouveau-Brunswick savent qu'il y a là une multitude de collines plus difficiles à franchir que des montagnes.

M. WADE : Comment calculez-vous la distance entre Moncton et Edmundston?

M. HUGHES (Victoria) : Dans son discours, le premier ministre a dit qu'elle était de 209 milles. En réalité, elle est plus considérable, mais j'accepte ses calculs. L'Intercolonial parcourt 577 milles, de Lévis à Saint-Jean. La distance de Lévis à Edmundston par voie de Chipman sera de 196 milles, ou de 206 milles du pont de Chaudière à Edmundston et de 209 mille à la bifurcation au delà de Chipman. On constate ensuite qu'il y a 15 milles de plus de Chipman à Saint-Jean que de Chipman à Moncton et que le chemin passera à 20 milles au nord de Chipman. Personne ne prétend que la ligne mère passera par Chipman. Par conséquent, comparativement à l'ancienne route, le parcours de la voie ferrée de Québec à Saint-Jean ne sera raccourci que de 127 milles, au plus, et de Québec à Moncton que de 48 à 50 milles.

M. FOWLER : Je propose que tous les mots après le mot " Chipman " dans l'amendement du représentant de Westmoreland (M. Emmerson) soient biffés, que le mot " Edmundston " soit inséré et que tous les mots qui viennent après le mot " Saint-Jean " soient rayés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le parrain du bill a proposé un premier amendement, que le représentant de Westmoreland en a proposé un deuxième et voilà que l'honorable député en présente un autre. Je crois qu'il nous faudra règler le sort d'un des deux premiers amendements avant de pouvoir en examiner un autre. Je ne veux pas insister, mais je crois bien interpréter le règlement.

M. FOWLER : Si le président veut s'en tenir strictement au règlement, je crois que l'amendement du député de Westmoreland (M. Emmerson) est aussi irrégulier que le mien, attendu que l'honorable député n'a pas donné un avis de présentation.

M. HUGHES (Victoria) : A mon sens, il faut donner avis de la présentation d'un amendement, mais l'avis n'est plus nécessaire quand il s'agit d'apporter les modifications à ce premier amendemnt.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que c'était une motion que le ministre de la Justice avait proposée.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un amendement à l'article tel qu'il se lit. même la demande d'ajouter quelque chose à un article est un amendement. Toutefois, je n'insiste pas pour que le règlement soit observé.

Le PRESIDENT (M. Logan) : Si on m'oblige à rendre une décision, je déclarerai que l'amendement du représentant de King, N.-B., (M. Fowler) est irrégulier.

M. FOWLER : D'après moi, vous devrez vous prononcer sur les deux amendements.

Le MINISTRE DES FINANCES : En tout cas, je crois que nous sommes tous d'accord à dire que nous ne voulons pas examiner trois amendements en même temps et je ne vois pas ce que mon honorable ami peut gagner à insister. Lorsque le sort de l'amendement du député de Westmoreland aura été scellé, mon honorable ami pourra proposer le sien.

M. FOWLER : Mais si l'autre est adopté ?

M. WILMOT : Je dois avouer qu'en écoutant le débat sur cette importante question, j'ai été frappé de l'ignorance profonde où l'on se trouve en ce qui a trait au tracé de ce chemin de fer allant de l'Atlantique au Pacifique. Je suppose qu'il s'agit d'abord de trouver la route la plus courte.

Quant au Nouveau-Brunswick, je sais que la ligne la plus directe conduisant au port maritime de Saint-Jean est celle qui traverse la partie occidentale de la province. J'ai recueilli des renseignements concernant les différentes lignes qui traversent le Nouveau-Brunswick. Mon honorable ami, le représentant de Victoria, N.-B. (l'honorable M. Costi-

gan), a présenté un bill relatif au chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick. Cette voie ferrée devait franchir la distance entre Québec et Connors, à l'extrémité nord de l'Etat du Maine, où se termine le réseau des chemins de fer du Nouveau-Brunswick. Je constate que de Québec à Connors il y a 134 milles ; de Connors à Edmundston, 32 milles ; d'Edmundston à Grand-Falls, 38 milles ; de Grand-Falls à Andover, 22 milles ; d'Andover à Woodstock, 54 milles ; de Woodstock à Frédéricton, 65 milles ; de Frédéricton à Saint-Jean, 65 milles, soit une distance totale de 410 milles entre Québec et Saint-Jean. De Québec à Saint-Jean, en passant par Chipman, il y a 461 milles. En prenant Frédéricton comme point de repère, il y a 460 milles pour se rendre à Saint-Jean par voie de Chipman et 400 en passant dans la vallée. De Frédéricton à Chipman une ligne de chemin de fer a été explorée, subventionnée et construite en partie. Dans l'intérêt de nos amis de la Nouvelle-Ecosse, je suppose qu'on devrait utiliser cette voie ferrée de Frédéricton à Chipman, puis se rendre en droite ligne à Moncton. Ce pays est favorable à la construction d'un chemin de fer. Je l'ai parcouru entièrement moi-même et, conséquemment, je parle en connaissance de cause. Une grande partie de cette voie ferrée traversera le comté que je représente.

Il y a un autre point que je veux faire ressortir. Le Pacifique-Canadien a déjà un chemin de fer dans la vallée du fleuve Saint-Jean. Je ne crois pas que l'Etat soit dans l'impossibilité d'acquérir cette voie ferrée. Elle est construite par le chemin le plus court vers la mer et je crois très raisonnable de demander au gouvernement d'en faire l'acquisition, ce qui coûterait la moitié moins, je crois, que de construire un chemin de fer dans le cœur de la province. Quant à la ligne d'Edmundston à Moncton, dont le premier ministre a parlé et qui traverserait en droite ligne le centre du Nouveau-Brunswick, personne ne saurait dire quels obstacles s'opposeraient à sa construction. Personnellement, je ne connais pas le nord de cette province, mais un grand nombre de jeunes gens de mon comté qui travaillent à la coupe du bois dans ce district me disent tous que le terrain y est très tourmenté. Le très honorable premier ministre a déclaré que la distance serait d'environ 209 milles. Cela peut être exact ; cependant, vu les obstacles à surmonter, il en coûterait beaucoup plus de construire et d'exploiter un chemin de fer dans cette région que de lui faire suivre le tracé que j'ai mentionné. La distance à parcourir sur l'Intercolonial pour se rendre à Saint-Jean est de 577 milles. Par la vallée du fleuve Saint-Jean, elle est de 410 milles et de 461 milles en passant par Chipman. Par conséquent, je crois qu'on devrait écouter ma recommandation, ce qui plairait à nos amis de la Nouvelle-Ecosse. On pourrait réaliser de grandes économies en acquérant cette partie du Pacifique Canadien qui traverse la vallée du fleuve Saint-Jean. Le gouvernement pourrait en même temps acquérir le chemin de Frédéricton à Chipman et Moncton. Cela coûterait moins cher que de construire une voie ferrée au centre de la province. Le représentant de Westmoreland a fait ressortir la difficulté de traverser la vallée du fleuve Saint-Jean depuis Frédéricton. Cette difficulté n'existe pas. Je connais cette route d'un bout à l'autre. En suivant la rive tout du long, alors on pourrait rencontrer les obstacles dont il parle. Mais je suivrais une ligne droite et descendrais jusqu'à Gagetown pour traverser ensuite le district de Nerepis jusqu'à celui de Westfield. Mon honorable ami sait qu'en suivant cette route plutôt qu'en longeant la rive, on raccourcirait la distance à franchir pour se rendre à Frédériction.

M. MORIN : Je crois que ce débat est oiseux. D'abord, à qui nous adressons-nous ? A un gouvernement qui ne sait pas ce qu'il veut. Y a-t-il un ingénieur, une carte, quelqu'un enfin pour lui apprendre ce qu'il désire L'autre jour, le premier ministre a fait lecture de ce qu'il devait lire. Auparavant il avait écrit à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) et rien de ce qu'il avait écrit ne reposait sur des données exactes.

Il a donné les différentes distances et je puis prouver qu'il fait erreur. Ainsi, les lumières nous manquent pour discuter cette question en connaissance de cause. Le gouvernement devrait renvoyer l'examen de cette mesure à la prochaine session, et dans l'intervalle faire étudier le pays par ses ingénieurs qui choisiraient le meilleur tracé. C'est alors, seulement, que nous pourrions discuter la question d'une façon intelligente. Chaque député opine en faveur de sa ville ou de son comté, et au milieu de tant d'avis contradictoires, comment le gouvernement peut-il démêler la vérité ? L'initiateur même du bill nous déclare qu'il est aux abois. Il s'est chargé de cette mesure, il est vrai, mais il n'en a cure. Quelqu'un, au cours de la conversation, me disait, l'autre jour : " Nous sommes à la merci des Vanderbilt, des Morgan et des Hay. Il m'a affirmé positivement, à New-York même, il y a six mois, que le chemin de fer passerait par la route que Morgan, Hay et Vanderbilt désigneraient, et que, quant à nous, il serait inutile de nous flatter de l'espoir que nous avons la haute main en pareille matière. Le gouvernment veut-il se livrer pieds et poings liés aux Morgan, aux Hay et aux Vanderbilt ? Si le gouvernement n'y prend garde, on verra des ingénieurs américains amener leurs ouvriers au pays et construire le chemin de fer là où ils le voudront ; puis, si quelqu'un s'avise d'adresser des remontrances au gouvernement, celui-ci se renfermera dans un mutisme absolu, et un beau matin, le pays apprendra que le chemin de fer

passe par la route désignée par Morgan. Il importe donc de faire la lumière sur cette question, et je remets à plus tard les observations que l'heure avancée de la séance ne me permet pas de formuler ce soir.

M. EMMERSON : Il y a quelques jours, j'ai donné quelques chiffres sur les distances. Je tiens à confirmer aujourd'hui ce que j'ai avancé, en donnant quelques détails. De la Chaudière à la station de Connor, la distance est de 130 milles.

M. HUGHES (Victoria) : A quelle source l'honorable député puise-t-il ces chiffres ?

M. EMMERSON : Je les tiens du ministère des Chemins de fer.

M. HUGHES (Victoria) : Il n'existe pas de tracé de ce chemin, au ministère. C'est sans doute une statistique approximative. Il n'y a pas de chiffres de ce genre, au bureau.

M. EMMERSON : Ces chiffres se rattachent à un chemin de fer projeté et pour lequel il existe une charte fédérale. Donc, de la Chaudière à la station de Connor, il y a une distance de 130 milles, ni plus ni moins; de ce dernier endroit à Edmundston, il y a 32 milles ; d'Edmundston au pont de Nashwaak, 123 milles ; de ce dernier point à Chipman, 32 milles ; de Chipman à Saint-Jean, 66 milles ; total ; 383 milles, de la Chaudière à Saint-Jean. La distance de la Chaudière à Saint-Jean, par voie de l'Intercolonial, est de 587 milles, soit un écart de 204 milles. Le député de King (M. Fowler) prétend que, au lieu de s'écarter de la ligne-mère à Chipman, c'est à Edmundston qu'il faudrait la quitter, et faire passer le chemin de fer par la vallée de la rivière Saint-Jean, bien qu'il existe déjà un vaste réseau de chemins de fer sur cette route. Je vais prouver que, de la Chaudière à Saint-Jean, la distance à parcourir par la route proposée par l'honorable député est plus grande que par l'autre route. Voici les distances réelles : de la Chaudière à Edmundston, il y a 162 milles ; de ce dernier endroit, à la jonction d'Aroostook, 67 milles ; de là à Woodstock, 53 ; de Woodstock à Frédéricton, 60 milles. Ainsi, de la jonction de la Chaudière à Frédéricton, par la route tracée, il y a un total de 332 milles.

M. WILMOT : Non, c'est 345 milles.

M. EMMERSON : Soit. De Frédéricton à Saint-Jean, il y a 66 milles ; soit un total de 398 milles, de la Chaudière à Saint-Jean, par la route proposée par l'honorable député. Par voie de Chipman, il n'y a que 383 milles, soit 15 milles en faveur de la route de Chipman. En présence de ces faits, l'amendement de l'honorable député ne tient plus debout.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la distance, par la route de l'Intercolonial, de Lévis, ou de la jonction de la Chaudière, à Saint-Jean?

M. EMMERSON : De la Chaudière, il y a 587 milles, et de Lévis, quelques milles de moins.

L'honorable M. HAGGART : De Lévis, il y a 578 milles.

M. EMMERSON : Le pont traversera le fleuve à Québec, et ce sera là, sans doute, le véritable et légitime point de départ. Le trafic passe par ce pont, et la ligne, partant de cet endroit, traverserait les paroisses en arrière de Lévis.

M. MONK : Quelle est la distance de Frédéricton à Moncton?

M. EMMERSON : Du pont de Nashwaak à Chipman, il y a 32 milles, et de ce dernier endroit à Moncton, 51 milles.

M. FOWLER : Je ne sais où l'honorable député a puisé ses renseignements ; mais si ses chiffres sont exacts, alors les cartes réputées fidèles jusqu'ici, ne le sont pas du tout. Si ses chiffres des distances sont exacts, alors la règle de géométrie qui veut qu'un côté d'un triangle soit plus court que les deux autres côtés, est absurde. Comme il n'existe pas de rapports d'ingénieurs à cet égard, nous n'acceptons la statistique de l'honorable député que sous bénéfice d'inventaire.

M. EMMERSON : Je vous en sais gré tout de même.

M. FOWLER : Un coup d'œil jeté sur la carte suffit pour faire comprendre l'inexactitude de ces chiffres. Voici une carte officielle publiée par le ministère que l'honorable député sera bientôt appelé à diriger, nous l'espérons. Nous acceptons donc cette carte comme absolument authentique. Ainsi en est-il du théorème que je viens de citer ; mais accepter les chiffres de l'honorable député serait la négation et de la carte officielle et du théorème. Evidemment, il a puisé ses renseignements à des sources peu autorisées. En effet, il est absolument impossible qu'une ligne d'Emundston à Saint-Léonard, car il faut suivre la ligne jusque-là, avant de s'en écarter—il est impossible, disje, que cette ligne vers Saint-Jean soit plus longue que celle qui traverserait le Nouveau-Brunswick jusqu'à Chipman, puis se dirigerait tout droit vers Norton sur l'Intercolonial. Cette route suit la direction de l'ouest, puis celle du sud-ouest, pour revenir à l'est.

M. EMMERSON : La distance de la Chaudière à la station de Connor est de 130 milles, et c'est la seule section dont je n'ai pas fait le tracé, si l'on excepte celui exécuté relativement à un chemin de fer pour lequel il existe une charte fédérale. De la station Connor à Edmundston, d'après la carte des distances publiée par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique——

M. FOWLER : Votre ligne mère suit ce tracé.

M. EMMERSON : Je cite les chiffres relatifs aux distances. Pour les distances d'Edmundston au pont de Nashwaak, d'Edmundston à Grand-Falls, ou dans le voisinage, il y a l'itinéraire actuel du chemin de fer Canadien du Pacifique, et le tracé de la ligne. Au delà, il y a l'arpentage effectué il y a quelques années, et mes chiffres reposent sur les données résultant de cette étude du pays.

M. FOWLER : Ainsi votre projet laisse Frédéricton de côté.

M. EMMERSON : L'objectif est le point de Nashwaak, qui est à neuf milles de Frédéricton. Tous ces chiffres sont absolument exacts, puisqu'ils reposent sur des arpentages ou des tracés de lignes en existence. Il ne saurait donc y avoir d'erreur au sujet de la distance de 383 milles. Le député de Sunbury (M. Wilmot) prétend que la distance est de 398 milles, et que cette route est plus longue que celle de Chipman, c'est-à-dire, la route dont a fait le tracé, il y a quelques années, relativement à la ligne de chemin de fer projetée devant passer par le centre de la province.

M. FOWLER : D'après votre tracé, quelle est la distance de Frédéricton à Chipman ?

M. EMMERSON : De Nashwaak, il y a 32 milles, et de là à Saint-Jean, 66 milles.

M. FOWLER : De Chipman à Saint-Jean, 66 milles; de Nashwaak à Chipman, 32 milles, soit 98 milles. Ce pont de Nashwaak est à neuf milles de Frédéricton, et Frédéricton est à 66 milles de Saint-Jean ; or 66 et 9 font 75 milles, et en soustrayant 75 de 98, il reste 23, ce qui constitue l'avantage de la route que je préconise. J'ai donc prouvé que les chiffres de l'honorable député sont absolument inexacts.

M. FRASER : Votre argument n'est pas probant.

M. FOWLER : L'honorable député (M. Fraser) ne saurait parler de cette question en connaissance de cause ; il en ignore les premiers mots. L'honorable député (M. Fowler) dit que du pont de Nashaak a Frédéricton, il y a 69 milles.

Je viens de lui prouver, par ses propres aveux, que la route que je préconise est de 23 milles plus courte que celle de Chipman à Saint-Jean. Je ne m'explique pas son attitude hostile à l'égard de cette route.

Cela favoriserait certainement les intérêts de Moncton, que l'honorable député en sa qualité de représentant du Nouveau-Brunswick devrait s'efforcer de protéger, et l'intérêt de tout le pays demande aussi que l'on atteigne un port de l'Atlantique par la route la plus courte possible. On a dit à la ville de Saint-Jean qu'elle aurait tout le trafic des marchandises tandis qu'Halifax aurait celui des voyageurs. Or, si vous raccourcissez la route de 23 milles en allant directemest à Saint-Jean au lieu de passer par Chipman pourquoi ne pas choisir cette route ? Cela n'affectera pas nos amis de la Nouvelle-Ecosse, cela ne nuira à personne et le port de Saint-Jean en profitera beaucoup. Conséquemment je crois que l'honorable député devrait retirer son amendment et laisser adopter le mien.

M. EMMERSON : L'honorable député a parlé de la vallée de la rivière et je lui ai fait remarquer que la distance par cette route depuis Woodstock jusqu'à Frédéricton et de là jusqu'à Saint-Jean serait de 398 milles. J'ai dit aussi que l'autre route par le pont de Nashwaak——

M. WILMOT : Où se trouve ce pont? Juste en face de Frédéricton ?

M. EMMERSON: Mon honorable ami ne connaît pas du tout ce pays. Il y a le pont couvert et le pont de Nashwaak.

M. FOWLER : Ces deux ponts sont sur la rivière Nashwaak.

M. EMMERSON : Ils sont tous deux sur la rivière. Celui qui est connu sous le nom de pont de Nashwaak est plus haut sur la rivière. La différence de longueur entre la route par ce pont, et la route par la rivière, est de 15 milles. Il s'agit de savoir laquelle des deux routes est la meilleure. Le pont de Nashwaak est à neuf milles de Frédéricton, peut-être plus. Mon honorable ami de York, N.-B. (M. Gibson), dit qu'il est à plus de 20 milles. Cela n'affecte pas la question au sujet de ces routes. Il y a la route par le pont de Nashwaak et la route par la rivière. Celle par le pont de Nashwaak est la plus courte.

M. HUGHES (Victoria) : Je ne dirai pas que l'honorable député de Westmoreland a voulu tromper le comité, mais il nous a présenté ses chiffres d'une manière certainement équivoque, lorsqu'il a dit qu'il les avait obtenus du ministère des Chemins de fer et Canaux et que la distance entre Lévis et Connors était de 136 milles.

M. EMMERSON : 130 milles.

M. HUGHES (Victoria) : Mon honorable ami se trompe ; il aurait dû ajouter le 6. Ce sont les chiffres donnés par les promoteurs du chemin.

M. EMMERSON : On m'a dit 130.

M. HUGHES (Victoria) : Ces chiffres ne sont pas même les chiffres exacts, ainsi que mon honorable ami doit le savoir. On n'a jamais exploré cette route, et il est bon de prendre ces chiffres avec un gros grain de sel. Plus que cela, il n'est pas possible de faire un chemin de fer à cet endroit. Tout au plus est-il possible d'y faire un chemin de voiture, mais personne n'en peut dire la longueur.

M. EMMERSON : L'honorable député se trompe.

M. TALBOT: L'honorable député qui vient de parler (M. Hughes, Victoria) serait surpris si je lui montrais les rapports de trois explorations qui ont été faites depuis la Chaudière jusqu'à Edmundston, qui est à 30 milles plus loin que Connors.

M. HUGHES (Victoria) : Ces explorations ont certainement été faites, mais pas jusqu'à Connors—pas par la route que l'on propose de suivre.

M. TALBOT : Au delà de Connors.

M. HUGHES (Victoria) : On n'a pas fait l'exploration de la route dont il est question ici. Je ne m'occupe pas de ce que dit l'honorable député.

M. EMMERSON : L'honorable député ne connaît pas tout ce qu'il y a au ministère des Chemins de fer?

M. HACKETT : Il y a quelque temps j'ai demandé au gouvernement de nous dire ce qu'il se proposait de faire en faveur de l'Ile du Prince-Edouard en rapport avec ce transcontinental, et je n'ai pas reçu de réponse; mais que l'on garde à notre égard un silence dédaigneux ou non, je suis ici pour défendre les droits de l'Ile du Prince-Edouard et je prétends que le gouvernement devrait faire quelque chose en faveur de l'île. Nous savons tous que cette compagnie n'est que l'ombre, et que sa substance réelle est le gouvernement, et je demande au gouvernement ce qu'il se propose de faire à l'égard de l'île du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est dit aucune part dans ce bill que le gouvernement se propose de faire quelque chose pour quelqu'un. Ce bill constitue une compagnie de chemin de fer. Il n'y a pas un mot disant que le gouvernement va faire quelque chose.

M. HACKETT : J'ai un amendement à proposer.

M. McCARTHY : Il y a déjà trois amendements sur le bureau.

M. HACKETT : Votez-en un ou deux et je vais proposer le mien.

Le comité adopte l'amendement de M. Emmerson.

M. HACKETT : Je propose l'amendement suivant :

La Compagnie pourra acquérir et exploiter le chemin de fer depuis Sackville sur l'Intercolonial jusqu'au cap Tourmente dans le Nouveau-Brunswick, et advenant cet achat, ladite Compagnie devra construire une jetée à la pointe Carleton dans l'Ile du Prince-Edouard, qui est un lieu de débarquement convenable pour les steamers et maintenir une communication effective l'hiver et l'été entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Un amendement doit se rapporter à l'article que l'on discute. Cet amendement n'est pas dans l'ordre.

M. HACKETT : Je dois me soumettre à votre décision, M. le président, mais est-ce le désir du gouvernement que mon amendement soit rejeté ? Je demande au ministre des Finances de venir à mon secours. Il est très au fait des affaires de l'Ile du Prince-Edouard, car il est venu chez nous et il a fait de grandes promesses au peuple. Cette compagnie n'est que l'ombre, le gouvernement est la substance. Le bill autorise la compagnie à acquérir des chemins de fer, construire des steamers, et il est très injuste que l'on déclare ainsi mon amendement hors d'ordre, lorsqu'il est certain qu'il a des rapports avec tout le bill, et aussi, je crois, avec l'article que nous discutons.

M. HUGHES (Victoria) : Je propose :

Que l'amendement soit modifié en effaçant les mots "ou Gravenhurst".

Si vous adoptez cet article sans en éliminer le mot " Gravenhurst " la compagnie du Grand-Tronc pourrait nuire à la construction du chemin de fer de la Compagnie du Pacifique depuis Toronto jusqu'à Sudbury et du chemin de fer de la baie James jusqu'à Wahnapitea.

L'amendement de M. Hughes est rejeté.

M. HUGHES (Victoria) : Lorsque l'on fait des changements radicaux à un bill on devrait observer les règles de la Chambre et renvoyer le bill au comité des chemins de fer.

L'amendement à l'amendement est adopté.

M. WILMOT : Je propose :

Qu'après le mot "Moncton" à la page 3, ligne 11, article 12, on ajoute les mots "ou la ville de Saint-Jean".

M. McCARTHY : Lorsque l'honorable député a donné avis de cet amendement il était entendu que la Compagnie du Grand Tronc devait construire la section de Québec à Moncton, mais comme c'est le gouvernement qui maintenant doit construire cette section, cet amendement aura plus sa place dans le bill que proposera le gouvernement.

M. WILMOT: Est-ce que ce bill est comme les lois des Mèdes et des Perses ? Est-ce qu'on ne peut rien y changer?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question a été longuement discutée au comité et elle a été rejetée, et je ne crois pas que la Chambre désire la discuter de nouveau à cette heure avancée de la nuit.

M. WILMOT : Le ministre des Finances se trompe lorsqu'il dit que j'ai proposé cet amendement devant le comité des chemins de fer. L'amendement dont il parle demande de construire le chemin jusqu'à Saint-Jean, et le présent amendement dit : Moncton ou Saint-Jean.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'accepte la rectification, mais le fonds de la question en est le même.

L'honorable M. HAGGART : Puisque le gouvernement se propose de construire cette section du chemin l'amendement aura plus sa place dans le bill du gouvernement.

M. HUGHES (Victoria) : Cela ne fera pas de mal de le proposer maintenant.

L'amendement de M. Wilmot est rejeté.

M. MONK : Une des raisons données par l'honorable ministre en faveur de la construction de la partie orientale du chemin par le gouvernement est que ce chemin servira à tous les autres chemins de fer comme au Grand Tronc. Cette règle s'applique-t-elle aux embranchements que l'on propose de faire construire dans les provinces d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick, par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? Les autres compagnies auront-elles les mêmes droits de circulation sur ces embranchements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le traité avec la compagnie ne parle pas de ces amendements ; il ne se rapporte qu'à la ligne principale. Les embranchements tomberont sous le coup de l'Acte général des chemins de fer.

M. CLANCY : Ces embranchements ne font pas réellement partie du chemin du gouvernement. Ce sont plutôt des lignes principales construites par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'oppose à ce que l'on discute à propos de ce bill le projet du gouvernement ; mais je puis dire en attendant cette discussion que ces lignes seront des embranchements du chemin principal qui sera loué à la Compagnie du Grand-Tronc. Cette compagnie a loué cette ligne et comme locataire elle désire construire des embranchements.

M. CLANCY : Vous pourriez tout aussi bien dire que les chemins que le Grand-Tronc traverse aujourd'hui et qu'il a loués sont des embranchements. Ce ne sont pas des embranchemnts mais des chemins distincts.

M. HUGHES (Victoria) : Je suppose que l'on pourrait tout aussi bien dire que le gouvernement pourrait construire ces embranchements et en faire présent à la Compagnie du Grand-Tronc.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous verrons cela plus tard.

M. McCARTHY : Voici l'autre amendement dont j'ai donné avis, et que je propose d'ajouter au bill, comme article distinct :

Les directeurs de la Compagnie auront le pouvoir de faire des conventions avec le gouvernement du Canada ou avec les commissaires autorisés à conclure ces conventions au nom du gouvernement du Canada, relativement à la construction et à l'exploitation d'une ligne de chemin de fer ou toute partie d'icelui, devant être la propriété du gouvernement, entre la ville de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick et la ville de Winnipeg, dans la province du Manitoba ; toutefois, cette convention ne deviendra exécutoire que lorsqu'elle aura été approuvée par la majorité des votes donnés par les actionnaires de la Compagnie présents ou représentés par leurs fondés de pouvoirs, à toute assemblée annuelle ou à une assemblée spéciale des actionnaires dûment convoquée dans ce but.

Cet amendement confère tout simplement à la compagnie en question le pouvoir d'effectuer l'affermage contenu dans le projet du gouvernement.

L'honorable M. HAGGART : D'ordinaire, on exige les deux tiers des votes des actionnaires.

On adopte l'amendement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je désire ajouter un amendement attribuant à la compagnie tous les pouvoirs voulus pour l'exécution de la convention intervenue entre cette dernière et le gouvernement.

On adopte l'amendement.

M. FOWLER : Je désire ajouter au bill l'article dont j'ai déjà donné avis. Je propose en amendement l'addition de l'article que voici :

Que tout le trafic de provenance canadienne, reçu sur le parcours de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, et destiné à l'exportation au delà de l'Atlantique sera expédié par des ports canadiens, lorsque l'expéditeur n'aura pas engagé une route spéciale, et le Grand-Tronc-Pacifique transportera toutes les marchandises à un port maritime canadien de l'est aussi bon marché qu'il les transporterait à un port des Etats-Unis du littoral de l'Atlantique.

On a inséré au contrat, paraît-il, une disposition similaire, mais elle ne figure pas dans le projet de loi en discussion. Comme le gouvernement a reconnu la légitimité de cette proposition en l'insérant au contrat, il y a lieu de l'adopter ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là une des questions qui ont été débattues par le comité des chemins de fer et l'avis auquel je me suis rallié, de concert avec plusieurs autres membres du comité, est qu'il y a lieu d'inclure pareilles dispositions dans la convention, mais non pas dans un projet de loi d'intérêt privé. Le gouvernement a amplement pourvu à la chose dans le contrat, et il ne servirait de rien d'insérer dans cette charte l'article proposé.

M. FOWLER : Je ne saurais me ranger à l'avis du ministre. Le gouvernement, prétend-il, a inséré au contrat une stipulation similaire ; mais je soutiens que nous avons droit le l'inclure dans la charte. Puisque la compagnie demande une charte, nous avons droit d'y insérer toutes les obligations que nous jugeons utiles. Le ministre n'a nullement prouvé que cet amendement est inacceptable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a deux arguments qui militent contre la propo-

sition de l'honorable député. S'il était nécessaire et convenable d'ajouter pareille prescription à la charte, je préférerais lui donner une rédaction différente. Le teneur même de la convention est préférable à celle de l'amendement proposé, et s'il y avait lieu d'ajouter cet amendement à la charte, il faudrait une rédaction plus soignée. En outre, cette disposition cadrerait mal dans la charte. Il n'est légitime d'imposer pareille obligation à la compagnie que lorsqu'il s'agit de subvention accordée par l'Etat. D'ailleurs, cette disposition figure dans la loi tendant à accorder le concours financier de l'Etat à la compagnie.

M. HUGHES (Victoria) : Dans l'hypothèse où la compagnie établirait des embranchements se raccordant à la ligne affermée ou à la ligne de l'ouest de Winnipeg, alors, d'après le raisonnement du ministre, cet article ne s'appliquerait pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'applique à tous les embranchements.

M. HUGHES (Victoria) : Même aux embranchements construits sans l'aide de l'Etat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Abstraction faite de la question de savoir si l'Etat accorde, oui ou non, son concours financier.

M. HACKETT : Avant qu'il soit fait rapport sur ce projet de loi, puis-je savoir, M. le président, ce qu'est devenu l'amendement que j'ai proposé ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : On a soulevé une double objection contre cet amendement : d'abord, il n'a pas été donné d'avis préalable, puis, à mon avis, cet amendement n'a pas de rapport avec la question débattue.

M. HACKETT : Voudriez-vous le laisser en suspens, pour plus ample délibération ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Que l'honorable député en donne avis pour la troisième lecture..

M. HACKETT : Alors, que cet amendement serve d'avis, M. le président.

M. FOWLER : Il y a d'autres amendements dont quelques députés ont donné avis.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il ne suffit pas de donner avis de ces amendements, pour qu'ils viennent en délibération en séance du comité.

M. FOWLER : Cependant, M. le président, vous avez lu quelques amendements qui n'avaient pas été proposés.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai présenté l'amendement de M. McCarthy, parce qu'il est l'auteur de la proposition de loi. Mais si les députés s'absentent des séances du comité, et croient que je vais soumettre leurs amendements au comité, ils font erreur.

Il est rendu rendu compte du projet de loi ainsi modifié.

COMPAGNIE DE BATEAUX-TRAVERSIERS DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

La Chambre se forme en comité, afin de délibérer le bill (n° 180) tendant à constituer en corporation la Compagnie de bateaux-traversiers de l'Ile du Prince-Edouard.

Article 14.

M. FOWLER : Il y a ici une phrase se rattachant à ces hypothèques " non incompatibles avec la loi " et qui donne à entendre qu'il serait loisible à la compagnie de faire une hypothèque incompatible avec la loi. Il faudrait éliminer du bill cette phrase malencontreuse.

M. EMMERSON : Ce sont là les dispositions qui figurent d'ordinaire dans les bills relatifs à la constitution des compagnies de steamship, et c'est le comité qui les a insérées au bill en question.

M. FOWLER : Cela n'autorise pas l'insertion de pareilles phrases.

Il est fait rapport sur le projet de loi, qui subit sa troisième lecture.

M. EMMERSON : Je propose que le bill soit adopté et qu'il porte pour titre : " Loi constituant en corporation la Compagnie maritime de chemin de fer et de transports."

On adopte la motion.

INTERPELLATIONS.

LE CAPITAINE DIXON, DU CONTINGENT CANADIEN.

M. HUGHES (Victoria) :

1. Le capitaine Dixon a-t-il été envoyé dans le Sud-africain avec le premier contingent canadien dans le but d'écrire pour le gouvernement, l'histoire des contingents canadiens pendant la guerre ?
2. Dans la négative, quels étaient ses fonctions ?
3. Cet officier a-t-il transmis au gouvernement sa narration historique ?
4. Dans l'affirmative, le gouvernement la déposera-t-il sur le bureau de la Chambre, afin qu'on puisse en prendre connaissance, et si la chose est jugée nécessaire, sera-t-elle imprimée pour distribution ?
5. Le capitaine Dixon est-il encore du service actif ? Dans la négative, quand a-t-il quitté le service ? Et où est-il en service actuellement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE (sir F. W. Borden) :

1 et 2. Il a été envoyé en Afrique-sud, à titre d'historiographe.

3. Non.

4. Quand sa narration historique nous sera parvenue, si elle est jugé d'importance suffisante, elle sera déposée sur bureau.

5. Il appartient à le réserve des officiers. Depuis son retour de l'Afrique-sud, il n'a pas été à la solde du gouvernement fédéral.

RESERVE DES SAUVAGES.

M. BENNETT, par M. Hughes (Victoria) :

Pendant les derniers cinq ans, a-t-on porté plainte au sujet d'empiétement sur la réserve des sauvages de Duceis à la Rivière-aux-Français ? Dans l'affirmative qui a commis ces empiétements, et a-t-on payé des dommages-intérêts, et pour quel chiffre ? Si quelque montant a été payé, de quelle manière en a-t-on disposé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) : Le seul empiétement dont le ministère ait reçu avis est celui commis par la "Hardy Lumber Company" sur la réserve des sauvages Duceis, sur la rivière des Français, au cours de l'été de 1899. La quantité de bois abattu a été de 1,129 billes de bois de sciage, contenant 172,336 pieds pour laquelle le gouvernement a exigé et perçu $1,034.02, pour bois et dommages-intérêts. Cette somme a été placée au crédit des sauvages de cette réserve.

GRACE ACCORDEE A RODOLPHE HETU.

M. NORTHRUP, par M. Hughes (Victoria) :

1. Rodolphe Hétu a-t-il été gracié dernièrement ? Dans l'affirmative, à la recommandation de qui ?

2. Pour quel délit avait-il été condamné ? Quelle était la durée mentionnée dans la sentence ? Et depuis combien de temps subissait-il sa peine ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) :

1. Oui, à la recommandation du ministre de la Justice, appuyé par des certificats de médecins établissant que la réclusion provoquait le rapide développement de la phtisie chez le patient, et que, à moins qu'on ne le remît en liberté, tout traitement deviendrait inutile.

2. Hétu a été condamné, pour crime de faux et pour manœuvres frauduleuses aux élections. Du premier chef, il a été condamné à douze mois d'incarcération, et du deuxième chef, et à une amende de $500, ou à défaut de paiement, à six mois d'emprisonnement.

Il a été libéré, après sept mois et un jour d'incarcération.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : En l'absence du premier ministre, je propose que la Chambre se forme en comité, afin de délibérer demain, le projet de résolution dont voici la teneur :

Qu'il est expédient, relativement au bill actuellement soumis à cette Chambre concernant la construction d'un chemin de fer National Transcontinental, de ratifier la convention, mentionnée dans l'annexe dudit bill, intervenue le 28 juillet 1903 entre le gouvernement et certaines personnes, au nom de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui sera constituée par le parlement au cours de la présente session et d'autoriser le gouvernement à faire tout ce qui est nécessaire pour rendre exécutoires ce projet de loi et cette convention.

Je dois ajouter que Son Excellence le Gouverneur général, ayant pris connaissance de l'objet de ce projet de résolution, la recommande à la Chambre.

On adopte la motion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre lève sa séance.

L'honorable M. HAGGART : Quel est l'ordre des délibérations pour demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous étudierons le projet des résolutions relatives à la magistrature et peut-être celles concernant les primes à l'industrie du fer et de l'acier. Le premier ministre a exprimé l'intention de poursuivre l'étude de la mesure relative au Grand Tronc.

On adopte la motion et la séance est levée à 1 heure du matin, mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 4 août 1903.

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

INDEPENDANCE DU PARLEMENT—M. LOY, DEPUTE.

M. F. B. WADE : Je présente le second rapport du comité des privilèges et élections, qui se lit comme suit :

Mardi, le 4 août 1903.

Le comité des privilèges et élections a l'honneur de présenter son second rapport conçu dans les termes suivants :

Conformément à l'ordre de renvoi du 22 juillet 1903, votre comité a fait une enquête complète sur les allégations y énoncées au sujet de George M. Loy, député du district électoral de Beauharnois ; il s'est enquis de tous les faits qui se rattachent à l'acquisition, par le gouvernement du Canada, de l'immeuble y mentionné et de toutes matières relatées dans la déclaration y contenue ; il a aussi entendu la déclaration assermentée dudit George M. Loy, ainsi que la preuve faite par tous les témoins qui ont comparu devant le comité, et il a examiné tous les papiers, documents et pièces produits, et il soumet ce qui suit comme résultat de son enquête, savoir :—

1. Les allégations contenues dans les sept premiers paragraphes ont été prouvées en substance, mais votre comité ne voit pas que lesdites allégations justifient l'accusation portée contre l'honorable député de Beauharnois d'avoir violé le chapitre 11 des Statuts Revisés du Canada.

2. Quant à l'allégation contenue dans le paragraphe 8 :—

"Que depuis le transfert de sadite propriété à Archambault jusqu'à la date de la vente de ladite propriété à la Couronne ou au gou-

vernement du Canada, ledit George M. Loy n'a jamais cessé d'être le propriétaire dudit immeuble, votre comité constate qu'en vertu de la loi de la province de Québec, en tant qu'elle se rapporte aux faits prouvés devant votre comité, M. Loy a cessé d'être propriétaire de l'immeuble lorsque M. Archambault a pris possession en vertu de ladite convention faite avec M. Loy le 4 janvier 1903, et que M. Loy a repris possession dudit immeuble le ou vers le 15 juin suivant.

3. Quant à l'autre allégation contenue dans ledit paragraphe 8 : qu'à l'époque de la vente de ladite propriété, le 20 janvier 1903, ledit Robert Bruce Johnston agissait simplement pour et au nom dudit Loy qui, de cette manière, a vendu indirectement sadite propriété à la Couronne ou au gouvernement du Canada, en violation du chapitre 11 des Statuts Revisés du Canada," votre comité constate que ledit Robert Bruce Johnston n'a en aucun sens ni à aucune époque agi pour ou au nom dudit Loy ; mais que ledit Johnston a représenté à M. Loy qu'il achetait la propriété pour son propre compte pour des fins commerciales ; et lorsque M. Loy a consenti à vendre son immeuble audit Johnston, il a cru que la représentation de ce dernier était vraie, et il s'est départi du titre de ladite propriété en faveur dudit Johnston sans savoir ou présumer que ledit immeuble n'était pas requis par ledit Johnston pour les fins représentées ; et ledit Johnston, d'après la preuve faite, n'était pas un fonctionnaire du gouvernement et ne savait pas, quand il en a fait l'acquisition pour M. Dandurand, que l'immeuble était acheté pour la Couronne, et votre comité est d'avis que M. Loy n'a pas violé les prescriptions dudit chapitre 11 des Statuts Revisés du Canada, intitulé : "Acte concernant le Sénat et la Chambre des communes."

4. Quant à l'allégation contenue dans le paragraphe 9, votre comité trouve que tout en étant exacte, la représentation qui y est faite de la valeur portée au rôle d'évaluation ne constitue cependant aucune preuve de la valeur réelle de l'immeuble, attendu qu'il a été démontré qu'à Valleyfield l'évaluation des immeubles ne représente que la moitié ou les deux tiers de la valeur réelle ; et votre comité trouve que le prix payé pour l'immeuble en question n'excède pas sa valeur réelle.

5. Quant à l'allégation contenue dans le paragraphe 10, votre comité constate qu'à l'époque de ladite vente, la Couronne ne possédait à Valleyfield aucune propriété pouvant servir aux fins pour lesquelles ladite propriété a été achetée.

6. Le témoignage rendu par M. Loy, lors de son interrogatoire, n'a été contredit en aucune manière par les dépositions d'aucuns des témoins, mais il a été appuyé et corroboré par les autres personnes qui ont eu connaissance de la transaction.

Conformément aux instructions qu'il a reçues, votre comité annexe au présent rapport les dépositions prises devant lui, ainsi que les pièces déposées et toutes les procédures faites en vertu de l'ordre de renvoi.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé) F. B. WADE,
Président.

M. F. D. MONK : Si le règlement ne s'y oppose pas, je proposerai que le compte rendu des séances du comité, les dépositions prises devant lui, ainsi que les rapports soient imprimés pour être distribués aux députés. L'ensemble des dépositions constitue environ 250 pages de matière écrite à la machine, et je présume qu'il ne sera guère possible à la députation de se former une opinion au sujet des deux rapports, celui de la majorité et celui de la minorité, si les dépositions ne lui sont pas mises sous les yeux. En réalité, je ne crois pas qu'aucun membre de la Chambre, ou même qu'un seul membre du comité ait lu ces dépositions. Si les députés qui ont suivi très assidûment les séances du comité n'ont pas pu prendre connaissance des témoignages, à plus forte raison ceux qui n'ont pas suivi les délibérations du comité auront-ils besoin, avant de se prononcer au sujet des rapports, de consulter la preuve que l'on a recueillie. Il s'agit ici d'une affaire très importante, d'une affaire qui touche aux privilèges de cette Chambre, et en présentant cette motion qu'appuie l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart), je crois me rendre au désir unanime de la députation qui sera invitée à se prononcer sur cette question de privilège.

M. l'ORATEUR : Avant de mettre cette motion aux voix, j'aimerais connaître le sentiment de la Chambre au sujet de l'article 94 du règlement, qui se lit comme suit :

Avant d'être mise aux voix, toute motion tendant à faire imprimer quelque document devra au préalable être soumise au comité mixte des impressions qui fera rapport à ce propos.

Le règlement me porte à croire que la question devrait être soumise au comité mixte des impressions avant que la Chambre soit invitée à rendre sa décision.

M. MONK : S'il le faut, M. l'Orateur, je proposerai que l'article du règlement que vous venez de citer soit suspendu dans le cas actuel. Il y a urgence en la matière tant pour l'honorable député que la question concerne que pour la Chambre elle-même. Au surplus, je ne crois pas m'écarter des règles ordinaires de la procédure en présentant une motion comme celle-ci.

Le PREMIER MINISTRE : Je m'opposerai à l'adoption de la motion, à moins qu'on ne me démontre au préalable que cette impression est nécessaire.

M. WADE : A deux ou trois de ses séances le comité a étudié la question de l'impression des dépositions, et il a décidé à la presque unanimité des voix que cette impression n'était pas nécessaire. L'exposé que M. Loy a fait de la transaction a été corroboré en tous points par tous les témoins qui en avaient eu connaissance, et la question de fait n'a pas donné lieu à la moindre contestation. L'affaire est bien simple. Le comité était d'opinion que toute la question se bornait à établir si, d'après la version admise de M. Loy, on avait violé la loi, et il a décidé qu'on ne l'a pas violée. Tous les députés qui prennent part à ce débat conviendront, j'en suis sûr, que tous les témoignages ont corroboré l'exposé que M. Loy a fait de la transaction sur le parquet de la Chambre.

M. BENNETT : Je suis tout étonné d'entendre l'honorable député qui vient de reprendre son siège dire que le comité a décidé à l'unanimité de ne pas faire imprimer les dépositions. Comme il n'a certainement pas dû sommeiller durant les séances du comité, il n'est donc pas sans savoir qu'une certaine opposition s'est manifestée lorsque le comité a décidé de ne pas faire imprimer les dispositions. Chose singulière aussi, c'est que le comité a pris cette détermination au moment où il n'avait encore expédié qu'une partie de sa besogne, au moment où il n'avait pas encore entendu les deux tiers des dépositions.

M. WADE : Je n'ai pas dit que le comité s'est prononcé à l'unanimité, mais à la presque unanimité ; il n'y a eu que trois voix dissidentes, je crois. Le comité s'est occupé de la question de l'impression des témoignages à trois reprises différentes, et chaque fois il s'est prononcé de la manière la plus catégorique dans le sens que j'ai indiqué.

M. CHARLTON : Je ne vois pas pourquoi la Chambre ne se conformerait pas à l'usage et à la règle généralement suivis en pareil cas ; je ne vois pas, non plus, pourquoi la question ne serait pas régulièrement renvoyée au comité des impressions qui décidera si les dépositions doivent ou ne doivent pas être imprimées. D'après moi, c'est cela que l'on devrait faire.

M. LEMIEUX : J'ai assisté à toutes les séances du comité, et je puis dire que le rapport de la minorité, présenté par l'honorable député de Jacques-Cartier, ayant été mis aux voix à la séance de ce matin, il ne s'est trouvé que deux voix pour l'appuyer—celle de mon honorable ami (M. Monk) et celle de l'honorable député d'Hamilton. On peut donc dire que le comité est en réalité unanimement en faveur de l'honorable représentant de Beauharnois.

M. LaRIVIERE : J'ai assisté à la séance de ce matin, et le comité n'a pas voté.

M. BARKER : Je ferai observer que c'est l'honorable député de Hants (M. Russell) qui a proposé le premier que le compte rendu des délibérations du comité fussent imprimées. Dès la première séance, il a demandé que toutes les dépositions et les procès-verbaux des séances du comité fussent imprimés pour être distribués à la députation. Certains députés qui siègent derrière lui l'ont déterminé à laisser sa motion en suspens pour être plus mûrement délibérée ; mais cette motion de l'honorable député de Hants indique suffisamment quelle procédure il convient de suivre. Je présume que la Chambre sera saisie des rapports de la majorité et de la minorité du comité, mais je ne vois pas comment la députation pourra se former une opinion au sujet de l'un et de l'autre de ces rapports, ou au sujet des faits énoncés dans celui de la minorité, si elle n'a sous les yeux les dépositions prises devant le comité.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, le refus du gouvernement de faire imprimer les dépositions prises devant le comité est un des incidents les plus extraordinaires dont j'aie jamais été témoin en cette Chambre. Jamais dans ma carrière parlementaire je n'ai entendu soulever de question comme celle-ci. Personnellement, je ne connais rien de la preuve que le comité a recueillie. Bien que je sois du nombre des membres de ce comité, je regrette de n'avoir pu en suivre les séances. Je dirai toutefois à mon très honorable ami que lors de l'enquête concernant le chemin de fer du comté de Drummond l'impression jour par jour des dépositions n'a pas occasionné le moindre débat ; lors de l'enquête concernant les fraudes électorales présumées des comtés de Huron-ouest et de Brockville, les dépositoins ont été imprimées jour par jour, pour ainsi dire ; il en a été fait autant lors de l'enquête instituée à propos des rations d'urgence, en réalité, jamais une seule des enquêtes dont j'ai eu connaissance n'a provoqué de débat comme celui-ci. Pourquoi ne veut-on pas que les dépositions soient imprimées? On n'a certainement pas de motif sérieux à alléguer pour cela. Les membres de la Chambre sont censés être quelque peu au fait des questions au sujet desquelles ils sont appelés à voter, et si l'on veut qu'ils prennent connaissance des faits et qu'ils se mettent en mesure de se prononcer d'une façon intelligente dans un sens ou dans l'autre, on ne doit pas avoir d'objection à ce que les dépositions leur soient mises sous les yeux afin qu'ils puissent les lire, les bien comprendre et en tirer leurs conclusions.

Je n'ai pas la moindre idée de ce qu'est le rapport ni des conclusions auxquelles le comité en est arrivé ; j'ignore également quelle est la nature des dépositions, mais je soutiens que mon honorable ami se départit de la façon la plus extraordinaire de la procédure ordinaire. Cette question n'est pas de celles qu'il est nécessaire de renvoyer au comité des impressions ; c'est une question qu'il appartient à la Chambre de discuter et de délibérer, et nous savons, sans qu'il soit besoin que le comité des impressions nous le dise, que nous ne pourrons ni comprendre ni peser les dépositions d'une manière convenable tant qu'elles n'auront pas été imprimées.

M. RUSSELL : On a mentionné la proposition que j'ai faite dès les premières séances du comité dans le but de faire imprimer les dépositions jour par jour. Je n'avais présenté cette motion que par formalité, afin qu'il n'en fût plus question. Plus tard, on a suggéré que l'affaire n'ayant rien de sérieux, étant semblable à celle où l'honorable député de Glengarry (M. Schell fut impliqué, il serait purement oiseux de faire imprimer les dépositions. C'est pourquoi je n'ai pas insisté sur ma motion, pensant que si cela devenait nécessaire, le comité déciderait

la question plus tard. Je ne crois pas que personne ne s'oppose à l'impression des dépositions. Il s'agit de savoir s'il conviendrait de suspendre le règlement. Je suis d'avis qu'il serait opportun de le faire afin que nous puissions décider sans retard de la question de savoir si nous devrions ou ne devrions pas faire imprimer les dépositions. Si j'émets cet avis, c'est que l'entrée de la Chambre est interdite à un honorable député que nous respectons tous pendant que nous nous arrêtons à débattre la question de savoir s'il convient de faire imprimer les dépositions, quand nous devrions décider la question principale. Je suis d'opinion que nous ferions aussi bien de suspendre l'article du règlement qui exige que la question soit renvoyée au comité des impressions, parce que ce comité n'est pas plus que nous en mesure de la décider cet après-midi. Le comité des impressions n'étudiera pas les dépositions dans le but de décider s'il importe qu'elles soient imprimées. L'honorable député d'Annapolis est en mesure de renseigner la Chambre bien mieux que ne pourrait le faire le comité des impressions. Quant à la question principale, elle est absolument différente ; nous y reviendrons un peu plus tard.

Le PREMIER MINISTRE : Si j'ai pris ici cette attitude, c'est simplement parce que je désire me conformer au règlement de la Chambre. Cette Chambre a toujours été d'opinion que le rapport d'un comité spécial doit être confirmé par le Chambre, et c'est ainsi, supposons-nous, que le comité a dû considérer la chose. Dans le présent cas, la question de faire imprimer les dépositions a souvent été considérée par le comité, et celui-ci décida qu'il n'y avait pas lieu d'ordonner cette impression. Dans les cas dont a parlé mon honorable ami, le chef de l'opposition, les rations d'urgence, les élections de Brockville et de Huron-ouest et quelques autres sujets—le comité même a voté les résolutions requises pour faire imprimer les témoignages, et son rapport a été adopté par la Chambre. Dans ce cas-ci, cependant, le comité n'a pas jugé, après mûre délibération, qu'il convenait de faire imprimer les témoignages, et je crois que nous devrions adopter son rapport. Mais la question peut être renvoyée au comité des impressions, et la décision de ce comité fera loi en cette Chambre.

M. l'ORATEUR : Pour ce qui est de la motion, je crois qu'elle est contraire à l'article 94 du règlemeut, que j'ai cité il y a un instant, et qui pourvoit à ce qu'aucune motion ne puisse être présentée pour faire imprimer des documents, à moins que rapport n'ait été fait à cette fin par le comité mixte des impressions. On a demandé de suspendre cet article du règlement, mais il faut pour cela le consentement unanime de la Chambre. Quelqu'un s'oppose-t-il à ce que l'article 94 soit suspendu ?

Le PREMIER MINISTRE : Je m'y oppose.

M. l'ORATEUR : Dans ce cas, je déclare la motion hors d'ordre.

M. MONK : Est-ce que je ne pourrais pas amender ma motion, et demander que renvoi soit fait au comité des impressions ? Je suppose que le Sénat s'est ajourné pour longtemps, et c'était afin de gagner du temps que j'ai demandé qu'on donnât directement l'ordre de faire faire cette impression.

M. l'ORATEUR : M. Monk propose que le rapport des témoignages et procédures du comité soit renvoyé devant le comité mixte des impressions du parlement.

M. WADE : Ne serait-il pas plus régulier qu'on attende qu'on ait présenté une motion pour faire adopter le rapport ?

La motion est adoptée.

M. MONK : Je donne maintenant avis que j'ai l'intention de proposer que ledit rapport ne soit pas adopté, mais que les projets de rapport marqués " B ", et rédigés dans les termes suivants, soient adoptés et déposés sur le bureau de la Chambre.

RAPPORT OFFICIEL DES DEBATS.

M. L. N. CHAMPAGNE (Wright) : Je propose que la Chambre adopte maintenant le sixième rapport du comité chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Je viens demander à mon honorable ami de laisser cette motion en suspens, attendu que le ministre des Finances n'est pas présent.

M. CHAMPAGNE : Il y a un certain article du rapport qu'on veut amender, et nous pourrions nous occuper de cela.

La motion est retirée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid.—(M. Wade.)

Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson.—(M. Wade.)

INDEPENDANCE DU PARLEMENT.—M. LOY, DEPUTE.

W. WADE : Je propose que le second rapport du comité permanent des privilèges et élections soit adopté.

M. MONK : D'après le règlement, cette motion ne peut pas être faite le jour même que le rapport est reçu.

M. l'ORATEUR : Dans les circonstances ordinaires, cet appel au règlement serait parfaitement avenu, mais nous ne devons pas oublier que nous nous occupons ici d'une

question de privilège, et dans ces sortes de questions il n'est pas besoin d'avis.

M. MONK : Il ne s'agit pas ici d'une question de privilège, mais bien de savoir si nous allons adopter le rapport que le comité vient de faire déposer sur le bureau de la Chambre. Je prétends que la motion présentée pour faire adopter ce rapport, immédiatement après que ce rapport eût été déposé sur le bureau de la Chambre, n'est pas conforme au règlement.

M. R. L. BORDEN : Le règlement que vous invoquez, M. l'Orateur, permettrait au comité de procéder sans en donner avis à ses membres. Une question de privilège peut être soumise à l'attention de la Chambre sans avis préalable, et cela pour l'excellente raison que la Chambre doit en prendre connaissance le plus tôt possible, mais une fois qu'elle a été soumise à la Chambre, la procédure doit suivre le cours ordinaire. S'il en était autrement, il serait impossible de s'occuper de la chose en comité ou dans la Chambre d'une façon intelligible ou raisonnable.

Le PREMIER MINISTRE : Dans les questions de privilèges, les règlements de la Chambre sont suspendus, et ces questions peuvent être présentées sans avis, mais je demanderais cependant que cette motion soit laissée en suspens et que la discussion en soit remise à plus tard.

Sur motion de M. Champagne, le débat est ajourné.

DROITS DE PECHERIE DU DOMINION ET DES PROVINCES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (l'honorable R. Préfontaine) : Je propose :

Qu'un ordre de la Chambre soit émis pour demander un mémoire sur l'état de la question des droits des pêcheries du Dominion et des gouvernements provinciaux.

La motion est adoptée.

CONFERENCE INTERCOLONIALE.

M. R. L. BORDEN : Avant qu'on aborde l'ordre du jour, je désirerais demander au premier ministre s'il est vrai, ainsi que l'ont publié divers journaux du Canada, que le gouvernement impérial a demandé aux divers gouvernements des colonies, y compris celui du Canada, permission de rendre publics certains débats de la conférence coloniale qui avaient été regardés jusqu'ici comme étant d'une nature confidentielle ? Le gouvernement du Canada a-t-il reçu une demande de ce genre et, dans l'affirmative, a-t-il décidé quelle réponse il allait donner à cette demande ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce sont là des questions auxquelles il m'est impossible de répondre, jusqu'à ce que j'en aie conféré avec Son Excellence le Gouverneur général. J'en aviserai Son Excellence le plus tôt possible, et je répondrai là-dessus à mon honorable ami demain ou après-demain.

PRIMES SUR LE FER ET L'ACIER.

La Chambre se forme en comité sur la résolution suivante :

Résolu,—Qu'il est expédient de prescrire comme suit :—

1. L'Exécutif pourra autoriser le paiement des primes suivantes sur les articles ci-dessous mentionnés fabriqués en Canada avec de l'acier produit en Canada de matériaux dont pas moins de cinquante pour cent du poids se compose de fer en gueuse manufacturé en Canada, savoir :—

(a.) Sur les tiges métalliques, laminées rondes, n'ayant pas plus de $\frac{3}{8}$ de pouce de diamètre, lorsqu'elles seront vendues à des fabricants de fil métallique pour être manufacturées dans leurs propres fabriques en Canada, une prime de $6 par tonne.

(b.) Sur les pièces laminées, d'angles, à T, en U, en poutrelles, en solives, en longrines, ou en sections laminées pour ponts ou constructions, et sur autres formes laminées ni rondes, ni ovales, ni carrées, ni en plaques, ne pesant pas moins de 35 livres par verge linéaire, et aussi sur les ébauches de barres avec œillets, lorsqu'ils seront vendus pour consommation en Canada, une prime de $3 par tonne.

(c.) Sur les plaques laminées n'ayant pas moins de 30 pouces de diamètre et pas moins d'un quart de pouce d'épaisseur, lorsqu'elles seront vendues pour la consommation en Canada pour les fins de fabrication pour lesquelles lesdites plaques sont ordinairement employées, et ne devant pas inclure les plaques ébarbées en plaques de moindre largeur, une prime de $3 par tonne.

2. L'Exécutif pourra prendre les mesures nécessaires pour rendre exécutoires les dispositions de l'article précédent.

3. Que le chapitre 8 des Statuts de 1899 soit amendé de manière à prescrire que les primes sur l'acier et le fer autorisées par le chapitre 6 des Statuts de 1897, seront prorogées jusqu'au 30 juin 1907, et que les taux desdites primes seront comme suit :—

(a.) du premier jour de juillet mil neuf cent trois au trentième jour de juin mil neuf cent quatre, ces deux jours compris, les primes seront de 90 pour 100 du montant fixé par ledit chapitre 6 des Statuts de 1897 ;

(b) du premier jour de juillet mil neuf cent quatre au trentième jour de juin mil neuf cent cinq, ces deux jours compris, les primes seront de 75 pour 100 du montant fixé par le dit chapitre ;

(c.) du premier jour de juillet mil neuf cent cinq au trentième jour de juin mil neuf cent six, ces deux jours compris, les primes seront de 55 pour 100 du montant fixé par ledit chapitre ;

(d.) du premier jour de juillet mil neuf cent six au trentième jour de juin mil neuf cent sept, ces deux jours compris, les primes seront de 35 pour 100 du montant fixé par ledit chapitre ;

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : On a déjà à diverses reprises saisi la Chambre, pendant cette session, de la question de venir en aide à l'industrie du fer et de l'acier. Le gouverne-

ment a jugé utile de proposer certaines mesures qui sont exposées dans la résolution qui vous est maintenant soumise. Les motifs qui ont porté le gouvernement à venir en aide à cette industrie de cette manière, plutôt qu'en modifiant le tarif des douanes, ont déjà été expliquées dans les discussions qui vous sont maintenant soumises présentent cette question des primes sous deux formes différentes. En premier lieu, nous avons certaines résolutions se rattachant aux primes qui sont déjà dans les statuts, et nous avons en second lieu une autre résolution permettant d'accorder des primes pour de nouvelles branches de l'industrie de l'acier qui ne sont pas dans le moment en activité au Canada. Pour ce qui est de la prime accordée par la loi actuelle, je dois rappeler à la Chambre qu'en 1897 les primes avaient été fixées à $3 par tonne sur l'acier, à $3 par tonne sur le fer en gueuse fabriqué avec du minerai canadien, et à $2 par tonne sur le fer en gueuse fabriqué avec du minerai importé. Dans la suite, une échelle mobile de prime fût adoptée, afin d'abaisser progressivement les primes fixées en 1897. Cette échelle mobile a commencé à être appliquée l'année dernière, et les primes étaient payables l'année dernière dans la proportion de 90 pour 100 du montant primitif, tel qu'établi par l'Acte de 1897. Des dispositions avaient été prises pour que ces primes pussent décroître l'année suivante à 75 pour 100, après quoi elles devaient être abaissées à 55, 35, et enfin 25 pour 100. Nous nous proposons, en vertu de la loi projetée relativement aux primes sur le fer en gueuse et l'acier, de suspendre pendant un an la marche décroissante de l'échelle mobile, de sorte que, cette année, au lieu de nous en tenir à un versement de 75 pour 100 des primes, telles que primitivement établies, nous continuerons à payer 90 pour 100 des primes fixées en 1897, c'est-à-dire la même chose que l'année dernière. Les fabricants recevront donc pendant deux ans 90 pour 100, au lieu de 90 pour 100 une année, 75 pour 100 l'autre. Afin de nous faire une idée de la différence probable que cela pourra apporter cette année dans l'industrie de l'acier——

M. BENNETT : Puis-je demander à l'honorable ministre des Finances si l'on fait une différence quand le fer est fabriqué entièrement avec du minerai canadien ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le répète, les primes sur le fer avaient été établies en 1897 suivant deux échelles fixes, l'une pour le minerai canadien et l'autre pour le minerai étranger ; mais la réduction était établie sur une base qui s'appliquait à tous les minerais. D'après un relevé préparé il y a quelque temps afin de savoir combien nous avions payé en primes l'année dernière, il apparaît que ce montant s'est élevé à $1,098,359. Cela se trouvait sur la base de 90 pour 100 fixée en 1897. Cette somme s'augmentera probablement dans la suite d'autres primes, mais il ne s'agit ici presque entièrement que de l'état approximatif que j'ai eu l'avantage de présenter à la Chambre il y a quelques jours.

M. WILSON : Ce n'est pas là le relevé qui a paru dans les " Débats ", en réponse à la question posée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement, mais mon honorable ami doit s'apercevoir que les chiffres cités dans les " Débats " comprennent une balance de l'année précédente. Est-ce exact ?

M. WILSON : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'en suis à considérer les opérations de l'année dernière, afin d'en arriver à un état approximatif de ce que sera la différence. Comme on peut le voir dans les " Débats ", les paiements sont quelque peu plus considérables que ceux que j'ai cités, et il y a là quelques primes gagnées l'année précédente. Et il n'est que juste de mentionner qu'il y aura plus tard d'autres paiements à ajouter aux chiffres que j'ai cités pour l'année dernière. Tout ce que je puis donner pour le moment, c'est un état approximatif. En supposant que l'échelle mobile ne soit pas changée, et que le rendement reste le même, nous devrions avoir à payer, sur la base de 75 pour 100, $915,299. Mais au lieu d'une base de 75 pour 100, il nous faut établir nos chiffres sur une base de 90 pour 100 ; et en supposant que le rendement soit virtuellement le même, nous aurons à payer cette année les mêmes sommes que l'année dernière. Si le rendement augmente, il nous faudra payer d'autant plus en proportion. En se basant sur les chiffres que je viens de citer, la différence représenterait $183,059, entre les paiements sur la base de 90 pour 100 qui ont été faits l'année dernière, et ceux de 75 pour 100 que nous aurions été appelés à faire cette année, si nous n'avions pas fait de changements dans le règlement. Nous ne prolongeons pas, par cette résolution, la période durant laquelle les primes devront être payées, mais nous changeons la façon de les distribuer. Voilà pour ce qui est de la différence que tout cela va représenter pour cette année.

M. CLANCY : Est-ce que l'honorable gentleman ne prolonge pas en réalité cette période d'une année, en payant deux fois sur la base de 90 pour 100 et en continuant à payer l'année suivante suivant l'échelle mobile ? N'y a-t-il pas là, en réalité, une année de plus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il n'y a pas là de prolongation de temps. Il n'y a qu'augmentation des sommes à payer, parce que, dans le premier arrangement, la période de cinq ans devait se terminer sur une base de 25 pour 100. Actuellement, en suspendant l'application de l'échelle mobile pendant un an, les fabricants se trouveraient à recevoir la dernière an-

née un paiement de 35 pour 100. Cette année, et pour chacune des années suivantes, on devra faire des paiements plus considérables que ceux que la loi actuelle nous obligeait de faire. J'ai indiqué la différence que ce remaniement devra représenter pour l'année courante. Pour chacune des années suivantes, cette différence se trouvera être en proportion de la variation du chiffre de la prime applicable à chacune de ces années. En avançant l'échelle mobile, nous nous trouvons à payer des primes plus élevées que celles que nous aurions eu à payer si nous nous en étions tenus à l'échelle actuelle.

L'honorable M. HAGGART : Il y aura donc, les années à venir, une augmentation de la prime ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'augmentation se trouvera dans le pour cent. Mais bien que la période du début soit la même, nous paierons cette année 90 pour 100 du total, au lieu des 75 pour 100 auxquels la loi pourvoit présentement ; l'année prochaine, nous paierons 75 pour 100 du total au lieu de 55 pour 100 ; l'année suivante ce sera 55 pour 100 au lieu de 35 pour 100 ; et enfin la dernière année ce sera 35 pour 100 au lieu de 25 pour 100. En réalité, nous n'avançons donc l'échelle mobile que d'une année. Nous accordons, chaque année, un pour cent plus élevé que nous n'y serions autrement tenus, en terminant avec 35 pour 100 au lieu de 25 pour 100, ainsi qu'y pourvoit la loi actuelle.

En outre, M. l'Orateur, nous avons fait certaines propositions au sujet d'articles qui ne sont pas actuellement fabriqués au Canada. Il nous a semblé désirable, vu que nous en étions à accorder plus d'aide à l'industrie du fer et de l'acier, que nous ne devions pas nous borner aux industries que nous possédions déjà, mais que nous devions aussi nous efforcer d'activer la production d'articles non encore jusqu'ici produits au Canada. Par conséquent, nous avons proposé d'accorder des primes additionnelles, jusqu'à concurrence des montants indiqués dans ces résolutions, sur trois classes de marchandises qui n'ont pas encore été jusqu'ici produites au Canada : sur les tiges métalliques qui sont beaucoup utilisées dans la fabrication du fil de fer, des clous, et autres articles de ce genre, et aussi sur certaines plaques d'acier employées dans les constructions. Ces produits de l'industrie du fer sont en grande demande au Canada, et les fabricants désirent depuis très longtemps que nous en encouragions le plus possible la fabrication. Par conséquent, je le répète, au lieu de modifier le tarif, nous proposons d'accorder des primes sur les articles mentionnés : Sur les tiges métalliques n'ayant pas plus de trois huitièmes de pouce de diamètre, lorsqu'elles seront vendues à des fabricants de fil métallique pour être manufacturées dans leurs propres usines au Canada, une prime de $6 par tonne.

Sur les aciers laminés, d'angles et sous d'autres formes, pour construction, ainsi que sur les grosses plaques d'acier, il est établi une prime de $3 la tonne. En fixant ces primes, il a fallu tenir compte du régime fiscal existant. Quelles que soient les divergences d'opinion au sujet de l'effet des droits de douane, il est généralement admis, je suppose, que ces droits tournent à l'avantage du fabricant ; et peu importe que ce soit sous forme de droits ou de primes, il bénéficie grandement de la chose. S'il retire déjà de grands avantages du tarif, il y a moins lieu de lui accorder de nouveaux avantages au moyen de primes. Il faut observer que parmi les articles dont il s'agit ici, les uns figurent à la liste des objets admis en franchise, comme les tiges à fil métallique, pour la fabrication du fil métallique et des clous, et les autres, comme l'acier pour construction et les plaques d'acier, ne sont frappés que d'un droit de dix pour 100. Sans doute, il est possible que ces concessions accordées à l'industrie du fer et de l'acier ne répondent pas à l'attente de quelques fabricants, car on ne saurait espérer donner pleine satisfaction à tous ceux qui nous adressent des demandes de ce genre ; mais du moins, il y a lieu de croire que les fabricants regarderont ces concessions comme un encouragement suffisant. A tout évènement, elles permettent aux fabricants dont les industries périclitaient tout récemment, non seulement de poursuivre leur exploitation et de produire de la fonte en gueuses et de l'acier, comme ils l'ont fait par le passé, mais, en outre, de développer la production des articles ouvrés, tels que ces tiges à fil métallique et autres articles désignés dans la résolution à l'étude.

J'ai déjà indiqué les dépenses dont sera probablement grevé le trésor, par suite des modifications que nous faisons subir aux primes relatives à la fonte en gueuses et à l'acier. Quant aux charges qui résulteront des nouvelles primes que nous établissons, il n'est pas aussi facile de les déterminer. Ce qu'il y a de mieux à faire, c'est d'appeler l'attention sur l'importation de ces articles, et nous serons peut-être en mesure de faire quelque estimation de la quantité probable d'articles qui seront fabriqués au pays.

M. BLAIN : Est-ce que cette prime s'applique à toutes les épaisseurs de fil métallique et d'acier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Que l'honorable député relise la résolution, et il verra qu'elle a été rédigée de façon à ce que le texte ne prête pas à l'ambiguité à cet égard. Je le répète, en établissant ces primes, nous avons fait entrer en ligne de compte le tarif existant.

Il y a certains articles en acier ouvré qui sont frappés de droits élevés, et les primes ne s'appliquent pas à ces articles. Il y en a d'autres qui sont admis en franchise ou qui acquittent des droits fort peu

élevés, et c'est à ceux-là que nous accordons des primes. Quant aux plaques d'acier, on le sait, elles sont de dimensions et d'épaisseurs variables. Quant au chiffre probable de la dépense dont sera grevé le trésor, le seul moyen de l'apprécier, c'est d'étudier la statistique des importations de ces articles et de faire l'estimaton de la quantité de ces articles qui seront fabriqués au pays, au lieu d'être importés. J'ai dressé un état indiquant le chiffre de l'importation de ces articles, et cet état fera voir d'une façon approximative la quantité probable d'articles qui seront fabriqués au pays. L'année dernière, l'importation des tiges à fil métallique s'est élevée à 55,182 tonnes ; celle de l'acier pour construction et des plaques, à 47,512 tonnes. Quant à savoir quelle proportion atteindra notre fabrication domestique, c'est là matière à conjecture, et il est difficile d'en faire l'estimaton.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que les clous d'acier sont compris dans les tiges à fil métallique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; la tige à fil métallique est le produit primitif qui entre dans la fabrication des clous. Nous n'accordons de prime qu'à la tige à fil métallique elle-même.

M. KEMP : Le ministre pourrait-il nous dire quels sont la valeur et le tonnage des articles importés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En 1902, la valeur des importations d'acier à angles, ou d'acier pour construction, comme on l'appelle communément, a été de $789,-644 ; celle des plaques d'acier, $571,291 ; celle des tiges à fil métallique $1,523,782.

M. BORDEN (Halifax) : Dans l'état des importations, donné par le ministre, il y a d'abord 55,182 tonnes, chiffre qui s'applique, je crois, au paragraphe (a) de la résolution, et en outre, il y a 47,512 tonnes, et je voudrais savoir si ce chiffre s'applique aux paragraphes (b) et (c) collectivement ou à un seul de ces paragraphes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui tout y est compris, sauf les tiges d'acier dont il a été importé 55,182 tonnes. L'autre item s'applique au reste de la résolution.

M. BORDEN (Halifax) : Ces chiffres ne s'appliquent donc pas aux paragraphes (b) et (c) collectivement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non : l'état que j'ai donné indique le chiffre de nos importations. S'il se fabrique au Canada un tiers de la quantité des articles importés en 1902, alors nous paierons en primes $150,000 par année ; et si la fabrication de ces articles atteint les deux tiers de ce montant, alors il faudra payer $300,000 de primes par année. Il s'écoulera probablement quelque temps, avant que nos fabricants aient outillé leurs usines pour la fabrication de ces articles, et je ne crois pas me tromper en affirmant que la production, cette année, ne dépassera pas un tiers de l'importation. Il y a là matière à appréciation et à conjecture. Le renseignement que j'ai donné au sujet de ces importations permettra aux députés de se former eux-mêmes une opinion à cet égard.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que la résolution ne fixe pas le délai dans lequel ces primes seront payées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; nous avons jugé préférable, pour le moment, de ne pas fixer de période de temps, pour le paiement des primes ; car ce serait, dans un certain sens, créer un quasi-contrat et se lier envers ceux qui font cette exploitation, à payer ces primes durant toute la période de temps stipulée dans ce quasi-contrat. Nous avons cru préférable de ne pas fixer de délai, afin que la Chambre, à l'avenir ait pleine liberté de régler à sa guise cette question des primes, relativement à tout remaniement du tarif qui pourrait se faire. Somme toute, à mon avis, il est préférable de ne pas fixer de période de temps fixe pour ce régime des primes, car, je le répète, ce serait créer un quasi-contrat. D'ailleurs, comme il s'écoulera probablement plusieurs mois avant que les compagnies puissent faire leur exploitation de façon à gagner ces primes, il y a lieu de croire qu'au cours de cet exercice, leur production n'atteindra guère plus du tiers de l'importation de l'année, et en pareilles circonstances, la somme versée sous forme de primes à la fabrication de nouveaux articles s'élèverait à $150,000, outre l'augmentation déjà mentionnée, pour les primes à la fabrication de la fonte en gueuses et à l'acier. Voilà les faits essentiels qui se rattachent à cette question, et il ne me reste plus qu'à soumettre la résolution aux délibérations de la Chambre.

M. WILSON : Quelles sont les modifications que le gouvernement, depuis son avènement au pouvoir, a apportées aux primes accordées à la fabrication du fer et de l'acier, ainsi que celles qu'il a fait subir à la tarification ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En 1897, il y a eu relèvement des primes à la fabrication de la fonte en gueuses et à l'acier, et un abaissement des droits. Je ne saurais entrer dans tous les détails ; qu'il suffise de dire que le droit sur la fonte en gueuses a été réduit de $4 à $2.50 la tonne, et il est résulté un abaissement encore plus important du tarif de préférence. Ce relèvement des primes a été effectué à cette époque, dans le but d'indemniser l'industrie des pertes que lui aurait fait subir l'abaissement des droits.

M. WILSON : Le ministre voudra bien, sans doute, nous donner un état de ces remaniements de droits et de primes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me ferai un plaisir de communiquer à la Chambre un état détaillé des modifications apportées à chacun de ces articles.

M. KEMP : Pourquoi le ministre a-t-il jugé utile de soumettre au régime de primes les articles comme les plaques, les lingots d'acier, les barres de fer puddlé et la fonte en gueuses, au lieu de les frapper de droits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ai déclaré au cours de la session, le remaniement des droits sur ces articles qui constituent la base même de grandes industries, entraînerait d'importantes modifications du tarif, et nous n'avons pas cru devoir faire ces changements, pour le moment.

M. KEMP : Faut-il inférer de ces paroles du ministre que, plus tard, il sera imposé un droit protecteur de ces articles et que le régime des primes sera aboli ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous voulons laisser à la Chambre le soin de se prononcer dans ce sens, si elle le juge à propos. Il est fort possible qu'elle le fasse, mais le gouvernement ne saurait s'engager pour l'avenir.

M. BORDEN (Halifax) : Enfin la lumière s'est faite dans l'esprit du ministre des Finances et il a compris la situation de notre industrie nationale du fer : chose dont tout le monde, j'en suis sûr, le félicitera. Au commencement de la session, il était loin de cet état d'âme, car il affirmait que le seul embarras qu'éprouvaient nos industries nationales, c'était le manque de main-d'œuvre et que les entrepôts regorgaient des produits de nos fabriques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela ne s'appliquait pas à toutes les industries.

M. BORDEN (Halifax) : Si ma mémoire est fidèle, le ministre n'a pas fait d'exception ; du reste, si je fais erreur, il sera en mesure d'apporter la rectification voulue. Il y a lieu, en outre, de se féliciter de ce que le premier ministre et son collègue, le ministre du Commerce, ces redoutables champions du libre-échange, ont jugé bon de quitter la Chambre pendant que le ministre des Finances faisait son exposé, convaincus, sans doute, que le régime des primes n'est autre chose que le protectionnisme à outrance, et que la mesure soumise par le ministre est en désaccord complet avec les principes que ces très honorables messieurs, jusqu'à ces derniers temps et même au cours de cette session-ci, ont préconisés tant dans cette Chambre qu'à la tribune populaire, comme le principal article de leur programme politique.

Sous le régime fiscal établi par le gouvernement précédent, alors que sir Charles Tupper était ministre des Finances, l'industrie du fer avait réalisé quelques progrès, et sans doute elle aurait pris un bien plus grand développement, n'eût été le fait que le prix de la fonte en gueuses déclina dans le monde entier, paralysant ainsi l'essor légitime que cette industrie aurait pu prendre. Le gouvernement actuel inaugura son régime fiscal en 1897 et comme j'ai déjà dit à la Chambre, par le menu, quels sont les abaissements de droits effectués sur le fer, il serait inutile d'y revenir. Qu'il suffise d'observer qu'on a fait subir d'importants dégrèvements à certains articles. Ainsi, les articles portés sur la liste que j'ai citée l'autre jour, ont subi les réductions qui suivent : fonte en gueuses et débris de fonte, $1.50 la tonne ; billettes et loupes, $1.50 ; débris de fer ou d'acier doux, $3 ; barres d'acier, $3 ; bandes d'acier, $3 ; éclisses et coussinets d'acier, $2 ; plaques, $3 ; les forgeages et les arbres de transmission ont aussi subi un important abaissement de droits.

Peu après, le gouvernement comprit qu'il avait commis une erreur en faisant d'aussi importants dégrèvements des droits sur le fer et l'acier et qu'il pourrait y remédier, en continuant le régime des primes. Il présenta donc sa mesure relative aux primes, bien qu'en proposant cette mesure, il dut abjurer toutes les professions de foi politiques qu'il avait formulées pendant dix-huit ans, au sujet de ce régime des primes. Qu'il me suffise de citer les paroles prononcées en 1890, en plein parlement, par le ministre du Commerce le très honorable sir Richard Cartwright) tant à l'égard des droits sur le fer et l'acier que relativement aux primes :

> Je doute fort que, parmi cette infinité de droits pernicieux que la politique du gouvernement actuel a entassés sur les producteurs au pays, il en soit un seul qui puisse faire un mal plus incalculable que les énormes droits dont il a frappé le fer.

Immédiatement après avoir dégrevé les droits sur le fer, le gouvernement voulut donc neutraliser, en quelque sorte, l'initiative qu'il avait prise dans ce sens en proposant le régime de primes qu'il a établi il y a quelques années. Je continue à citer les paroles du ministre du Commerce :

> Il y a ceci à dire en faveur de cette proposition qu'elle permet au peuple de voir clairement que dans d'autres circonstances jusqu'où on pousse le pillage des deniers publics, c'est le mot, et dans quelle mesure le pays se trouve appauvri par cette politique.

Il me fait plaisir de constater qu'aujourd'hui le ministre du Commerce, dont je regrette l'absence en ce moment, approuve de tout cœur cette mesure qui tend à l'appauvrissement du peuple, par l'établissement de primes accordées à la fabrication du fer et de l'acier. Le ministre du Commerce ajoute :

> Il ne s'agit ici que d'une concession accordée à certains partisans ou à certaines compagnies favorites, qui, suivant toutes les prévisions, acquitteront la dette de gratitude contractée envers ces messieurs de la droite, en groississant le fonds électoral, comme ont coutume de le faire d'autres coalitions commerciales.

Eh bien ! tout commentaire devient superflu. Il serait, sans doute, déplacé de demander au ministre du Commerce s'il existe quelque chose de commun entre la présentation de cette mesure aujourd'hui et les rumeurs qui circulent au sujet de l'approche des élections générales, surtout si l'on tient compte des paroles du ministre que j'ai citées. En 1894, lorsque cette question des primes vint sur le tapis, le ministre actuel du Commerce jugea la proposition si absurde qu'il refusa même de la discuter. Voici ses paroles :

Je ne veux pas m'attarder à discuter cette question des primes en faveur de la fabrication de la fonte en gueuses. Je désapprouve tout à fait ce régime.

Alors il repoussait dédaigneusement la chose, et aujourd'hui, voilà que son collègue, le ministre des Finances, avec l'approbation du ministre du Commerce, soumet cette résolution à la Chambre ; mais heureusement l'honorable ministre brille en ce moment par son absence.

L'ancien gouvernement conservateur et surtout sir Charles Tupper, lorsqu'il faisait partie de ce cabinet, tenaient beaucoup au développement de cette industrie au pays ; et en plus d'une circonstance, en dehors de cette enceinte législative, j'ai fait allusion à un incident qui se passa, lorsque sir Charles Tupper apprit que le gouvernement se proposait d'accorder des primes à cette industrie. Je me rappelle parfaitement les faits : sir Charles Tupper déclara qu'il était fort aise d'apprendre cette nouvelle, quand bien même, ajouta-t-il, cela dût assurer au cabinet actuel un nouveau bail de cinq ans de pouvoir. Voilà l'attitude prise par sir Charles Tupper envers cette industrie, et il convient de rappeler ici que, grâce à l'initiative qu'il adopta à cette époque, tant dans cette Chambre qu'au moyen de négociations au dehors, il a largement contribué à l'établissement de ces primes et, par conséquent, au développement de l'industrie du fer et de l'acier, dans les provinces maritimes. Il y a quelque temps, à l'époque même où furent présentées ces résolutions relatives aux primes, on a lu dans cette Chambre une correspondance, dans le but de jeter du discrédit sur les déclarations de sir Charles Tupper relativement à la part qu'il avait prise à ces négociations ; et en pareilles circonstances, il convient de communiquer à la Chambre une lettre adressée à M. H. M. Whitney, dont le nom a été mêlé à ce débat, lettre qui lui a été adressée, non pas à la demande de sir Charles Tupper, mais à son insu, par un gentleman qui savait parfaitement la part prise par sir Charles à ces ngociations. L'auteur de cette lettre est M. Graham Fraser, dont l'expérience dans l'industrie du fer et les efforts pour développer cette industrie dans les provinces maritimes sont matière de notoriété publique, au Canada. Voici cette lettre :

New Glasgow, N.-E.,
5 septembre 1900.

M. H. M. Whitney,
95 Milk Street,
Boston, Mass.

Cher monsieur,—Dans le " Morning Chronicle," d'Halifax, numéro du premier septembre (dont extrait ci-annexé) je remarque un article se rattachant au débat soulevé au sein du parlement canadien, durant la session dernière, par l'honorable W. S. Fielding et sir Charles Tupper concernant la prolongation du délai relatif aux primes accordées au fer, etc.

Me trouvant en Angleterre, à l'époque ou ce débat eut lieu, je n'ai appris le fait qu'en lisant l'article publié dans le "Chronicle" de samedi dernier. Comme mon nom est assez en évidence au cours de ce débat, et que votre lettre ne rend guère justice à sir Charles Tupper, je crois devoir relater les faits, comme je les connais.

En consultant mon carnet, je vois que le 24 novembre 1897, je vous rencontrai à votre bureau à Boston et que notre conversation roula sur l'approvisionnement de houille pour les hauts-fourneaux que la Compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse se proposait d'établir à Sydney ou à Louisbourg. Le 25 novembre, j'allai à Philadelphie et à mon retour, le 27, samedi, je vous rencontrai de nouveau à votre bureau et vous communiquai quelques chiffres sur le coût de la fabrication du fer au Cap-Breton. Alors vous m'avez conseillé un plan plus vaste que celui esquissé dans notre projet. Lundi, le 29 novembre, je vous écrivis et au cours de la conversation, vous me parlâtes avec enthousiasme de ce projet de hauts-fourneaux et alors il fut convenu de fournir 10,000 tonnes de houille du Cap-Breton, pour des essais de carbonisation aux usines de Ferrona. Au cours de cette entrevue, vous me dites qui si l'essai réussissait et que s'il était possible d'obtenir du gouvernement fédéral une prolongation de cinq ans pour la prime accordée au fer, à dater de l'époque de la mise en feu des hauts-fourneaux, vous coopéreriez à l'entreprise et nous aideriez à obtenir les fonds nécessaires. Cette déclaration fut faite en présence de M. Windsor, qui était, à cette époque, le vice-président de la Compagnie des houilles du Dominion.

Les 10,000 tonnes de houille furent expédiées à Ferrona, l'essai eut un plein succès et le 25 janvier 1898, je vous rencontrai de nouveau à Boston, alors que les résultats des essais de carbonisation vous furent soumis. Vous proposâtes alors de demander au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse une loi tendant à accorder la personnalité civile à la compagnie tandis que, dans l'intervalle, la Compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse, par l'entremise de son solliciteur et de ses agents, ferait tous ses efforts pour obtenir du gouvernement fédéral la prolongation de délai relatif aux primes.

Nous obtînmes de la législature de la Nouvelle-Ecosse un loi constituant en corporation la compagnie (la Compagnie des aciéries et des forges de la Nouvelle-Ecosse, à responsabilité limitée), mais nous ne réussîmes point, au cours de cette session du parlement fédéral, à obtenir une loi portant prolongation du délai relatif aux primes. Le 4 juin 1898, je vous écrivis : "Je regrette d'avoir à vous informer que nous n'avons par réussi à faire adopter par le parlement le bill en question, portant prolongation du délai relatif aux primes accordées à la fabrication de la fonte en gueuses ; et ainsi, je suppose, il ne peut être question, pour

le moment, d'ériger des hauts-fourneaux à Sydney ou à Louisbourg."

Les choses en restèrent là, jusqu'au moment où je reçus une dépêche me demandant de vous rencontrer à Sydney, le 17 août, ce que je fis. Alors vous me déclarâtes qu'il était préférable de pousser nos nouveaux travaux, parceque, à votre avis, le gouvernement fédéral n'accorderait pas la prolongation de délai demandée pour les primes, et comme sir Charles Tupper devait se rendre en Angleterre, vous pourriez l'engager à nous mettre en relations d'affaires avec des gens qui nous procureraient les fonds voulus. Voici quelle fut ma réponse : "Si vous commencez à construire le vaste matériel d'exploitation en question, je ne crois pas qu'on prolonge jamais le délai pour les primes. Sir Charles Tupper étant survenu plus tard, vous lui répétâtes notre conversation. Alors sir Charles fit observer : "M. Fraser a parfaitement raison à l'égard de ces primes. Vous devriez obtenir du ministre des Finances qu'il fasse prolonger, par voie d'arrêté du Conseil, le délai stipulé pour les primes, avant de commencer les travaux ; cela aiderait puissamment à obtenir les fonds : j'aurai l'œil à ce que le parti conservateur n'apporte pas d'entraves à la chose, puis je verrai M. Fielding et m'occuperai personnellement de l'affaire." Quand je vis sir Charles environ un mois plus tard, le 26 septembre, à l'hôtel Windsor, à Montréal, en votre présence et en présence du sénateur MacKeen, il nous dit qu'il avait vu M. Fielding au "Royal Hotel," à Saint-John, et qu'il avait discuté avec lui la question de la prolongation du délai relatif aux primes.

En présence de ces faits, vous ne sauriez guère affirmer que vous n'étiez pas intéressé dans l'affaire du fer et de l'acier, à l'époque mentionnée par sir Charles Tupper, le 17 août 1898. Quoique nous ne soyons pas personnellement allés à Ottawa pour nous aboucher avec M. Fielding au sujet de la question des primes, les agents de la Compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse, à votre demande, ainsi que, paraît-il, MM. W. B. Ross et B. F. Pearson, de la Compagnie des houilles du Dominion, ont eu des pourparlers avec le ministre des Finances, mais ces pourparlers n'ont abouti à rien, au cours de cette session.

Je le sais, vous êtes très occupé et il n'est guère probable que vous vous souveniez de la teneur de conversations comme celles que j'ai mentionnées, ainsi que les endroits auxquels elles ont eu lieu ; mais quand je vous remémore les faits comme je viens de le faire, vous vous les rappellerez et conviendrez de leur exactitude. Je sais, en outre, que vous êtes assez loyal pour tenir compte à sir Charles Tupper des efforts qu'il a tentés pour obtenir la loi sur les primes qui a été adoptée en dernière analyse, bien qu'elle ne soit pas aussi avantageuse que celle que vous aviez demandée, savoir, "cinq ans à dater de la mise en feu des hauts-fourneaux," disposition contenue dans la loi des primes présentée par l'ex-ministre des Finances, l'honorable George E. Foster, durant la session de 1894.

Cet écart de délai constitue, en faveur de votre compagnie, un avantage que vous pouvez, sans doute, apprécier, puisque vous n'eussiez pas été forcé de construire vos travaux avec une précipitation que a entraîné des frais considérables.

Ne pensez-vous pas qu'il faudrait reconnaître les services rendus par sir Charles Tupper ?

M. BORDEN (Halifax).

Une réponse, à brève échance, serait une faveur dont je vous saurais gré.

Mes hommages respectueux,

(Signé) GRAHAM FRASER.

Voici la réponse de M. Whitney :

Boston, 7 septembre 1900.

M. Graham Fraser,
New Glasgow, N.-E.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 6 du courant, je dois vous dire que je sais parfaitement que sir Charles Tupper a toujours été favorable à la prolongation du délai relatif aux primes accordées au fer et à l'acier et qu'il a prêté son cordial appui à la loi projetée relativement aux primes.

L'allégation que j'ai cru devoir rectifier dans une lettre à sir Charles Tupper portait que M. Fielding était hostile à cette proposition ; que, de concert avec vous, je m'étais rendu à Ottawa pour implorer M. Fielding "de nous prêter le concours financier voulu pour l'organisation de cette grande entreprise et que vous sommes revenus chez nous, complètement découragés."

Comme vous le dites, c'était dénaturer votre attitude, et la mienne ; et, comme je l'ai déclaré dans ma lettre, M. Fielding s'est montré "favorable à la prolongation de la période des primes, du moment même que je lui ai parlé de la question."

Bien à vous,

H. M. WHITNEY.

En justice pour sir Charles Tupper, il convenait de porter à la connaissance de la Chambre cette lettre, écrite à son insu, puisqu'on avait déjà présenté au parlement une correspondance de M. Whitney, dans le but d'opposer une dénégation aux allégations de sir Charles sur l'attitude qu'il a prise relativement à la loi présentée à l'époque en question.

Pour en revenir à la proposition du gouvernement, m'est avis que ce n'est qu'un expédient, un moyen de temporisation. Jamais l'industrie métallurgique au Canada ne pourra être assise sur une base stable, tant qu'on n'aura pas revisé le tarif, de façon à assurer, autant que possible, le marché domestique à nos nationaux. Ce but ne saurait être atteint par la proposition en discussion. L'effet des primes et celui des droits de douane sont tout à fait dissimilaires. En assurant, par les droits de douane, le marché domestique à nos nationaux et en développant ainsi la production du fer et de l'acier au pays, on stimulerait la concurrence au pays et il en résulterait un abaissement légitime du prix des produits, sans que le peuple soit grevé de nouveaux fardeaux, puisqu'il pourrait se procurer au pays ces articles en fer aussi bon marché qu'à l'étranger. L'effet des primes est tout l'opposé. Plus on développe l'industrie au moyen des primes, plus on grève le peuple. En quadruplant la production au moyen des primes, on quadruple les impôts dont le peuple est grevé. Il y a donc lieu de s'efforcer d'assurer à nos nationaux le marché domestique, rela-

tivement à cette grande industrie. Il est un fait que le ministre des Finances ne saurait se dissimuler ; c'est que, si l'on remanie les droits sur le fer et l'acier, il faut aussi remanier ceux dont sont frappés d'autres articles qui se rattachent d'une façon intime à l'usage ou à la production du fer et de l'acier.

Quelle est la valeur de notre marché domestique ? On estime que l'année dernière, nous avons consommé 800,000 tonnes de fer et d'acier, dont nous avons importé 544,548 tonnes, produit des hauts-fourneaux et des laminoirs de l'extérieur.

Pour le coup, il vaut la peine que nos fabricants accaparent un marché semblable. L'année dernière, la valeur de nos importations de fer et d'acier et d'articles fabriqués de ce genre, s'est élevée à $33,681,625. Il devrait être possible de fabriquer au pays une partie considérable de ces articles. Je le répète, il est impossible d'assurer à nos nationaux le marché domestique, au moyen de ce régime des primes qu'on nous propose aujourd'hui. Le ministre dit qu'il est possible que le tarif soit remanié, dans un avenir plus ou moins éloigné. En effet, la teneur même de ses résolutions et de ses observations porte à croire qu'il entrevoit une réforme de la loi fiscale, à brève échéance. Comme je l'ai déclaré, au cours de la session, il eût été préférable d'effectuer aujourd'hui même ce remaniement du tarif, au lieu de recourir à cet expédient, à la temporisation et à ce régime des primes qu'il faudra mettre au rancart, si l'on veut établir l'industrie du fer et de l'acier au Canada sur une base stable. On ne saurait réaliser ce résultat qu'au moyen d'une réforme complète de la loi fiscale, relativement à ces articles. J'ignore s'il est intervenu une entente entre le ministre des Finances et les fabricants de fer et d'acier, à cet égard. L'attitude qu'il a prise dans cette Chambre à cet égard nous donnerait lieu de le supposer. Je suis bien aise que le ministre ait soumis ces résolutions, tendant à protéger dans une certaine mesure et à développer cette grande industrie ; cependant, je regrette qu'il n'ait pas adopté le seul moyen qui, à mon avis, peut assurer la stabilité de cette industrie, c'est-à-dire le remaniement du tarif, de façon à assurer à nos producteurs nationaux le marché domestique. Le gouvernement, j'espère, saisira la prochaine occasion favorable pour accorder à cette grande industrie une mesure suffisante de protection.

L'honorable M. TARTE : Encore une fois, M. le président, nous faisons fausse route. Le ministre des Finances demande à la Chambre de mettre à sa disposition des sommes importantes, afin de les distribuer aux fabricants de fer et d'acier. S'il a pris ce parti, ce n'est pas, je suppose, qu'il soit convaincu que le protectionnisme est un régime légitime, mais parce qu'il voit que quelques-unes de nos industries périclitent. Bref, c'est à contre-cœur qu'il vient au secours de ces industries. L'opinion publique a forcé le cabinet à prendre l'attitude même qu'il a refusé d'adopter, au début de la session. Je suis bien aise de voir que le ministre des Finances subisse le contrôle de l'opinion publique; seulement, encore une fois, il fait fausse route. Il ne procède que par à-coups ; il fait de la politique de détail, et s'il arrive, avant la fin de la session, que d'autres industries périclitent, les ministres viendront sans doute encore demander à la Chambre d'accorder de nouvelles primes. Je me range à l'avis du chef de l'opposition.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Cela va sans dire.

L'honorable M. TARTE : J'ignore quel est, sur cette question, l'avis de l'honorable député qui m'interrompt. D'ailleurs, il est coutumier du fait ; il a l'habitude d'interrompre les orateurs qui communiquent leur pensée à la Chambre sur des questions qu'ils ont aussi bien, sinon plus mûrement étudiées qu'il ne l'a lui-même fait, et ces interruptions, je suppose, lui tiennent lieu d'arguments. Je suis bien aise de pouvoir me ranger à l'avis du chef de l'opposition, quand il félicite le ministre des Finances d'avoir enfin pris une initiative.

En septembre de l'année dernière, je lisais un article du " Weekly Sun " qui prétend être un des organes des populations agricoles d'Ontario. Dans cet article, on établit la comparaison entre les prix du fil métallique fabriqué aux Etats-Unis et au Canada respectivement. Je me suis renseigné auprès d'un des plus forts fabricants de fer et de fil métallique au pays, et je vais lire à la Chambre sa réponse. Ce document, j'en suis sûr, portera la conviction dans tous les esprits, même dans celui du vénérable député de Victoria ; car enfin, les chiffres sont là, et les faits relatés sont clairs et lumineux :

La fixation des prix du fil métallique au Canada est un mystère pour les Canadiens. Si un Canadien désire se renseigner sur la constitution du marché du fil métallique, qu'il s'adresse au syndicat Américain, " the American Steel and Wire Trust " qui, en raison même de la contradiction dans la tarif canadien qui permet au fil métallique à ronces artificielles et au fil galvanisé Nos 9, 12 et 13, d'entrer au Canada en franchise, a la haute-main sur le marché canadien.

Si le syndicat américain a la haute-main sur notre marché, c'est que ces articles ne sont pas soumis à la tarification.

L'année dernière, le Canada a importé 31,324 tonnes de fil métallique. Les Etats-Unis nous en ont fourni 27,908 tonnes, et le reste, c'est-à-dire, environ 3,500 tonnes, a été fabriqué au Canada grâce au privilège accordé par le syndicat américain. Tous les ans, les émissaires de ce syndicat viennent au Canada, afin de fixer les prix qui auront cours sur le marché canadien, et même ceux de la vente du gros. Tout le fil métallique vendu au Canada se vend à Cleveland, peu importe qu'il vienne d'une fabrique canadienne ou d'une maison de gros.

Voilà, en vérité, une situation fort riante. Sans doute, cette situation est bien faite

pour plaire aux libre-échangistes de cette Chambre. Le syndicat américain, non seulement réglemente les prix du fil métallique, mais il exige que le fil canadien se vende à Cleveland. N'est-ce pas là une belle politique?

Sous le régime fiscal du libre-échange, le commerce du fil métallique canadien est sous la haute-main du syndicat américain, et les deniers payés par le cultivateur canadien vont grossir les dividendes des millionnaires américains. Avant l'abolition du droit, le commerce canadien était exploité par treize fabriques canadiennes. Les fabricants de fil métallique canadiens se sont engagés, moyennant protection légitime, à vendre leurs produits à un prix non supérieur à celui qui a cours aux Etats-Unis, plus les frais de transport.

Le cultivateur canadien serait alors en mesure d'acheter son fil métallique à aussi bas prix, sinon meilleur marché qu'il ne le fait maintenant. Ce fil métallique serait fabriqué par des artisans canadiens ; et cette exploitation développerait un marché national pour les tiges à fil métallique que nos fabriques d'aciéries pourraient bientôt produire, ce qui comblerait la lacune qui empêche aujourd'hui le cultivateur canadien d'obtenir un fil métallique fabriqué à même le minerai de provenance canadienne.

Etablissons maintenant la comparaison entre les prix en vogue ici et aux Etats-Unis, pour quelques articles qui jouissent d'une protection mitigée, sous le régime fiscal actuel. Sous le régime fiscal établi en 1897, le fer en barres jouit d'une protection de $7 la tonne. Le prix courant aux Etats-Unis est de $2.25. Un journal canadien affirme qu'il oscille entre $1.95 et $2 à Montréal et à Toronto. Ce sont là les cotes du 1er septembre. Les tuyaux en fer sont frappés d'un droit de 35 pour cent. Est-il possible que les libre-échangistes accordent leur appui à un gouvernement qui impose des droits de 35 pour cent? Est-ce bien logique de leur part? Libre-échangistes, ils appuient un cabinet qui frappe certains articles d'un droit de 35 pour cent, et j'avoue que je revendique ma part de responsabilité à cet égard, alors que je détenais un portefeuille.

Nos libre-échangistes raffolent de joie quand il n'y a pas de droits, et lorsque les Américains viennent vendre à sacrifice leurs marchandises sur le marché canadien, ils font entendre leurs acclamations ; mais lorsqu'il y a un droit de 35 pour cent, ils acclament encore à cette politique. Etablissons la comparaison entre les prix, relativement aux tuyaux en fer, frappés d'un droit de 35 pour cent.

	Prix canadien. Par 100 pieds.	Prix américain. Par 100 pieds.
½-pouce..	$ 2 85	$ 3 57
¾-pouce..	3 65	4 02
1-pouce..	5 20	5 77
1¼-pouce.	7 35	7 87
1½-pouce.	8 95	9 45
2-pouces.	12 55	12 60

On le voit, d'après cette liste ce sont les prix des articles de fabrication canadienne qui sont le moins élevés, et cela, en raison même du droit extrême de 35 pour cent. Comme le chef de l'opposition l'a fait observer, ce droit protecteur a stimulé la concurrence entre les producteurs canadiens et a provoqué l'abaissement des prix acquittés par le consommateur canadien. Passons à un autre article.

Prenez l'article fer à cheval, sur lequel nous avons un droit de 30 pour cent. Comme conséquence, tous les fers dont nous nous servons au Canada sont faits au pays. On les vend à la fabrique $3.35 par cent livres. Si nous avions le libre-échange, ou un tarif moins élevé, les maisons des Etats-Unis commenceraient par gâcher les prix dans le marché canadien ; puis, on nous forcerait de payer le prix des Etats-Unis, lequel, lorsque le mémoire en question me fut remis, était de $3.85. Il en est de même des clous de fer à cheval. Le n° 7 le moins cher se vend au Canada $6.90, contre $8 ou $9 aux Etats-Unis ; la meilleure qualité de n° 7 se vend $11.98 ici contre $14 aux Etats-Unis. Il en est de même de tout le reste. En d'autres termes, si nous avions un tarif protégeant les industries susceptibles de réussir ici, la concurrence se produirait et les prix seraient moins élevés. Or, le ministre des Finances nous a dit que, l'année dernière, nous avions payé plus de $1,000,000 aux maîtres de forges. Si nous avions adopté, au lieu de ce régime de primes, un tarif protecteur, disons de 35 pour cent, nous n'aurions pas eu à payer cette somme. Et au lieu d'importer pour plus de $30,000,000 d'articles en fer, nous n'aurions pas importé plus de la moitié de cette quantité. Nous aurions fait circuler de $15,000,000 à $20,000,000 dans le pays à l'avantage de nos cultivateurs, de nos ouvriers, de nos marchands, de nos chemins de fer, de tout le monde. En présence des faits que j'ai énoncés, des prix que j'ai cités (et ce ne sont pas les seuls que je pourrais faire connaître), comment est-il possible d'expliquer le refus de notre gouvernement, d'adopter une politique raisonnable et canadienne ? Oui, une politique canadienne ; car une politique qui permet aux fabricants des Etats-Unis de traverser la frontière et de dicter à nos fabricants, et même à nos marchands, les prix auxquels ils vendront, n'est pas une politique canadienne, c'est une politique yankee, et rien de plus. S'il est un autre nom qui lui convienne, je suis bien prêt à l'adopter ; mais je ne puis en trouver d'autre pour une politique—je le répète—qui permet aux fabricants et aux trusts des Etats-Unis de dire à notre peuple : Vous ne vendrez pas pour un prix moindre que celui que nous fixerons. C'est là une politique que je ne puis comprendre, que je ne puis expliquer, et que, naturellement, je ne puis appuyer. Le ministre des Finances se porte au secours d'une industrie qui mérite toute notre considération. Les nations qui possèdent des minerais de fer sont assurément des nations favorisées. Nous avons l'avantage de pos-

séder de ces minerais et tout ce qu'il faut à part cela pour déterminer une production considérable de cet important article ; et nous n'avons qu'à adopter une politique convenable pour que cette grande industrie se développe comme elle aurait dû se développer il y a des années. Je répète ce que j'ai dit l'autre jour : comme il ne nous est pas possible d'obtenir l'imposition de droits, il faut bien nous contenter de primes. D'autre part, nous savons que ces primes ne donneront pas d'aussi bons résultats que les droits auraient donnés. De gens intéressés dans les industries du fer, j'ai appris que, depuis que le ministre des Finances a soumis sa politique des primes, ils sont dans la même position que je suis moi-même aujourd'hui. Incapable d'obtenir ce qu'ils savent être juste, ils sont obligés d'accepter ce qu'on leur donne. Mais, naturellement, ils ne risqueront pas beaucoup de capitaux. Ils savent que la politique des primes ne saurait durer. Ils savent que mes amis de l'administration ne donnent d'assistance aux industries que lorsqu'ils ne peuvent faire autrement. Conséquemment, ces industries qui sont aidées aujourd'hui au moyen de primes, vont simplement vivre au jour le jour ; elles ne se développeront pas ; elles ne feront pas ce qu'elles feraient si elles étaient assurées du marché domestique. Ne pouvant faire davantage, je me borne à protester contre la politique que l'on adopte maintenant, car ce n'est pas celle qu'il faudrait adopter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les chiffres comparatifs fournis par mon honorable ami (M. Tarte) sont très intéressants ; et comme leur exactitude ne fait pas de doute à mes yeux, ils sont aussi d'une grande valeur. Mon honorable ami a mentionné nombre d'articles importants, dont les prix, en dépit des changements dans le tarif, sont plus élevés aux Etats-Unis qu'ici.

L'honorable M. TARTE : Des articles protégés par des droits de 35 pour 100.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui des articles sur lesquels nous prélevons un droit de 35 pour 100 et que nous obtenons à meilleur marché que le consommateur aux Etats-Unis ne peut les obtenir. Et mon honorable ami nous a dit à maintes reprises que le tarif des Etats-Unis est plus élevé que le nôtre. Alors, que fait-il de l'argument suivant lequel un tarif suffisamment élevé suscite, dans le marché domestique, une concurrence assez active pour faire baisser les prix ? Mon honorable ami a simplement prouvé qu'un tarif élevé détermine l'élévation des prix. Les prix des marchandises dont il a parlé sont plus élevés aux Etats-Unis qu'au Canada ; et la raison n'est pas le manque de développement industriel, ou le défaut de concurrence aux Etats-Unis, mais simplement, uniquement, que leur tarif est plus élevé que le nôtre. Leur tarif est élevé, et leurs prix sont élevés. Notre tarif est un peu plus bas et nos prix un peu plus bas, en conséquence.

Maintenant, un mot seulement, si l'honorable chef de l'opposition me le permet, au sujet de la lettre vieillie de quatre ans qu'il a lue relativement au rôle joué par sir Charles Tupper dans l'établissement des industries du fer et de l'acier. Sir Charles Tupper n'est plus dans la politique aujourd'hui, et rien n'était plus éloigné de ma pensée que de chercher à amoindrir la part qu'il a prise en quelque circonstance que ce soit, aux affaires publiques. Comme il s'est retiré, je préférerais—comme tous les Canadiens,—relever ses actes méritoires que de chercher à le trouver en faute. Attaquons ceux qui sont dans la bataille, non pas ceux qui s'en sont éloignés. Je regrette que l'honorable député ait donné l'impression que j'avais, en quelque manière, cherché à rapetisser le rôle joué par sir Charles Tupper dans le développement de cette industrie du fer. Cette idée est sans fondement. J'ai envoyé chercher les Débats, afin de pouvoir me reporter au passage en question ; mais le volume ne m'est pas encore parvenu. Toutefois, avec l'aide de la citation faite par l'honorable député, je puis me rappeler ce qui est arrivé. Sir Charles Tupper, au cours d'une discussion qui eut lieu, je pense, en 1900, ne se contenta pas de s'attribuer tout le mérite qui pouvait lui revenir au sujet du développement de l'industrie du fer et de l'acier ; il alla plus loin et fut assez peu généreux pour déclarer que je m'étais opposé à l'octroi de ces primes ; que M. Whitney était venu me voir à Ottawa, et que je l'avais renvoyé en lui disant que je ne ferais rien. Je demandai à sir Charles, dans le temps, de qui il tenait ce renseignement ; et il déclara que c'était M. Henry M. Whitney. Je ne dis rien, mais j'écrivis à M. Whitney, lui signalant la déclaration de sir Charles. M. Whitney me répondit que sir Charles se trompait, et il se servit des paroles dont mon honorable ami s'est servi, les paroles contenues dans la lettre à M. Graham Fraser, que, dans le cours de ces négociations, il avait été traité avec toute la courtoisie et la considération possibles, et m'avait trouvé apparemment très désireux de l'aider. Ce sont là les faits se rattachant à la discussion qui eut lieu en 1900. Toutefois, je n'y fais allusion maintenant que pour faire voir que ce n'était pas plus mon désir alors que ce ne l'est maintenant de condamner le rôle joué par sir Charles Tupper dans cette occasion. Il est sorti de l'arène politique, et je serais le dernier à rien dire pour lui enlever la juste part du mérite qui peut lui revenir relativement à cette affaire ou à aucune autre dans le cours de sa longue carrière politique au Canada.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai lu la lettre parce qu'elle indiquait que l'opinion expri-

mée dans la lettre de M. Whitney, lue en cette Chambre par mon honorable ami, n'était pas entièrement conforme, à certains égards du moins, au souvenir qu'en avait M. Fraser, et celui-ci fut aussi intimement mêlé à ces négociations que M. Whitney lui-même. La lettre même fait voir que lorsqu'on s'adressa au gouvernement une première fois, en 1898, je pense, M. Ross et quelques autres particuliers échouèrent complètement dans leur tentative d'engager le gouvernement à adopter la politique des primes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pense pas que la lettre établisse ce que vous dites ; elle ne peut pas l'établir, car ce n'est pas le cas.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Dans le cours de ses observations, l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) a déclaré qu'il allait se ranger à l'avis de l'honorable chef de l'opposition, et moi, dans ma candeur, j'ai simplement observé avec bonhomie : Naturellement. Or, l'honorable député m'a apostrophé à cette occasion d'une manière assez désobligeante. Je dirai à la Chambre, et je lui dirai à lui-même qu'il aurait lieu de se féliciter si sa conduite politique avait été aussi conséquente que la mienne. Si elle l'avait été, il ne serait pas dans la position où il est aujourd'hui. Voyons un peu. Pendant qu'il fit partie du ministère, il n'est rien de ce qu'on pouvait dire contre lui que l'opposition n'ait dit. Elle ne l'accusa pas de s'être rendu coupable de meurtre ou d'attentat aux mœurs, ou de crimes de cette nature; mais il n'est guère de faute à laquelle on puisse penser dont l'opposition ne l'ait pas accusé. Il se tourna contre le ministère, et dès lors l'opposition lui tendit les bras. Eh bien, elle peut le garder ; ce n'est pas le parti libéral qui le réclamera. Sa position, M. le président, me rappelle celle d'une certaine sorte de serpent. Lorsque sa proie est trop grosse pour être facilement avalée, ce serpent la couvre de boue, et par ce moyen il réussit à l'ingurgiter. C'est ce que l'opposition a fait pour l'honorable député de Sainte-Marie, et nous ne l'empêcherons aucunement de se prévaloir de ses services de toutes les manières possibles. Pour en venir à la question en délibération, je me demande s'il n'aurait pas mieux valu laisser l'industrie du fer telle que constituée aujourd'hui au Canada liquider ses affaires et céder la place à d'autres gens qui auraient bâti sur ses ruines. Mais des personnes très versées dans l'économie politique nous disent que ce sont là des industries naissantes, et puisqu'il en est ainsi, je suis disposé à sacrifier quelques-uns de mes propres principes pour les appuyer ; non pas tant par considération pour les hommes qui y ont engagé leurs capitaux, que pour sauvegarder d'autres industries dont l'existence est en jeu dans toute l'étendue du Dominion, dans l'Ile du Prince-Edouard, dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, à Montréal, à Québec, à Toronto, et je puis dire dans tous les endroits du Canada. Mais il est une chose au sujet de cette industrie que je dois mentionner. Je parle en ce moment des usines qui fonctionnent au Cap-Breton. Elles n'ont pas de gérant, et je crains qu'elles ne réussissent jamais tant qu'elles n'auront pas un gérant compétent. On a vu ce qui est arrivé à la raffinerie de sucre à Halifax. De forts capitaux furent placés dans cette entreprise, et l'on fit venir un gérant de Brooklyn qui, à la fin de la première année de son engagement laissa la compagnie en dette de $70,000 Or, j'ai une assez bonne opinion des Ecossais généralement, et je pense que si ces industriels avaient eu asez de bon sens pour s'apercevoir de leur méprise, comme il est arrivé à Halifax, et faire venir un gérant d'Ecosse, ils auraient probablement réussi. Des extravagances sans fin furent commises dans la conduite de cette entreprise dans l'île du Cap-Breton.

Des colonnes et des colonnes, des pages et des pages furent écrites sur les bénéfices qu'on allait réaliser. On aurait pu croire que nombre des forges des Etats-Unis allaient être contraintes d'éteindre leurs feux à cause de cet établissement ; et des gens naïfs furent induits, entraînés à souscrire des actions dans la compagnie ; ils sont aujourd'hui à peu près ruinés. Cela me rappelle une histoire au sujet du duc de Breadalbane. Il y a longtemps, à ma connaissance qu'on n'a conté une bonne histoire en cette Chambre. Le duc de Breadalbane, comme tous les nobles d'Ecosse à cette époque, avait un joueur de cornemuse des highlands. Un jour le ministre du culte en faisant sa tournée, découvrit à son regret que le joueur de cornemuse n'avait pas une connaissance bien profonde des Ecritures, et il lui demanda s'il y avait quelque partie des livres saints qui le frappait. Oui, dit le joueur de cornemuse, l'histoire de la statue dorée, sur la plaine de Dura. Lorsqu'il fut donné ordre qu'au son de la harpe, de la saquebute, du cornet, de la flûte, du psaltérion, du tympanon et de toutes sortes d'instruments de musique, la population tomberait à genoux et adorerait la statue, s'il y avait eu là un joueur de cornemuse, l'ordre n'aurait pas été exécuté, car au lieu de tomber à genoux, tout le monde se serait mis à danser. De sorte que, dans le cas qui nous occupe, si les gens du Cap-Breton avaient un Ecossais prudent pour conduire leurs affaires, ils prospéreraient aujourd'hui, comme il est arrivé pour les raffineries de sucre d'Halifax sous la direction d'un Ecossais ; elles ont prospéré et prospèrent encore aujourd'hui. Une des plus grandes difficultés à surmonter pour quiconque veut aider ces industries du fer et de l'acier, c'est l'absence d'un gérant entendu. Qu'on me permette maintenant de lire, du "Telegraph," de Saint-Jean, le compte rendu d'une entrevue avec M. Buell :

M. Buell déclara qu'il y a trois mois il fit une proposition à James Ross, président de la compagnie, qui était alors en Europe. La proposition, si elle avait été acceptée, aurait placé l'entreprise dans une meilleure situation qu'elle n'est aujourd'hui. Il résolut de ne pas rester dans les conditions qui existaient alors ; et il demanda qu'on lui confiât l'administration, étant persuadé qu'il pourrait obtenir de meilleurs résultats. Comme alternative, il déclara que si sa proposition n'était pas acceptée, il démissionnerait, sa démission devant être effective au bout de trois mois. Sa proposition ne fut pas acceptée ; de sorte qu'il démissionna et abondonna sa position cette semaine. M. Buell dit qu'il y a toujours là les éléments d'une exploitation profitable sur une grande échelle, comme lorsque M. Whitney commença les opérations; il y a la situation, les matériaux requis pour la fabrication, tous bons ; mais c'est le facteur humain, la direction de l'entreprise qui a manqué pour assurer le succès de l'entreprise ; car, ajouta-t-il, il n'est pas nécessaire de dire aux Canadiens que l'entreprise ne prospère pas. Il est persuadé que si sa proposition avait été acceptée, les résultats auraient été différents.

Mon honorable ami de Sainte-Marie a fait observer que les nations qui ont à portée le fer et les minerais sont toutes heureuses. Je pense que l'Espagne est le pays du monde qui exporte le plus de minerai de fer et je ne sache pas que la condition de l'Espagne soit beaucoup plus enviable que celle d'aucun autre pays de l'Europe.

M. GOURLEY : Je suis dans la même position que le comte de Breadalbane. Il regrettait que son joueur de cornemuse ne comprît pas les Ecritures.

L'honorable M. ROSS : C'est le ministre du culte qui le regrettait.

M. GOURLEY : Peu importe. Un peu comme lui, je regrette que le gouvernement du Canada ne soit pas plus au courant des Ecritures. Si le gouvernement, si particulièrement l'honorable ministre des Finances, connaissait mieux les Ecritures, au lieu de faire le discours qu'il nous a fait cet après-midi, il se serait levé, et considérant la manière dont il a traité l'industrie du fer en ce pays, il aurait humblement suivi l'exemple magnifique du psalmiste, qui dit : Car je reconnais mes transgressions, et mon péché est devant moi."

Je suis persuadé, M. le président, que si l'honorable ministre des Finances avait fait cela, le parti libéral-conservateur aurait été disposé à lui accorder cette splendide absolution qu'Ezéchiel proclama à l'univers, lorqu'il dit : " Si l'homme pervers renonce au mal et fait ce qui est juste et bon, il sauvera son âme de la mort." Si l'honorable ministre des Finances désire sauver son âme politique de la mort, il lui faut s'éloigner du mal qu'il a commis et qu'il a commis particulièrement en ce qui regarde l'industrie du fer. Je suis grandement intéressé au progrès de cette industrie du fer. Je me préoccupe plus du succès d'une industrie de nature à faire ressortir le Canada que de l'avantage politique qui peut en découler. Je tiens énormément à ce que le Canada devienne un grand pays manufacturier, et qu'il acquière la richesse que donne particulièrement l'industrie du fer. Il est bien connu que le progrès et la richesse de tout pays sont fondés sur la fabrication du fer, car ce travail nécessite l'exploitation des houillères ainsi que des gisements d'autres minéraux, et toutes ces industries sont propres à rehausser un pays. Dans mon comté, nous avons un établissement pour l'exploitation du fer, à Londonderry, sous la direction de la " Canada Steel Company ". Cette industrie a prospéré en dépit de grandes difficultés depuis vingt-cinq ans et elle a assuré une grande prospérité au comté de Colchester. Les cultivateurs, dans un rayon de vingt ou trente milles, y trouvèrent un excellent débouché pour leurs produits ; et des propriétés qui n'avaient pas été exploitées, des maisons et bâtiments de ferme délabrés et d'apparence chétive ont été remplacés par les belles demeures et de superbes dépendances qui ornent la campagne. Le pays s'est transformé comme sous la baguette d'une fée, et cette fée c'a été l'exploitation profitable des gisements de fer du pays. Le parti conservateur, combattu comme il l'était par ces messieurs de la droite, se laissa intimider par leurs raisonnements. Il aurait dû avoir plus de confiance en lui-même, ne pas plier devant les critiques malveillantes de ces messieurs. Il n'a jamais donné à l'industrie du fer cet appui cordial qu'il aurait dû lui donner. Toutefois, il fit preuve d'initiative, et par le moyen de primes et la promesse de changements dans le tarif douanier, il donna à cette industrie l'encouragement dont elle jouissait auparavant.

Relativement aux prix des marchandises dans un pays soumis à un tarif de protection, je pensais bien que la doctrine, d'après laquelle l'effet des droits serait de faire hausser les prix, n'avait plus cours depuis longtemps. Je me suis senti vraiment affligé pour la Nouvelle-Ecosse de ce que l'honorable ministre des Finances, avec qui je ne suis pas en querelle et dont j'ai toujours parlé obligeamment, ait cherché à abaisser le niveau de l'intelligence de cette province distinguée en adoptant un argument que les gens d'esprit, si je ne me trompe, ont jeté aux orties il y a vingt ou trente ans. Si l'honorable ministre s'était adressé à quelque auditoire de Tombouctou, ou de Khartoum, ou de quelque territoire non exploré de l'Afrique, s'il en est, je comprendrais qu'il répétât son argument qu'un tarif élevé a pour effet d'enchérir les marchandises. L'honorable ministre ne doit pas avoir oublié ce qui s'est passé au Canada lorsque le coton et le sucre furent protégés. Les honorables députés de la droite employèrent des journées et des semaines du temps précieux de la Chambre à affirmer que le coton et le sucre seraient chers exactement en proportion des droits imposés sur ces ar-

ticles. Néanmoins, au bout de quatre ou cinq ans, vous pouviez acheter le coton et le sucre à meilleur marché qu'on ne l'a jamais connu dans l'histoire du Canada. Qu'est-il arrivé aux Etats-Unis ? Ils imposèrent un droit de $22 la tonne sur les rails en acier. Il est certains traits de la population des Etats-Unis que nous ne pouvons nous empêcher d'admirer, tout en n'admirant pas bien des caractères de leur système de gouvernement, de leur diplomatie ou de leur vie publique, et c'est le splendide courage qu'ils déploient en s'occupant d'une question comme celle-ci.

Ils prennent une résolution, et une fois la résolution prise, ils ne craignent l'opposition ni de leurs propres nationaux, ni d'aucune nation étrangère. Ils désiraient fabriquer des rails en acier. Ils construisaient des chemins de fer dans toute l'étendue des Etats-Unis, au point qu'il y a quelques années ils payaient des millions et des centaines de millions de dollars à l'Europe, épuisant leurs propres ressources. Ils établirent un droit léger pour un temps, mais le résultat ne fut pas satisfaisant. Finalement, ils imposèrent un droit de $22 la tonne sur les rails en acier, alors qu'ils se vendaient $27 ou $28 la tonne en Angleterre. Ils imposèrent un droit équivalant presque à la valeur des rails, et après cinq ou six ans, les rails se vendaient aux Etats-Unis $18 la tonne, soit $4 de moins que le montant du droit. Cette question a été débattue dans toute l'étendue des Etats-Unis par leurs hommes les plus compétents, leurs esprits les plus logiques, des hommes comme Henry Clay et Daniel Webster, doués de l'intelligence la plus pénétrante et la plus cultivée, esprits raisonneurs incapables d'accepter un argument boiteux. Ses hommes ayant débattu la question à fond, ont établi à tout jamais qu'il n'y a pas de rapport entre les droits et les prix, mais que ceux-ci sont réglés par la concurrence. Je n'aurais pas cru que le ministre aurait introduit dans la Chambre des communes un argument *ad contendum* bon tout au plus pour la foule, et encore pour une foule très mal renseignée.

Je prête toujours l'oreille avec plaisir à l'honorable député de Montréal, Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), parce qu'il a des convictions. Ce que nous voulons au Canada, ce sont des hommes de convictions ; des homme qui, ayant des convictions, les défendent sans craindre les conséqueces ; et qui non seulement les défendront, mais parleront de manière à en pénétrer leurs compatriotes, étant persuadés que si leurs idées sont honnêtes et justes elles devraient dominer toute l'opinion publique du pays et déterminer la politique du Canada tout entier Je suis maintenant convaincu, après avoir observé la ligne de conduite de l'honorable député en cette Chambre, qu'il est au fond de l'âme sincèrement canadien, bien que, comme je le disais à la Chambre ces jours derniers, j'aie eu une opinion différente de lui il y a un an et demi ou deux, lorsque l'honorable député fit ces discours anti-patriotiques dans la grande ville de Paris. Que l'honorable député de Victoria (l'honorable M. Ross) me permette de lui dire qu'il est bien permis de changer d'opinion. Il n'y a que les hommes très petits et très étroits qui ne changent jamais d'opinion. Si je m'aperçois, le matin, que je suis dans l'erreur, je changerai d'opinion cinquante fois s'il le faut pour être dans le vrai à midi ; et si je suis dans l'erreur à midi, je changerai encore cinquante fois d'opinion pour me trouver dans le vrai, le soir. Je changerais d'opinion à toutes les heures de la journée pour arriver à la vérité, et me coucher le soir sentant dans mon cœur que je suis dans le vrai. Loin de reprocher à un homme politique d'avoir changé d'opinion, on devrait, si ses motifs sont bons, lui en faire un mérite. La droite se vante de ce qu'elle ne change pas d'opinion, bien qu'elle ait changé sa politique. La difficulté en ce qui vous concerne, messieurs, c'est que vous vivez dans un état d'hypocrisie mentale. Lorsque vous étiez dans l'opposition, vous permettiez à vos chefs de vous mettre dans une fausse position. Vous auriez dû vous lever comme des hommes et leur dire : Dans notre pays neuf, ces notions démodées du ministre du Commerce n'ont pas leur raison d'être, et il vous faut adopter une politique de nature à favoriser le développement du Canada. Si les hommes plus jeunes et plus forts du parti libéral n'avaient pas permis à M. Blake, M. Cartwright, M. Fielding, et d'autres du même genre de leur imposer une politique qu'ils savaient sans doute ne pas convenir aux conditions du Canada, vous, messieurs, ne seriez pas dans la position lamentable où vous êtes aujourd'hui, contraints d'orienter constamment vos voiles pour saisir tous les vents accidentels.

Au lieu de cela, vous vous présenteriez devant l'électorat aujourd'hui gouvernement fort avec une politique forte ; et ce n'est pas votre cas, vous le savez. Je suis entièrement opposé à cette politique des primes, si ce n'est comme mesure temporaire. Je suppose que lorsqu'on a la tête dans la gueule de l'ours, il faut bien endurer le traitement qu'il plaît à l'ours d'infliger ; mais si je n'étais pas dans cette position difficile en ce qui regarde l'industrie du fer, je dirais que cette politique des primes est la manière la moins scientifique et la plus désobligeante qui soit de traiter cette industrie. Nous avons devant nous le magnifique exemple de la république voisine. Dans le cours de trente années, les Etats-Unis sont devenus les concurrents des plus grands pays manufacturiers du monde, au point qu'aujourd'hui ils défient dans la production de l'acier la mère de la grande fabrication. Pourtant, avec ce bel exemple sous les yeux, notre gouvernement répudie toute l'expérience acquise sur ce continent, il va à l'encontre des conclusion de tous les hommes capables et éclairés, pour affirmer cette doctrine des primes. Messieurs, lorsque votre ministre des Finances proposa cette politique des pri-

mes dans vos caucus, il aurait dû s'en trouver un parmi vous assez énergique pour lui dire : Nous naviguons sous de fausses couleurs, nous sommes poussés au pied du mur par les maîtres de forges du pays. Soyons honnêtes et reconnaissons que la ligne de conduite que nous avons suivie depuis vingt ans, en dénonçant la protection, est fausse ; et au lieu de ce pis-aller des primes qui n'est qu'une tentative de nous passer de la politique de protection, donnons à cette industrie la protection dont elle a besoin. Ces messieurs de la droite savent très bien qu'une politique de protection serait d'un réel avantage à l'industrie de l 'acier, et ne taxerait pas le peuple comme le fait cette politique des primes. Par le moyen de cette politique des primes vous ne donnez pas à l'industrie du fer du Canada le dixième de l'aide qu'une politique scientifique de protection lui donnerait. Vous avez aux Etats-Unis un tarif sur le fer et l'acier scientifiquement établi, préparé par des experts de France, d'Allemagne et d'autres pays qui s'assemblèrent à Washington et le formulèrent d'après les données de la science. Au moyen de ce tarif des Etats-Unis, réduit et adapté aux besoins du Canada, vous placeriez en très peu de temps notre pays dans une position enviable, et vous le mettriez à même de lutter non seulement contre les Etats-Unis, mais contre l'Angleterre et l'Allemagne tout aussi bien. Voyez quelle politique mesquine et misérable notre gouvernement a adoptée. Lorsqu'il prit la résolution d'encourager l'industrie du fer en notre pays, pourquoi n'a-t-il pas attaqué la difficulté franchement et honnêtement, et non pas en cette manière mesquine qui a découragé le placement des capitaux étrangers au Canada. Des capitaux considérables ont été perdus dans la Nouvelle-Ecosse et au Canada par suite de cette politique d'expédients. Si nous avions été hardis et énergiques, ces années dernières, aujourd'hui nous aurions une industrie du fer donnant du caractère, de la richesse et de la force au pays, et qui nous signalerait à l'attention de l'univers. En 1884, nous commençâmes par donner une prime de $2 sur le fer puddlé et l'acier en barre de production canadienne. Il en fut ainsi jusqu'en 1897, lorsque la prime fut augmentée à $3 ; puis en 1899, cette échelle mobile fut adoptée. Juste au moment où notre industrie du fer prenait pied et se développait, le ministre des Finances, comme s'il avait été irrité de ce qu'elle progressait, adopta une échelle mobile d'après laquelle douze cents furent enlevés de la prime, la première année, 15 cents, l'année suivante, 25 cents, l'année suivante ; et en cinq années toute la prime devait disparaître.

Que le ministres des Finances s'en rendît compte ou non, c'était là l'attaque la plus malicieuse qu'un mortel pouvait diriger contre l'industrie du fer. Je suis en mesure de dire qu'aussitôt cette politique adoptée, la " Canada Steel Company ", de la Nouvelle-Ecosse, renonça à la lutte. Elle avait lutté pendant vingt ans dans l'espérance que le gouvernement et la population du pays en viendraient à adopter une forte politique scientifique de protection à l'industrie du fer ; mais dès que cette nouvelle mesure fût adoptée, la " Canada Steel Company " se mit en liquidation ; et cette grande entreprise qui avait placé de $3,000,000 à $4,000,000 de capitaux anglais dans le comté de Colchester, devint inactive. L'automne dernier, les Drummond, de Montréal, visitèrent l'établissement et achetèrent moyennant $300,000 cette propriété qui avait coûté aux Anglais $3,000,000 ou $4,000,000. Comment pouvons-nous espérer attirer les capitaux anglais au pays, lorsque les actionnaires ne réussissent à retirer d'une mise de fonds de $3,000,000 ou $4,000,000, que la somme nécessaire pour solder les frais de liquidation ? Est-il étonnant qu'ils quittent le Canada en maugréant et en déclarant qu'ils ne placeront jamais un dollar et ne laisseront aucun de leurs amis placer un dollar dans un pays qui poursuit une politique aussi vacillante. Telle était la condition des affaires lorsque les Drummond vinrent dans la Nouvelle-Ecosse et achetèrent cette propriété, et aujourd'hui, ils s'efforcent d'en développer l'exploitation. Je sais que ces messieurs sont venus ici depuis qu'ils ont acquis cet établissement, dans le but d'engager le gouvernement à adopter une politique de protection. Je n'ai pas mission de parler en leur nom, mais je sais qu'ils ne veulent pas des primes ; et je sais que les primes ne sont d'aucun avantage pour les forges de Londonderry. Elles peuvent être de quelque avantage pour les gens de Sydney ; toutefois, à en juger par la cote de leurs actions et leurs difficultés financières, ces primes ne leur sont pas plus avantageuses qu'elles ne sont aux autres. On pensait que ces primes au fer auraient pour effet d'affermir la situation financière de la " Dominion Iron and Steel Company ", mais au lieu de cela la compagnie parut en souffrir, et aujourd'hui, la compagnie houillère a été séparée de celle de l'aciérie, probablement en prévision de quelque autre chose qui doit survenir à l'aciérie. Or, M. le président, je ne voudrais pas qu'il arrivât malheur à cette compagnie d'aciérie, car ce serait une calamité sans nom pour l'industrie du fer au Canada. L'univers se dirait qu'il y a dans les conditions du pays quelque élément défavorable à la fabrication du fer et de l'acier, et cet infâme pleutre, Carnegie, ne manquerait pas de se vanter qu'il avait mieux qu'aucun autre jugé la situation au Canada relativement à l'exploitation du fer. Je l'appelle pleutre en connaissance de cause ; car je ne puis me figurer que l'individu sache lire ou écrire, ou ait la moindre instruction ; autrement, il ne se serait pas rendu coupable des remarques insultantes qu'il a faites au sujet du Canada.

Lorsque ces primes furent annoncées, il y a quelques jours, je jugeai qu'elles étaient accordées en vue d'améliorer les conditions de l'industrie du fer à Sydney. Je me rendis compte qu'elles n'aideraient pas à l'industrie du fer de Londonderry, qui n'est pas engagée dans la fabrication de cette classe particulière de fer protégée par ces primes. Mais ces industries ne veulent pas de primes. Pourquoi recourons-nous à cette manière antiscientifique d'encourager les industries ? Je vois que, l'année dernière, nous avons importé des Etats-Unis pour $25,000,000 d'articles en fer. Ce que les forges de Londonderry et de Sydney voudraient, c'est de pouvoir fabriquer en vendre ces articles au Canada et obtenir en retour les $25,000,000 que nous envoyons actuellement aux Etats-Unis. Après avoir dépouillé les fabricants de notre pays de leur marché domestique, auquel aucun autre n'est comparable, le gouvernement leur dit d'aller concurrencer les fabricants étrangers aux Etats-Unis, en Angleterre ou en Allemagne. C'est une maigre compensation pour la perte du marché intérieur.

Il doit être bien irritant pour un fabricant de notre pays de se rendre à Montréal, ou à Toronto pour y vendre ses produits, et d'y trouver quelque Yankee qui lui dérobe le marché national qu'il a aidé à développer. C'est une des dérisions les plus indignes dont un gouvernement puisse jamais se rendre coupable que de contraindre les fabricants du pays à se laisser enlever leurs marchés, et de leur dire ensuite d'aller voir s'ils n'auront pas quelque chance de vendre leurs produits sur les marchés étrangers. Eh ! bien, il nous faut accepter ces quelques gouttelettes, et je les accepte sans reconnaissance ; je les accepte comme ne méritant aucun remerciement. Mais je suppose que tant qu'un courant de saine opinion assez fort pour balayer ces messieurs du pouvoir n'aura pas été créé en ce pays, nous ne pourrons rien obtenir de plus. Cependant, j'avertis ces messieurs que, si je suis bon juge, le déluge n'est pas loin. Les intérêts du Canada tout entier ne doivent pas être mis en danger pour assurer des places à ces quatorze ou quinze messieurs du cabinet. Je préférerais qu'on les mit dehors, et souscrire ma part pour les maintenir leur vie durant au moyen de pensions magnifiques, si par ce moyen nous pouvions avoir une administration qui assure les intérêts du Canada. Je suppose que le jour n'est plus où un ministre pouvait demander à ses partisans de voter pour lui, quels que fussent ses principes, quelque dommageables qu'ils fussent au pays. Le ministre des Finances aurait dû dire : Je me suis trompé dans mon enseignement politique ; dans ma jeunesse, j'ai été le disciple d'Alfred Jones, de Halifax, un des hommes les plus étroits qui ait jamais vécu au Canada,ou en aucune autre partie du monde. Mon esprit encore ductile fut modelé par cet homme avant de pouvoir penser par lui-même ; et il ne faut pas me juger par mes erreurs, elles me sont venues par héritage. Si l'honorable ministre voulait tenir ce langage, je lui répondrais : Si vous avez résolu de faire le bien à l'avenir, recevez l'absolution, non seulement de ma part, mais de celle du parti libéral-conservateur, qui s'est toujours montré généreux au point de pardonner à ses ennemis les plus déclarés. J'ai vu dans un journal de Montréal, l'autre jour, qu'un particulier prétendait avoir l'assurance du gouvernement (il ne donnait pas de nom) que, dans un avenir rapproché, un tarif serait présenté qui protégerait amplement et suffisamment les industries de notre pays. Je ne sais trop si cette déclaration fut faite avec ou sans autorisation ; mais je l'ai lue, et j'ai été heureux de la lire, car il me semblait que d'une manière ou d'une autre elle était inspirée. Que le ministre des Finances se lève et déclare : Nous avons péché, mais nous prenons la résolution de nous amender ; car il est humain de se tromper, et il est presque divin de se réformer et de s'améliorer ; nous vous accordons des primes, aujourd'hui, mais avant la prochaine session nous obtiendrons l'aide d'experts, et nous accorderons la protection à la grande industrie du fer du Canada. Que le ministre prononce ces paroles et l'industrie du fer se développera et assurera la richesse et la prospérité du pays.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre des Finances a répondu d'une manière toute particulière à l'énoncé de faits que j'ai soumis. J'ai donné les prix d'articles qui sont protégés en notre pays dans la mesure de 30 ou 35 pour cent. J'ai montré par là que la théorie d'après laquelle un tarif élevé a pour effet de faire hausser les prix, est fausse. Mon honorable ami, en réponse, me fait observer qu'aux Etats-Unis, ces articles, qui sont protégés à peu près dans la même mesure que chez nous, se vendent à un prix un peu plus élevé. Mon honorable ami connaît la condition des choses aux Etats-Unis; il sait que les salaires y sont plus élevés, et les prix des produits agricoles également plus élevés, au point que dans les cinq années dernières ils ont augmenté en valeur de 49 pour cent ; enfin tout est plus cher. Mais cela ne prouve rien à l'encontre de ma déclaration. Lorsqu'un article est suffisamment protégé, la concurrence est assez forte pour assurer des prix raisonnables. Je m'attendais un peu à recevoir la réponse que mon honorable ami m'a donnée, et j'y étais préparé ; je connais sa tournure d'esprit. Mon honorable ami aimerait peut-être à savoir ce qui arrive lorsqu'il n'y a pas du tout de droits. J'ai montré que lorsque nous avons suffisamment protégé nos fabricants, ils ont été en mesure de vendre à meilleur marché que leurs concurrents des Etats-Unis. Maintenant, qu'on me permette de donner les prix dans le cours de l'année dernière, des fils de fer n° 9, n° 12 et n° 13, lesquels sont facturés ici ; nous n'en fabriquons pas une admis en franchise. Ils ne sont pas manuseule livre.

Qu'est-il arrivé? Une chose évidente, car tout le fil métallique qu'on emploie au Canada est fabriqué et vendu par les Américains. Ils ont deux prix de vente ; l'un pour leurs compatriotes, l'autre pour les Canadiens. Le fil du calibre n° 9 s'est vendu $2.60 aux Etats-Unis et $2.85 au Canada ; le n° 12, $2.75 aux Etats-Unis et $3 au Canada et le n° 13, $2.85 et $3.10 respectivement. Autrement dit, après avoir ruiné l'une de nos industries, ils exigent un prix plus élevé des Canadiens que de leurs propres compatriotes. Nous sommes satisfaits d'un tel état de choses et des hommes aussi respectables que le représentant de Victoria (l'honorable M. Ross) me font des remontrances parce que je me range à l'avis de ceux qui n'ont pas foi dans une politique qui produit ces résultats. Il m'engage à me rappeler qu'il n'y a pas longtemps, certains députés de l'opposition me couvraient d'opprobres. Depuis trente ans que je suis journaliste, on m'a adressé beaucoup d'injures Je n'ai pas succombé sous ces attaques ; je suis plein de vie et je m'occupe peu de ce qu'on dit de moi, lorsque je suis certain de ne mériter aucun reproche.

Le représentant de Colchester (M. Gourley) a de nouveau fait allusion à ce qu'il appelle mes discours de Paris. Il en a cité la version anglaise. Je regrette qu'il ne soit pas versé dans la langue française.

M. GOURLEY : Je lirai le texte français.

L'honorable M. TARTE : J'invite l'honorable député à lire le texte français de ces discours et non les comptes rendus tronqués publiés en anglais, et je n'hésite pas à dire que tout citoyen anglais aurait pu les prononcer en parlement.

Ayant clos cet incident, je n'ajouterai qu'un mot. Lorsque le tarif du Canada est assez élevé, nous pouvons soutenir la concurrence de nos amis et voisins, les Américains. Nous pouvons vendre aux nôtres aussi bon marché, sinon meilleur marché qu'ils peuvent vendre à leurs concitoyens. La raison en est manifeste. Ils sont soumis à des désavantages qui n'existent pas ici. Les salaires sont élevés et la vie coûte plus cher, là-bas. Nous possédons tous les éléments nécessaires pour établir de grands établissements industriels, assurer le progrès de nos cités, créer un marché national pour nos agriculteurs, et nous n'en faisons rien. Lorsque mon honorable ami, le ministre des Finances, me priait de croire qu'un tarif élevé fait renchérir les produits, j'ai été sur le point d'élever la voix pour supplier le ministre des Douanes de voler à mon secours, parce qu'il a permis d'augmenter les droits sur plusieurs articles et je partage avec lui la responsabilité qui lui incombe. Occupons-nous du ciment, par exemple, il a augmenté le droit sur cet article Quel a été le résultat? Plusieurs nouveaux établissements ont surgi et nous fabriquons un ciment de première qualité. La production ne fait qu'augmenter. Ce qu'on peut dire du ciment s'applique à tous les articles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a quelques instants, mon honorable ami nous a cité des chiffres intéressants qui semblaient prouver clairement quelles sont les conséquences d'un tarif élevé. Il vient de fournir d'autres renseignements aussi pleins d'intérêt. Il nous a parlé de l'industrie du fil métallique et il a démontré que les fabricants américains de ce produit le vendent à des prix excessifs. Il a établi par là qu'aux Etats-Unis, grâce à des droits de 50, 60 ou 70 pour cent, les fabricants sont en mesure de créer des monopoles, de former des trusts et des coalitions industrielles, qui leur permettent d'imposer leurs prix à leurs clients.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami connaît mieux son histoire politique. Il ne saurait ignorer qu'il y a plus de monopoles dans la libre-échangiste Angleterre qu'aux Etats-Unis. Lorsqu'un libre-échangiste est réduit à *quia* par un bon argument, il peut tout faire.

M. ROCHE (Halifax) : Ce qu'on cherche c'est de venir en aide sans tarder à l'industrie métallurgique et nous devons nous demander si cette prime accordera un secours plus prompt à cette industrie qu'un droit plus élevé. Il s'agit de savoir si une somme d'argent reçu comme prime favorisera aussi bien les maîtres de forges qu'une égale somme que leur rapporterait un droit protecteur. Supposons que l'industriel travaille le fer et l'acier à aussi bon compte que possible, il recevra cette prime qui lui permettra de soutenir la concurrence de tout autre producteur. D'un autre côté, si j'ai bien compris mon honorable ami, le chef de l'opposition, il a déclaré que l'imposition d'un droit créerait plus de concurrence, ce qui amènerait la diminution des prix. Or, nous nous proposons de donner aux manufacturiers des prix plus élevés ou plus d'argent et si vous abaissez le prix de vente de ses produits, il subira une perte d'argent. Que doit-il donc faire ? Il ne saurait diminuer le prix de la matière brute ou de l'outillage et il devra se rabattre sur ses malheureux ouvriers et diminuer leurs salaires. La prime constitue un secours immédiat au manufacturier et il y a lieu, de plus, de se demander ce qui profitera davantage au client. Quoi qu'il en soit, il s'agit présentement de venir en aide sans tarder aux industriels et le moyen le plus expéditif de le faire, c'est de leur accorder une prime.

M. MONK : Comme il y a dans mon propre collège électoral des usines métallurgiques importantes, je ne suis pas disposé à féliciter bien chaudement le gouvernement du secours qu'il accorde à cette industrie, bien que je sois content pour les intéressés de voir qu'on leur tend cette planche de salut. Toutefois, je ne crois pas que la ligne de conduite qu'on adopte ait pour effet de protéger, comme elle devrait l'être, l'importante industrie métallurgique, qui est l'une des industries fondamentales

en ce pays. Si nous voulons la maintenir au milieu de nous, il nous faudra suivre l'exemple que nous donnent les pays qui l'ont établie dans l'étendue de leurs territoires. Il nous faudra marcher sur les traces de l'Allemagne, de la Belgique et des Etats-Unis, dont le tarif a été élaboré soigneusement—tellement qu'il permet à ce pays de nous devancer de beaucoup dans la production du fer. Mon honorable ami, le représentant de la division Sainte-Marie (M. Tarte), a fait allusion à la fabrication du fil métallique. Avant l'élection de 1896, il y avait au sein du comté de Jacques-Cartier une grande usine qui produisait du fil de fer des calibres 9, 12 et 13. Cette importante manufacture, outre qu'elle produisait du fil métallique de ces trois calibres, fabriquait également presque tout le fil de fer barbelé dont on a besoin en ce pays. Qu'est-il arrivé ? Nos adversaires, pour être conséquents avec la doctrine qu'ils avaient prêchée sur toutes les tribunes politiques, avant 1896, lorsqu'ils déclaraient que le fil barbelé se vendait à un prix excessif, et qu'il devrait être dégrevé, ont mis leurs promesses à exécution dans le tarif de 1897.

En conséquence, nous avons été à la merci des fabricants américains, lorsqu'il s'est agi d'acheter des articles en fer ou en acier. L'usine de Lachine dût cesser de fabriquer le fil de fer barbelé et nous avons dû recourir aux Américains pour obtenir du fil des calibres n° 9, 12 et 13. Il s'ensuit que le fil barbelé a renchéri depuis cette époque, qu'il est de qualité inférieure et que, ainsi que chacun le sait, nous sommes entièrement à la merci des industriels américains. Il est humiliant d'entendre dire dans cette enceinte que l'an dernier, le Canada a importé 26,000 tonnes de fil métallique. Il est humiliant de songer que notre pays a importé, l'année dernière, plus de $30,000,000 valant d'articles en fer. De fait, il est notoire que les Américains importent du Canada des lingots d'acier et de fer en payant un droit de $6 par tonne et qu'après avoir converti ces métaux en articles de toutes sortes, ils viennent nous les vendre. On fabrique ces articles en entrepôt et les manufacturiers touchent une détaxe de $5.99 par tonne, lorsque la matière première est réexportée au Canada après avoir été ouvrée. Telle est la situation dans mon propre collège électoral, et bien que je n'aie pas eu l'occasion de consulter ces industriels importants qui ont placé des millions de dollars dans l'industrie qu'ils ont établie dans le comté de Jacques-Cartier, je doute fort que la présente résolution profite en aucune manière à l'importante usine qui fabriquait du fil métallique et du fil de fer barbelé et qui a dû se borner à faire des clous d'acier, vu qu'elle était à la merci des industriels américains, quand il s'agissait de se procurer du fil métallique. En réalité, ceux qui connaissent bien cette industrie prétendent qu'il faut reviser le tarif de manière à protéger les produits de toutes sortes, parce que depuis dix ans, il y a beaucoup d'articles nouveaux. Si nous voulons créer une industrie canadienne et être indépendants des Américains, qui ne voudraient pas un seul instant être à notre merci en ce qui a trait à ces produits, il nous faut reviser le tarif d'un bout à l'autre. Alors, seulement, nous serons véritablement indépendants. Mon honorable ami, le ministre des Finances, a parlé des prix élevés qu'on exige aux Etats-Unis. Il est notoire que cela est le résultat de ces coalitions colossales, de ces trusts qui, non contents de réglementer le prix aux Etats-Unis, nous tyrannisent aussi au Canada. Quant à certains articles, nous sommes les esclaves de ces gigantesques trusts américains. Il suffirait de citer comme exemple —je pourrais en offrir beaucoup d'autres— la conditions où se trouvent présentement nos producteurs et nos marchands de tabac, par suite de l'accaparement du trust américain. Dans la province de Québec, ce trust cause un tort incalculable aux manufacturiers qui ne peuvent pas résister à son influence, et même aux producteurs de tabac. Quiconque voudrait se convaincre de la vérité de ce que j'avance n'aurait qu'à lire le rapport du juge MacTavish auquel le gouvernement a confié la mission de tenir une enquête à ce sujet. Pour protéger les producteurs de tabac de notre province et de la province d'Ontario, le gouvernement a été obligé de faire subir une modification au code pénal afin de nous délivrer de la domination de ces envahisseurs américains. Ce qu'on ne m'a jamais expliqué, et ce que je ne saurais comprendre, c'est la raison qui, quand il s'agit de primes—système qui, à mon avis, est un mode de protection désastreux, bien que je sois un protectionniste à tous crins—porte à établir une différence entre les producteurs de fer et les autres industriels. Pourquoi, par exemple, dans la présente occurence, ne vient-on pas au secours des filateurs de coton qui souffrent des faveurs accordées à l'Angleterre aussi bien qu'au secours des métallurgistes ? Pourquoi ne vient-on pas en aide à l'industrie lainière à laquelle le tarif actuel et surtout les faveurs accordées à l'Angleterre ont causé un si grand tort, puisque souvent, à la connaissance des membres de cette Chambre, les fabricants de lainages ont été obligés de fermer les portes de leurs établissements ? Pourquoi, par exemple, je le demande au ministre des Finances, le gouvernement n'aide pas de la même manière les fabricants de papier ? S'il est impossible de leur venir en aide en modifiant le tarif, ce qui serait le seule manière de leur assurer le marché intérieur et de contribuer en outre à les favoriser sur les marchés étrangers, pourquoi ne leur donne-t-on pas des primes, puisqu'il faut se contenter d'un pis-aller, lorsqu'il s'agit de secourir certains producteurs ? Dans toute la province de Québec—je ne parle pas d'Ontario, bien que

je crois que le même état de choses y existe—il y a des quantités incalculables de bois à pâte ; mais, par suite de la trahison du gouvernement provincial, nos terres à bois sont dévastées et notre bois à pâte est exporté aux Etats-Unis où on le convertit en papier pour nous le revendre, les ouvriers et les capitalistes américains en retirant tout le bénéfice.

Pourtant, si je ne me trompe, il n'y a pas encore un an que le ministre des Finances diminuait le droit dont était frappé le papier de certaine qualité, favorisant par là davantage les industriels des Etats-Unis. A cet égard, nous sommes la risée des grands manufacturiers américains. Mon honorable ami le ministre des Finances a-t-il pris connaissance du très habile plaidoyer fait par M. McGibbon, qui est, je le crois, le gérant des grandes pulperies de Shawinigan. La conclusion qu'il tire et qui est absolument irréfutable, c'est que si nous adoptions un politique convenable relativement à cette industrie, avant dix ans, les Américains construiraient dans tout le Canada des usines valant plus de $100,000,000, et paieraient plus de $4,000,000 annuellement, en salaires, aux ouvriers canadiens, tandis qu'aujourd'hui, tous les bénéfices sont recueillis par les capitalistes et les ouvriers des Etats-Unis. Nos voisins sont tellement persuadés que nous nous rendrons compte un jour de la situation, qu'ils achètent, ainsi que M. McGibbon le fait observer, nos meilleurs cours d'eau. Ils se préparent pour l'époque peu éloignée, ils le comprennent, où lorsqu'ils voudront fabriquer de la pâte de bois, ils devront venir au Canada y établir les fabriques qu'ils auraient déjà construites, nous dit M. McGibbon, si notre gouvernement avait adopté une politique plus sage.

M. KEMP : Le ministre des Finances a fait allusion aux trusts des Etats-Unis, et le représentant de Jacques-Cartier nous a également parlé de ces puissantes coalitions industrielles. Le régime des primes adopté par les nations du continent européen, telles que l'Allemagne, la Belgique et la France, et appliqué à la fabrication du sucre, a ruiné les raffineries de sucre de la Grande-Bretagne. Les manufacturiers de notre pays, une grande partie d'entre eux du moins, sont autant à la merci des grands trusts américains—et ils le seront davantage à la longue—que les raffineurs anglais étaient sous la domination des raffineurs de sucre primé du continent européen. Le représentant de Jacques-Cartier a parlé d'une usine de son collège électoral, qui se procurait la matière première, le fil servant à la fabrication des clous ronds, du trust américain. Je ne serais pas surpris, le propriétaire de cette usine non plus, je le suppose—bien que je ne connaisse de cette entreprise que ce que mon honorable ami m'en a appris—si un bon matin, ce propriétaire trouvait sur son pupître une lettre du trust américain qui lui fournit le fil métallique, lui apprenant qu'il a décidé de hausser le prix du fil ou même de fournir lui-même, désormais, les clous ronds au commerce canadien.

J'ai moi-même vu des lettres semblables écrites par les membres des trusts américains, et je dois déclarer dans cette enceinte qu'il n'y a pas un seul groupe d'hommes, à part le gouvernement des Etats-Unis, aussi tyranniques dans leurs manières d'agir et aussi égoïstes que les membres des coalitions industrielles des Etats-Unis. Le gouvernement de ce pays, qu'il soit libéral ou conservateur, devra adopter un tarif qui lui permettra de déjouer les plans de ces riches et gigantesques trusts américains. J'imagine qu'on a dû exercer une forte pression sur le ministre des Finances pour obtenir ces primes sur le fer et l'acier. Je ne puis pas comprendre cependant, ce qu'on a pu faire de plus que n'ont fait les autres industriels du pays, dont quelques-uns ont été mentionnés. Après les observations de l'honorable représentant d'Halifax (M. Roche), je conclus que, pour sa part, il s'attend que le gouvernement plutôt que de toucher au tarif, recourra désormais au système des primes. S'il en est ainsi, j'ignore comment il s'y prendra. Ainsi que d'autres l'ont dit, je crois que c'est une politique d'expédients, bien plus, une politique incertaine et indéterminée. Il faut au pays un tarif de protection adéquate aux besoins de notre industrie, un tarif stable, afin que les intéressés sachent à quoi s'en tenir en ce qui a trait à la concurrence des pays européens et des Etats-Unis.

Ce que je reproche le plus au gouvernement, c'est de mal définir son attitude relativement à la question des primes. En 1897, dans son exposé budgétaire, et dans l'aperçu qu'il a donné des quelques modifications qu'il apportait au tarif, le ministre des Finances a exprimé son opinion sur la politique fiscale, il a posé certains principes qui devaient le guider désormais, croyions-nous. Il me semble, et tous les membres de cette Chambre doivent être de mon avis, qu'il n'entretient pas, en 1903, l'opinion qu'il exprimait en 1897, et je souhaite, pour le bien du pays, qu'il continue à s'écarter du programme de 1897. Il s'est montré très sévère pour les manufacturiers du pays. Quels sont ces derniers ? D'où provient l'argent qui sert à exploiter nos établissements industriels. Je tiens de bonne source d'un partisan du gouvernement, qui est un manufacturier très renseigné, que les trois quarts des capitaux placés dans les manufactures de ce pays sont le produit d'emprunts. Le manufacturier doit protéger son entreprise, payer cent cents au dollar, verser l'intérêt aux banquiers ou à quiconque lui a fourni l'argent.

Sur cette question des primes, le ministre des Finances semblait avoir, à l'avant dernière session, une opinion bien différente de celle qu'il professe aujourd'hui. En 1901, il ne semblait pas croire que le présent gouvernement prolongerait à l'avenir la durée du paiement des primes. Souffrez que je rappelle au comité un débat qui eut lieu en 1901,

et qui fut provoqué par le représentant de New-Westminster (M. Morrison). Au cours de ses observations, celui-ci disait :

Je desire attirer sur ceci l'attention du gouvernement : c'est que le Canada paie un montant très élevé sous forme de primes, et j'aimerais savoir s'il est trop tard pour que le gouvernement prenne des moyens qui, tout en respectant les droits acquis existants, empêcheront en même temps qu'il n'en soit créé d'autres en vertu de la loi.

Le ministre des Finances disait, dans sa réponse :

C'est toujours pour nous une consolation. Il y a cette autre consolation que, quand bien même ce système nous obligerait de payer de fortes sommes d'argent, cela finira bientôt, car lorsque nous avons établi l'échelle de primes, nous avons déclaré qu'il était d'une importance vitale, d'après nous, que les primes fussent graduellement réduites aux termes de la loi même ; de sorte qu'après une période de cinq années, à dater du premier juillet prochain, les primes cesseront d'exister.

En conséquence, si, pendant une courte période, nous étions obligés de payer même une somme considérable pour le développement de ces industries, nous aurions le plaisir de savoir, dans l'intervalle, que cette expérience doit avoir pour résultat d'augmenter énormément le commerce dans la Confédération, ce qui n'aurait probablement pas lieu sans cela et que, si la prime doit être élevée, elle peut seulement continuer pendant cinq ans.

Il me semble, M. le président, que le gouvernement, qui est dans l'incertitude en ce qui a trait au tarif, l'est également au sujet des primes et de toute la question financière. A cette session, le gouvernement s'est occupé de certains articles du tarif, de la ficelle d'engerbage, du plomb et de l'acier, et dans chaque cas, il a établi un système de primes. J'ai écouté avec quelque intérêt les remarques du ministre des Finances sur ces questions ; j'ignore si d'autres l'ont observé, mais je me suis aperçu qu'il était très prudent dans l'emploi du mot " protection." De fait, c'est à peine s'il emploie ce mot. J'ai remarqué qu'en parlant des rails d'acier, ou de la protection accordée à cet article, il n'a pas parlé de protéger, mais d'encourager la fabrication des rails d'acier. Se servir de deux mots pour exprimer une seule idée ! Le mot protection est ancien et bien connu ; cependant, il n'a pas voulu s'en servir. Il parle de l'encouragement que le tarif accorde à d'autres industries. En faisant l'apologie de la protection, il s'est servi des phrases suivantes : " aborder ce sujet avec calme " ; " le gouvernement désire éviter les extrêmes " ; " il est en faveur de la stabilité du tarif." Or, il est évident qu'il cherchait à se concilier le corps électoral. Mais cela ne suffit pas dans la situation actuelle, situation qui sera la même demain. Est-ce qu'il n'est pas temps d'avoir au Canada une politique de protection adéquate aux besoins du pays ? Le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire du présent exercice, a déclaré qu'il fallait veiller le jeu de nos adversaires. Il me

semblait alors être dans l'indécision et ne pas savoir s'il devait devenir protectionniste-libre-échangiste—j'ignore quel terme employer. Je voudrais lui faire observer que nos adversaires jouent aujourd'hui le même jeu qu'ils ont joué depuis plusieurs années. Ils font aujourd'hui ce qu'ils faisaient en 1897, et ce sont les fausses doctrines des députés de la droite qui ont eu le dessous. En matière de tarif, nos adversaires se conduisent aujourd'hui comme ils se sont conduits depuis nombre d'années. Je dois dire maintenant, M. le président, que je n'ai pas foi en ce système de primes. Je ne crois pas que personne puisse le défendre. Voici que nous désirons accorder une prime aux différents articles suivants :

Sur les pièces laminées d'angles, en T, en U, en poutrelles, en solives, en longrines ou en sections laminées, pour ponts ou bâtiments, et sur autres pièces laminées ni rondes, ni ovales, ni carrées ni en plaques, ne pesant pas moins de 35 livres par yard linéaire, et aussi sur les ébauches de barres avec œillets lorsqu'ils seront vendus pour consommation en Canada, une prime de $3 par tonne.

Il me semble que nous ne pouvons pas mettre cette résolution à exécution. Que le gouvernement deviendrait comme un partenaire ou un agent chargé de s'enquérir des affaires de ces industriels, ce qui serait un faux principe. Ce que je préconise, c'est une politique bien définie de la part du gouvernement. Elle est nécessaire aujourd'hui, pour que chacun sache à quoi s'en tenir, et pour qu'on puisse se livrer à une industrie sachant qu'elle est suffisamment protégée. Avant de terminer, je dois déclarer que, faute d'une protection suffisante pour les articles en fer et en acier, j'approuve les primes accordées en faveur de l'industrie de l'acier. Elles seront utiles aux intéressés, et elles leur permettront jusqu'à un certain point de poursuivre leurs opérations et d'asseoir solidement l'industrie métallurgique qu'il faut maintenir coûte que coûte.

Le MINISTRE DES DOUANES : En accordant ces primes, on atteint un but déterminé et par conséquent, je ne saurais me ranger à l'avis des députés de la gauche qui disent que cette politique n'est pas sage. Ils prétendent que nous aurions dû remanier le tarif. En accordant ces primes, nous encourageons, si je puis m'exprimer ainsi, cette industrie et nous favoriserons la fabrication au pays d'articles qu'on n'y produisait pas autrefois. Je crois qu'il est établi que nous obtiendrons ce résultat et, par conséquent, ces mesures au lieu d'être inefficaces, produiront de plus heureux résultats qu'un remaniement du tarif. A mon sens, les usines qui fabriqueront ces articles sont à la veille de dépenser un million cinq cent mille dollars pour l'achat de l'outillage nécessaire. Cette dépense une fois faite, ces articles seront certainement fabriqués et mis en vente au pays, et fourniront la matière première à un grand nombre d'industriels qui emploieront ensemble plusieurs

fois le nombre d'ouvriers travaillant dans cette usine, et ces industriels ne seront pas désavantagés dans leurs entreprise et confèreront de grands bienfaits à leurs ouvriers ainsi qu'au pays en général. C'est ce qui arrivera par exemple, dans l'industrie des tiges de fer métallique. Lorsque le tarif a été remanié, on a cru qu'il était sage, attendu que cet article n'était pas fabriqué au pays et qu'il servait de matière brute à des manufacturiers employant un grand nombre d'ouvriers, de les inscrire sur la liste des marchandises admises en franchise au pays; de sorte que le cultivateur, qui payait anciennement un dollar pour un petit baril de clous ronds, les achète maintenant à 60 cents, soit une diminution de 40 pour cent. Grâce à la prime, les tiges de fil métallique seront fabriquées au pays. Cela n'augmentera pas d'un sou le prix que devra payer le tréfileur ou le fabricant de clous ronds. Quoi qu'on puisse penser de l'opportunité de venir en aide à cette industrie au moyen d'une prime ou d'un remaniement du tarif, la question qui se pose est celle-ci : la décision que nous prenons est-elle sage? Aura-t-elle de bons résultats? Je crois que les députés de la gauche ont appris par les journaux que nous établirons en ce pays la fabrication de ces articles dont nous importions de grandes quantités et que ce résultat sera obtenu sans imposer de fardeaux onéreux aux douzaines, sinon aux centaines, d'autres fabricants qui emploient non-seulement des milliers, mais des dizaines de mille ouvriers et qui se servent de ces produits comme de matière première sans aucunement surcharger, non plus, le consommateur, qui obtiendra à aussi bon marché les choses dont il aura besoin. Voilà la proposition qui nous est soumise. Je ne me propose pas de discuter les avantages respectifs de la protection ou du libre-échange.

M. COCHRANE : Qui paie la prime ?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est le pays en général. Cela est indiscutable. Je n'entreprendrai pas de le démontrer. Je me contenterai de demander à la gauche, qui prend un ton désolé de nature à semer la crainte parmi la population, quelles sont les industries qui ne prospèrent pas maintenant ? Quelles sont les industries qui périclitent ?

M. MONK : L'industrie lainière.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'industrie lainière ne périclite pas. L'honorable député ne doit pas s'attendre que la politique ministérielle fera prospérer toutes les entreprises industrielles. Si quelques-unes ne sont pas lucratives, nous n'en sommes pas responsables. Si d'autres établissements industriels fabriquant les mêmes marchandises réussissent et paient de forts dividendes, l'insuccès d'un établissement ne doit pas être attribué au tarif, mais à quelque autre cause. Je mets au défi les députés de la gauche de me signaler une seule entreprise manufacturière au Canada où certains intéressés ne fabriquent pas des produits à bénéfice.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question avant la supension de la séance ?

A six heures, la séance du comité est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend le cours de ses délibérations à huit heures.

M. OLIVER : Je ne veux pas m'opposer à l'adoption de ces résolutions. Cependant, vu une grande partie de ce qui s'est dit aujourd'hui, je ne croirais pas défendre les intérêts de ceux que je représente si je souffrais que ce débat prenne fin sans exprimer sur ce sujet l'opinion que j'entretiens et que partage, du moins je le crois, la majeure partie de la population du Canada. En exposant ma manière de voir, il est à propos de divulguer à la Chambre et au pays, certains faits qui ne semblent pas être de notoriété publique. Au cours du débat qui a eu lieu aujourd'hui et des discussions qui se sont élevées antérieurement dans cette Chambre, on a supposé que l'industrie du fer et celle de la fabrication des articles en fer ouvré ne sont pas présentement protégées au Canada par des droits d'importation. Les uns seront surpris d'apprendre que les riblons de fer sont frappés d'un droit d'un dollar la tonne, la fonte, d'un droit de $2.50 la tonne et les lingots d'acier, d'un droit de $2 la tonne. Tels sont les droits, droits pour le revenu il est vrai, mais qui n'en protégent pas moins d'autant l'industrie des forges. De plus, après que le fer a passé par cette première phase de la fabrication, qui consiste uniquement à le couler, à en faire de la fonte maléable d'une forme quelconque, je constate que le fer laminé ne pesant pas moins de 35 livres par verge est frappé d'un droit protecteur—c'est le seul nom qu'on puisse lui donner—de $7 par tonne ; le fer ou l'acier en barres d'au moins 8 pouces de largeur et de moins d'un demi pouce d'épaisseur, d'un droit de $7 par tonne, également ; le fer ou l'acier en plaques de moins de 30 pouces de largeur, d'un droit $7 par tonne, aussi ; les éclisses pour chemins de fer, d'un droit de $8 par tonne ; les rails d'acier ne servant pas aux chemins de fer à vapeur, d'un droit de 30 pour 100 ; les tuyaux en fonte, d'un droit de $8 par tonne ; les aiguilles, cœurs, etc., pour voies ferrées, d'un droit de 30 pour 100 ; la fonte aciéreuse non ébauchée, d'un droit de 25 pour 100 ; les plaques de poêle, dont la fabrication n'exige certainement pas beaucoup de travail, d'un droit de 25 pour 100 ; les montures de charrette ou voiture de roulage—articles peu ouvrés—d'une droit de 30 pour 100. Je voudrais bien savoir ce que désire l'industrie de la production du

fer et encore plus, l'industrie de la fabrication des articles en fer peu ouvrés.

Si ces industries ne sont pas satisfaites des droits sur la production du fer, en outre de le farine, quelque chose va mal, c'est certain. Notre pays est mal choisi pour s'y livrer à cette industrie, et il vaut mieux pour le pays en général, pour l'industrie manufacturière qui a besoin de fer à bon marché, pour l'exploitation agricole qui en a aussi un grand besoin, pour l'industrie du transport terrestre et maritime, à laquelle le fer à bon marché est essentiel, il vaut mieux, dis-je, pour toutes ces entreprises et pour tout le pays que le fer nécessaire soit importé plutôt que d'être fabriqué au Canada. Ce pays n'est pas propice à l'industrie du fer, si celle-ci ne peut pas prospérer dans les conditions présentes. J'ai déjà déclaré dans cette enceinte et je répète qu'au Canada le fer à bon marché est aussi essentiel à la prospérité du pays que la nourriture à bon marché est indispensable pour assurer le progrès des entreprises industrielles, en Angleterre. Il nous faut du fer à bon marché pour faire des affaires. A ce sujet—pour faire allusion en passant au tableau fantaisiste que le représentant de la division Sainte-Marie nous a fait des résultats qu'amènerait l'augmentation du coût du fer brut parmi nos exploitations agricoles et notre industrie du transport et de l'ère de prospérité qui règnerait au pays—que la Chambre me permette de lui rappeler quelle était la situation au Canada à l'époque où cette même industrie du fer était l'objet de ce qu'on appelle une protection adéquate. L'abondance régnait-elle alors ? Quel a été le résultat réel, absolu, nécessaire et indiscutable des droits élevés dont le fer était alors frappé ? L'industrie manufacturière, favorisée elle-même par un tarif de protection élevée, a été paralysée en grande partie. S'il ne s'agissait que de conjectures, ou d'une expérience à tenter, on pourrait peut-être admettre le bien-fondé des arguments qu'on a apportés ; mais après la dure expérience que nous avons eue des droits élevés sur le fer, je ne saurais comprendre qu'on nous demande de répéter l'erreur commise autrefois.

Quant à la question des primes et à la différence entre une prime et un droit de douane, quelques-uns de nos amis combattent les primes parce que, disent-ils, elles ne sont qu'un expédient. Si la résolution dont la Chambre est saisie me déplait, ce n'est pas parce qu'elle a pour but d'accorder une prime et qu'une prime ne serait qu'un expédient ; mais, au contraire parce que ce n'est pas un expédient, mais une politique véritable si on tire les conséquences logiques de ce système, à en juger par les déclarations du ministre des Finances, du représentant de la division Sainte-Marie et des autres députés qui ont pris la parole. Permettez que je signale la différence entre les primes destinées à encourager la production du fer et les primes dont l'objet est de favoriser la fabrication des articles en fer. Une prime en faveur de la production du fer est un expédient ; elle n'est approuvée que parce qu'elle est un expédient. Nous avons au Canada de grandes quantités de minérais de fer et une grande abondance de houille. Il est donc évident qu'en utilisant le minérai et la houille en même temps dans des conditions qui nous permettraient de produire profitablement le fer brut, nous créerons au pays une grande industrie à l'avantage de tous. Cependant, les conditions ne sont pas absolument favorables. La houille se trouve dans un endroit et le fer dans un autre, et ce n'est qu'à grands frais et en s'exposant à de lourdes pertes qu'on peut entreprendre de les réunir. C'est un essai que les capitalistes pourraient hésiter longtemps à entreprendre. L'Etat vient alors de l'avant et dit : Je contribuerai à cet essai ; j'établirai un système de primes qui vous aidera à tenter l'entreprise ; je supporterai une partie des frais et une partie des pertes aussi, si les résultats sont désastreux. Si cet essai démontre qu'il est possible, au Canada, de réunir le minérai de fer et la houille de manière à produire du fer brut d'une manière profitable sans secours du dehors, alors les deniers publics auront été bien employés et votre industrie pourra se maintenir et prospérer par elle-même. Voilà, à mon sens le principe sur lequel repose l'octroi des primes en faveur de la production du fer brut, et ces primes diminuent d'année en année de manière à cesser complètement après un essai raisonnable, si les résultats ont été satisfaisants et même si l'épreuve n'a pas réussi.

Les capitalistes qui désiraient placer leur argent dans cette industrie ont l'occasion de le faire, ils reçoivent de l'aide et s'ils réussissent, tant mieux. Il n'y a rien de répréhensible dans ce principe qui est basé sur le bon sens. Il n'a rien à voir avec celui de la protection, et on remarquera qu'avant tout et surtout, c'est une expérience que l'on fait. Le système des primes que nous avons actuellement et que les présentes résolutions demandent de continuer pendant quelque temps—ce qui est très désirable dans les circonstances—diffère complètement, en principe et dans la pratique, de l'autre projet que l'on veut introduire, c'est-à-dire, d'accorder des primes pour la fabrication du fer après que cet article a été produit.

Les raisons qui existent pour aider à réunir le charbon et le minerai pour produire du fer ne s'appliquent pas à l'industrie qui prend le fer à son état brut et le transforme après qu'il a déjà été produit. Ou nous avons l'habileté, l'énergie et le capital nécessaires pour installer des usines, pour exploiter des fabriques et pour travailler le fer après qu'il est produit, ou nous ne les avons pas. Si nous ne les avons pas, nous ne pouvons pas, pour nous les procurer, consentir à payer pour notre fer, plus qu'il ne vaut. Nous

M. OLIVER.

consommons trop de fer dans ce pays, nous en avons besoin pour trop de choses, pour consentir à le payer un prix exagéré. Pour ma part, je prétends qu'il n'y a rien dans les conditions actuelles, dans les faits que nous connaissons, pour démontrer que nous ne pouvons pas fabriquer le fer dans ce pays, après qu'il a été produit, à l'aide d'un tarif de revenu modéré comme celui que nous avons à présent. Si nous sommes en état de produire les articles de qualité supérieure pour lesquels il faut beaucoup d'habileté et d'industrie, avec un tarif modéré, nous devons aussi être capables de produire des articles plus grossiers qui ne demandent ni habileté ni industrie, mais surtout des capitaux.

Voici comment j'interprète ce projet de résolutions. Nous proposons de payer des primes sur la fabrication du fil métallique, des pièces laminées, des grosses plaques. Ces articles sont en grande partie importés, et nous en avons un grand besoin. Nous ne pouvons pas nous en passer et je crois que le gouvernement agit sagement en n'augmentant pas le droit sur ces articles. L'un est admis en franchise, et les autres sont soumis à un droit modéré de 10 pour 100. Au lieu d'augmenter les droits, le gouvernement propose d'accorder une prime pour la fabrication de ces articles. Il n'est pas question de diminuer cette prime d'année en année, comme celle qui est accordée pour la production du fer, qui finira par disparaître complètement avec le temps. D'après ce que je comprends, cette offre est faite aux industriels pour les induire à fabriquer ces articles par la promesse d'une prime. Rien n'indique que cette prime sera retranchée plus tard. Si ces industriels se procurent l'outillage et engagent leurs capitaux dans cette entreprise en se basant sur la prime qui est accordée, je considère qu'il ne serait pas juste d'abolir cette prime. Si nous commençons à la payer, nous devrons continuer pour ne pas être accusés de déloyauté envers ceux qui auront engagé leurs capitaux.

A l'heure qu'il est, nous fabriquons très peu de fer, comparé à la quantité que nous importons, et il est certainement plus économique d'accorder une prime que d'élever les droits. Mais quand la fabrication du fer aura augmenté et que nous en fabriquerons plus que nous en importons, il vaudra mieux alors pour nous d'imposer un droit que de payer une prime. Il me semble que c'est là la conclusion naturelle et logique de la proposition faite à la Chambre. S'il est à propos de payer des primes, et plus tard, de payer des droits sur ces articles dont nous importons pour plus de deux millions par année, je ne vois pas de raisons pour ne pas prendre la même attitude à l'égard de la production des autres articles en fer. Le sentiment de mon devoir et de ma responsabilité m'oblige de déclarer au gouvernement et à la Chambre que je considère que cette politique ne peut pas être portée à ses conséquences logiques sans causer de grands dommages aux meilleurs intérêts du pays.

Après avoir examiné les chiffres relevés dans les Livres bleus, il me semble que cette proposition implique une sorte de double prime, en plus des droits que nous payons déjà sur le fer. Nous payons à l'heure qu'il est, je crois, une prime de $2.70 par tonne sur le fer en gueuse et il y a, de plus, un droit sur ce fer de $2.50 par tonne ; de sorte que les producteurs canadiens ont un avantage sur leurs concurrents de $5.20 par tonne, sur le fer en gueuse et de $4.70 sur l'acier. Sans compter le coût du transport. Puis, quand cet acier est converti en tige de fil métallique et que les fabricants ont droit à la prime supplémentaire de $6 par tonne, ils ont, sur leurs concurrents, un avantage de $10.70 par tonne. C'est-à-dire que nous payons ces tiges d'acier $10 de plus par tonne que ce que nous pourrions les payer ailleurs. Sur les plaques et les lourdes pièces, le droit et les primes sont les mêmes et la prime additionnelle que l'on propose est de $3 par tonne. Cela donne aux fabricants un avantage de $7.70 par tonne sur les pièces laminées et les lourdes plaques, c'est-à-dire, sur le fer qui entre dans la construction des ponts, des navires et des locomotives. C'est donc une taxe imposée sur la transportation en ce pays, puisque ce fer sert à construire des ponts, des navires et des locomotives.

Je considère que la question des transports au Canada est si importante que nous ne serions pas excusables de taxer ces industries. Les mêmes remarques s'appliquent à l'industrie en général qui consomme de si grandes quantités de fer.

Je dirai un mot des primes à la production du fer. Ces primes sont basées sur un excellent principe. Elles ne sont pas excessives. Peu importe de prolonger ou d'abréger de quelques années le temps que durera le paiement de ces primes, si nous pouvons atteindre au but désiré, c'est-à-dire, faire du Canada un pays producteur de fer. Mais en examinant les rapports, je constate que le paiement des primes, loin de produire ce résultat et de développer nos mines de charbon et de fer, a un effet tout opposé. Pour chaque dollar que nous avons payé durant l'année pour la fabrication du fer provenant du minerai canadien, nous avons payé $2 pour la fabrication du fer provenant du minerai étranger.

Sur chaque $3 que nous payons en primes pour la production du fer, sous le prétexte de fabriquer notre propre fer dans notre propre pays, nous payons $2 pour la production du fer provenant du minérai importé. Par conséquent, nous payons cet argent pour rien, du moins en tant que la production du fer est concernée. Voici les chiffres de l'an dernier, concernant les primes payées respectivement sur le minérai canadien et sur le minérai étranger, aux différents établissements :

	Minérai canadien.	Minérai étranger.
Midland..	$ 56,036	$ 24,109
Radnor..	15,580	2,722
Deseronto...	611	21,920
Sydney..	464	347,436
Hamilton...	119,879	39,795
New-Glasgow.. ..	19,290	42,075
	$211,860	$478,047

Cela est pour l'année terminée le 30 juin 1902. Pour l'exercice qui vient de finir, le total des primes payées a été de $1,245,382. Il me semble que bien que nous devions faire notre part pour tâcher de produire au Canada du fer avec du minérai canadien et du charbon canadien, il n'y a pas de raison pour subventionner aussi fortement la production des mines de fer des pays étrangers. Si ce sont là les industries nationales que l'honorable député de la division Sainte-Marie et les députés de la gauche désirent tant introduire ici, je ne puis pas leur donner mon concours. Je ne crois pas qu'il soit sage de dépenser notre argent de cette manière. Je suis en faveur du développement des industries légitimes et des richesses naturelles du Canada, et peu m'importe les moyens que l'on prendra pour arriver à ce résultat. Appelons ces moyens protection ou libre-échange, haut tarif ou prime, cela m'est indifférent, mais quand nous dépensons des sommes considérables, je tiens à savoir ce que cela nous rapporte. Quand nous dépensons un million et quart de dollars pour établir l'industrie du fer, je veux que cet argent serve à cette fin et non pas à la production du fer avec du minérai étranger.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de parler de l'ardent patriotisme déployé par l'honorable député de la division de Sainte-Marie et certains autres membres de cette Chambre, quand il s'agit de demander l'imposition de droits protecteurs élevés. Leur devise est " le Canada pour les Canadiens." C'est aussi la mienne. Mais je veux le Canada pour tous les Canadiens, et non pas pour un petit nombre de Canadiens. Voilà la différence entre leur politique et la mienne. Je suis en faveur d'une politique qui nous donnera une industrie légitime et naturelle, et non d'une politique ayant pour but d'introduire ici, par des moyens artificiels, des industries qui n'y pourraient pas réussir autrement. Cela n'est pas une politique nationale, mais un système injuste d'impôts, qui pèse lourdement sur la masse du peuple et qui ne peut avoir que de funeste résultats.

M. LENNOX : J'ai quelques mots à dire sur cette question. Certains députés de ce côté de la Chambre ont affirmé que cette proposition finirait par nous donner une mesure légitime de protection. Si je partageais cette opinion, je prendrais probablement une attitude différente de celle que j'entends parler. S'il me restait quelques doutes, un incident qui s'est produit cet après-midi, les ferait disparaître.

J'ai eu le plaisir d'entendre l'honorable député de Victoria (l'honorable M. Ross) expulser l'ex-ministre des Travaux publics des rangs du parti libéral. Cela est très significatif, à la veille de la lutte qui doit s'engager entre conservateurs et libéraux sur la question du tarif. Car il ne faut pas oublier que la seule divergence d'opinions, à l'heure qu'il est, entre le gouvernement et l'honorable député de la division Sainte-Marie, est de savoir si nous aurons la protection ou si nous ne l'aurons pas. Nous ne pouvons pas supposer qu'un homme aussi vénérable, d'une aussi longue expérience, que l'honorable député de Victoria, en Nouvelle-Ecosse, qui est en rapports si intimes avec le cabinet, se soit permis une démarche comme celle-là, sans en avoir reçu l'autorisation des ministres de la Couronne. Par conséquent, il me paraît évident, et je crois que le pays sera aussi de cette opinion, que bien que le gouvernement aimerait laisser certaines parties du pays sous l'impression qu'il n'abandonnera pas le libre-échange et faire croire à d'autres parties du pays, à celles d'où nous viennent de temps à autre des députations, qu'il se propose d'introduire, dans le tarif, des amendements qui nous donneront une somme raisonnable de protection, il me paraît évident, dis-je, que ceux à qui on a promis une protection adéquate aux besoins de leur industrie, n'ont plus raison d'espérer que le gouvernement tiendra cette promesse. Ceux qui ont pu caresser cet espoir, attribuaient au gouvernement une trop forte dose de sincérité, et autant que sa conduite à l'égard du tarif et les déclarations qu'il a faites de temps à autre, nous ont permis d'en juger, nous n'avons pas raison de conclure que le pays peut espérer obtenir une protection adéquate à la situation industrielle, tant que les ministres actuels resteront à la tête des affaires du Canada.

L'industrie du fer et de l'acier est une des plus importantes pour le Canada, et je crois que sous le rapport de la matière brute, des moyens de l'obtenir, de la qualité de ces matières, nous sommes en état d'établir une industrie considérable et prospère. Je suis prêt à appuyer tout projet propre à assurer la prospérité de cette industrie par des moyens légitimes, mais je ne crois pas que le paiement de primes soit un moyen d'y parvenir. L'industrie du fer devrait se développer concurremment avec les autres industries du pays. Il ne faut pas qu'une industrie prospère au détriment d'une autre. Tout en combattant comme je me propose de le faire, la résolution qui nous a été soumise cet après-midi, je le ferai, sachant parfaitement que l'Angleterre doit la brillante position qu'elle occupe aujourd'hui au développement de l'industrie du fer. J'admets aussi qu'à l'heure qu'il est, tout porte à croire que la suprématie, sous ce rapport, a traversé les mers et que ce sont les Américains qui la détiennent. Mais j'espère qu'un

temps viendra où le centre de gravité se déplacera encore une fois et que le Canada, avec ses vastes ressources, sa population énergique et son immense territoire, possèdera une industrie du fer et de l'acier qui ne le cèdera à celle d'aucuns pays du monde.

Mais tout en admettant cela, je suis hostile au principe des primes, et en parlant comme je le fais, je suis convaincu d'avoir l'approbation de membres éminents du parti ministériel. Je me rappelle avec quelle éloquence ils condamnaient la protection. Mais ils devenaient plus éloquents encore, quand il s'agissait de combattre les primes, qu'ils appelaient la forme la plus odieuse de la protection.

Les primes ne donneront jamais à nos industries la prospérité que leur donnerait la protection telle qu'entendue par le parti conservateur. Les primes opèrent nécessairement d'une manière inégale. Si, par exemple, toutes nos industries recevaient des primes, aucune ne se trouverait à en recevoir. Il suffit d'étudier un peu la question, pour se convaincre que pour accorder des primes à chaque industrie, il faudrait taxer toutes les industries afin de prélever l'argent nécessaire au paiement de ces primes, et alors, toutes les industries se trouveraient dans la même condition qu'avant.

D'un autre côté, si on accorde des primes à certaines industries et non aux autres, cela ne peut se faire qu'au détriment des dernières. En d'autres termes, c'est simplement dépouiller les uns pour encourager les autres. Cette politique ne peut pas être appliquée sûrement et avantageusement dans ce pays. Bien plus, elle tendrait à développer une partie du pays au détriment des autres parties.

L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a parlé des primes sur la matière brute. Dans le moment, je ne vois pas quelle est l'industrie à laquelle je voudrais recommander au gouvernement d'accorder des primes. Il a été question déjà ici, d'accorder des primes pour la fabrication du sucre de betterave. Si le système des primes peut être excusable, c'est surtout quand il s'agit de produire une matière brute, car cela augmente la richesse du pays. Si, en travaillant le sein de la terre, on en extrait des minéraux utiles dont l'existence n'était pas connue, on augmente la richese du pays, et si cette matière première ne peut pas être obtenue sans l'encouragement de l'Etat, on peut peut-être trouver des arguments plausibles pour recommander cette dépense. Le même argument s'applique avec beaucoup de force, quand les cultivateurs se disposent à tenter une expérience dont on attend de grands résultats. Dans un cas comme celui-là, le gouvernement serait excusable de tenir compte des recommandations qui lui sont faites, mais le gouvernement a refusé tout encouragement aux cultivateurs, non aux producteurs, non à ceux qui nous donnent la matière première, mais aux fabricants.

On a prétendu, cet après-midi, que les primes étaient une forme de la protection. Je sais bien qu'en terme général, lorsqu'il n'est pas question de précision dans les expressions, même un conservateur peut se permettre de dire que les primes sont une forme de la protection. Je sais que les partisans du gouvernement ont souvent émis cette prétention. Mais je prétends qu'une prime n'est, en aucun sens, une forme de la protection. La prime n'est qu'un moyen de faire un cadeau à un fabricant, aux dépens du public. Elle n'augmente en rien la richesse du pays. Elle ne fait que mettre dans la poche des uns, l'argent qu'elle prend dans la poche des autres. Elle permet aux fabricants d'augmenter le prix de leurs produits et d'encaisser l'argent qu'ils n'ont jamais gagné. Les primes n'ont donc d'autre résultat que d'appauvrir un pays. La protection, d'un autre côté, n'est qu'un moyen légitime de défense, un moyen d'assurer le marché intérieur aux Canadiens, un moyen d'établir des industries et de nous suffire à nous-mêmes, un moyen d'augmenter d'une manière tangible la richesse du pays et d'y créer des industries variées et prospères. Pour se rendre compte si des primes ou boni ajoutent quelques choses à la richesse d'un pays, prenons l'exemple suivant. Supposons qu'une somme annuelle de $1,000,000 soit distribuée en primes aux industriels du pays, pendant 100 ans, et qu'en résulterait-il ? Il en résulterait que le pays aurait payé $100,000,000 pour faire des millionaires de quelques-uns de nos industriels, mais le pays en sera-t-il plus riche ? A l'expiration de ces 50 ou 100 années le Canada serait-il plus en état de se suffire à lui-même, de maintenir ses industries contre la concurrence agressive des nations rivales ? Cessons de payer la prime après 50 ans ou 100 ans et nous serons exactement dans la condition où nous étions au commencement, avec cette différence, que le peuple aura payé 50 ou 100,000,000 de dollars de plus.

Je n'entreprendrai pas de discuter la grande question de la protection, mais je veux exposer clairement les conséquences de ces primes, au point de vue abstrait, tout en tenant compte des circonstances actuelles. Je ne voudrais pas que la nombreuse classe agricole de ce pays fût sous l'impression que je suis en faveur des primes, sous aucune forme. Je ne veux pas de ce système, parce que je considère qu'il est injuste pour nos cultivateurs.

J'admets l'importance de la grande industrie du fer et de l'acier, mais je dis qu'il est plus important encore que les industriels sachent qui les fait vivre. Je veux que ces industriels comprennent bien qu'ils ne peuvent pas se moquer impunément du parti conservateur. Je veux qu'ils n'oublient pas que c'est au parti conservateur qu'ils doivent la prospérité dont ils jouissent aujourd'hui. Par le passé ils n'ont pas été aussi reconnaissants qu'ils auraient dû l'être. Le

meilleur moyen de remédier à l'état de chose actuel et d'obtenir une protection suffisante pour nos industries, c'est de bien faire comprendre aux industriels, aux négociants, aux cultivateurs, que personne dans ce pays ne devra jouir de privilèges spéciaux ; que tout le monde aura justice égale ; qu'il ne sera pas fait d'exception pour une industrie au détriment des autres. Le grand principe proclamé par le parti conservateur d'autrefois et d'aujourd'hui c'est que toutes les industries travaillent de concert à s'entr'aider les unes les autres. Pour arriver à cela, la seule attitude à prendre, pour ceux qui croient qu'une protection raisonnable est nécessaire à la prospérité de ce pays, c'est de dire : Messieurs, vous demandez des faveurs, nous serions heureux de vous venir en aide, mais nous ne pouvons rien faire pour vous, si vous ne vous joignez pas à nous pour travailler à l'adoption d'une politique générale, juste et équitable pour toutes les industries du pays.

M. BENNETT : J'aurais une question à poser à l'honorable ministre des Finances. La résolution dit, " de l'acier produit au Canada d'ingrédients dont pas moins de 50 pour 100 du poids se compose de fer en gueuse manufacturé au Canada ". De quel minerai devra-t-on se servir, de minerai canadien ou de minerai américain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour la fabrication de l'acier ?

M. BENNETT : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Bien que le minerai entre dans la fabrication du fer en gueuse, lorsque le fer en gueuse a été manufacturé au Canada, il n'est plus question du minerai pour déterminer le paiement des primes sur l'acier. On ne tient compte de l'origine du minerai qu'en ce qui concerne la fabrication du fer en gueuse.

M. BENNETT : Mais puisque la prime est payée sur les articles fabriqués avec de l'acier, on devrait donner la préférence au fer en gueuse manufacturé avec du minerai canadien. Il peut y avoir au Canada des hauts-fournaux qui emploient du minerai canadien, et d'autres, du minerai américain. En employant du minerai canadien, on donne de l'emploi au vaisseaux canadiens qui transportent ce minerai de Michipicoten—le seul endroit au Canada où nous avons actuellement du minerai sur les grands lacs. Si on se sert du minerai américain, ce trafic va aux navires américains. Dans les établissements où l'on fabrique et de l'acier et du fer, on emploierait, de préférence, le minerai canadien, si la prime était accordée à l'acier produit au Canada, avec du minerai canadien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceux qui emploieront du minerai étranger devront en payer la façon, si je puis m'exprimer ainsi, par le fait qu'ils toucheront une prime moins élevée sur le fer en gueuse. C'est à cette phase de la production que l'on fait la distinction dans la provenance du minerai. Ils ne toucheront pas une prime aussi élevée sur le fer en gueuse fait avec du minerai étranger.

M. BENNETT : Mais si la prime n'était accordée que sur le fer en gueuse fait exclusivement avec du minerai canadien, cela encouragerait considérablement l'exploitation de nos mines. Beaucoup d'ouvriers seraient employés à l'extraction du minerai et, de plus, cela fournirait du trafic à nos navires. A l'heure qu'il est les propriétaires de navires canadiens se plaignent beaucoup de ne pas pouvoir faire le trafic du minerai américain qui est une des plus grandes sources de revenu des navires américains. Lorsque le transport du grain est terminé, les navires américains transportent du minerai de différents endroits sur le côté américain jusqu'au lac Erié. Grâce aux lois sur le cabotage, les navires canadiens sont exclus de ce trafic et doivent se contenter de transporter le minerai de Michipicoten à Midland ou Hamilton. Je considère que la prime ne devrait être accordée qu'au fer en gueuse fabriquée exclusivement avec du minerai canadien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce serait mette entièrement de côté le principe sur lequel sont basées ces primes, depuis le commencement. La seule distinction que nous avons fait entre le minerai importé et le minerai canadien, concernait la fabrication du fer en gueuse et non celle de l'acier.

M. BENNETT : Qu'on ait eu tort ou raison au début, je maintiens que la résolution actuelle devrait être rédigée de manière à encourager le commerce canadien. Si les primes n'étaient accordées qu'à l'acier fabriqué avec du fer en gueuse canadien, les fabricants auraient intérêt à n'employer que du minerai canadien, mais si on laisse le marché libre au minerai américain, le résultat sera tout différent. J'admets que cela peut avoir de graves conséquences pour les établissements de Sydney qui emploient du minerai étranger.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce minerai vient de Terre-Neuve.

M. BENNETT : Je suppose qu'il est classé comme du minerai étranger. Les primes actuelles sont payées au détriment des autres parties du Canada où il y a des hauts-fournaux, et au détriment des mines de fer des grands lacs.

M. GOURLEY : Je vois dans la loi de 1894 que la prime s'appliquait exclusivement au fer en gueuse fabriqué avec du minerai canadien. La loi de 1897 étend la prime au fer en gueuse, dans la fabrication duquel il entre 50 pour 100 de minerai canadien. Quels sont les raisons qui ont porté le gouvernement à faire ce changement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la distinction entre le minerai canadien et le minerai étranger avait été faite avant cela. Il se peut cependant que mon honorable ami ait raison.

M. GOURLEY : J'ai examiné la loi ce soir même.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce cas je dois supposer qu'il a raison. Je me rappelle que lorsqu'il s'est agi de discuter cette question, certains députés étaient d'opinion que le minerai de Terre-Neuve devait être considéré comme du minerai canadien et être traité en conséquence.

M. KENDALL : L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) peut-il citer un exemple à l'appui de ce qu'il vient de dire ?

M. BENNETT : A Midland et à Hamilton il y a des hauts-fournaux qui emploient des grandes quantités du célèbre minerai de Michipicoten, apporté du lac Supérieur. D'après la résolution actuelle on ne ferait pas de différence entre le minerai venant de Michipicoten ou celui qu'on ferait venir de Two-Harbours, ou de n'importe quel port américain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, on fait une distinction pour ce qui concerne le fer en gueuse.

M. BENNETT : Certainement, mais une fois que le minerai est converti en fer en gueuse, il reste la question de l'acier et mon point est celui-ci : la prime est payable sur les articles faits avec l'acier manufacturé avec du fer en gueuse. Si ce fer en gueuse est fabriqué entièrement de minerai canadien on donne un avantage à notre minerai. Mais si le fer en gueuse est fait avec du minerai américain cette avantage va aux américains, car je ne crois pas me tromper en disant que le minerai américain est admis en franchise au Canada. Si la résolution disait que tout le fer en gueuse qui entrera dans la fabrication de l'acier devra être fait avec du minerai canadien, ce serait une prime accordée au fer en gueuse canadien. De cette manière on encouragerait l'exploitation des mines de Michipicoten et des autres mines canadiennes sur les rives du lac Supérieur. Mais la résolution, telle que rédigée, permet aux Américains de profiter de notre système de prime, bien que nos navires soient exclus du traffic du minerai américian.

Quand la saison du transport du grain est terminée, nos navires ne peuvent pas faire de cabotage américain, ni transporter de minerai des Etats-Unis au Canada.

Il en résulte que ces navires sont obligés de transporter des marchandises à des prix réduits qui payent à peine les dépenses. C'est un fait connu aujourd'hui que les navires canadiens transportent du grain de Fort-William à Montréal pour 4 cents par boisseau, un taux qu'autrefois on aurait considéré comme ridicule. Les propriétaires de ces navires n'ont pas d'autre alternative que de faire ce trafic ruineux ou de laisser leurs navires inoccupés. Si la prime ne s'appliquait qu'au fer en gueuse provenant du minerai canadien, cela augmenterait la production de mines de la région du lac Supérieur. Je dois ajouter aussi que les navires canadiens ne sont pas seuls à transporter le minerai de Michipicoten aux Etats-Unis, parce que nos lois sur le cabotage ne s'y opposent pas ; mais nous permettons aux navires américains de faire ce trafic. En premier lieu, on met les navires canadiens dans une position désavantageuse en accordant la prime indifféremment au minerai américain et au minerai canadien, et en deuxième lieu, on empêche le minerai canadien d'être employé en plus grande quantité, en n'exigeant pas que le fer en gueuse qui entrera dans la fabrication de l'acier, soit exclusivement canadien. Il me semble que c'est une question que le ministre devrait prendre en considération.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député (M. Bennett) veut faire valoir cet argument il devrait traiter de la fabrication du fer en gueuse et non de l'acier.

M. BENNETT : J'admets que dans la fabrication du fer en gueuse l'avantage est de notre côté, mais je prétends que la résolution devrait aller plus loin et dire que l'acier auquel cette prime sera payée devra provenir exclusivement du minerai canadien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le fer qui est fabriqué au Canada, par la main-d'œuvre canadienne, dans des hauts-fourneaux canadiens, quelle que soit la provenance du minerai dont il a été fabriqué, est un produit canadien. Quand on arrive à la phase suivante, à la fabrication de l'acier, le fer en gueuse fabriqué au Canada, dans des hauts-fourneaux canadiens, par des ouvriers canadiens, est, à toute fin que de droit, un produit canadien, et doit considéré comme tel. Le raisonnement de mon honorable ami semble être que, dans la fabrication du fer en gueuse, nous devrions ou exclure l'emploi du minerai étranger ou accorder une prime plus élevée.

M. BENNETT : Je citerai un exemple pour mieux me faire comprendre. Je crois que des hauts-fourneaux seront très prochainement en opération à Collingwood. En supposant que cet établissement voudrait gagner la prime et en supposant que la loi dirait qu'il ne faut employer que du fer en gueuse provenant exclusivement de minerai canadien, pour avoir droit à la prime sur l'acier, et que l'acier fait avec du fer en gueuse dans la fabrication duquel entrerait du minerai américain, n'aurait droit à aucune prime, ce minerai serait envoyé à Midland ou à Hamilton et les propriétaires des hauts-fourneaux de Collingwood diraient : Nous ne pouvons gagner la prime qu'en employant exclusivement du fer en gueuse de provenance canadienne. Il en résulterait qu'ils n'achèteraient que du fer en gueuse

fabriqué avec du minerai canadien. Mais si la chose est facultative, comme dans la résolution actuelle, il est indifférent pour ces fabricants d'acier d'acheter du fer en gueuse fabriqué avec du minerai américain ou canadien.

Le MINISTRE DES DOUANES : S'il était nécessaire de mélanger le minerai pour faire de l'acier?

M. BENNETT : Cela est une autre question ; s'il était nécessaire de faire un mélange des minerais, la prime ne devrait être accordée que pour la proportion du minerai canadien qui entrerait dans la composition, et non sur le minerai américain. Mais il doit être possible de faire de l'acier avec du fer provenant exclusivement du minerai canadien.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne s'en fait pas.

M. BENNETT : Cela dépend de l'usage qu'on en fait.

M. HENDERSON : Je voudrais savoir du ministre quels sont les primes qu'il faudrait payer, en tout et partout, sur les tiges à fil métallique de $\frac{3}{8}$ de pouce de diamètre. Je comprends que nous payons une prime de $3 sur la production du fer et de $3 autres, pour la production de l'acier. Ces tiges seront-elles fabriquées avec cet acier qui aura déjà reçu une prime de $6 par tonne? S'il en était ainsi, la prime sur ces tiges métallique serait de $12.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le calcul de mon honorable ami est parfaitement exact sauf ce qui concerne la première opération. Il fixe la prime sur le fer en gueuse à $3, mais si ce dernier était fabriqué avec du minerai importé elle ne serait que de $2, avec cette correction, le calcul de l'honorable député est exact. Mais ce ne sont pas toujours les mêmes fabricants qui produisent tous ces articles.

M. BENNETT : Si cette disposition a pour but de donner une préférence au minerai canadien qui entre dans la fabrication du fer en gueuse, pourquoi n'en fait-on pas autant pour l'acier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a certainement du bon dans le raisonnement de l'honorable député (M. Bennett) mais cela s'écarte si radicalement de la ligne de conduite tenue par le passé, que l'adoption de cette politique pourrait avoir des conséquences très sérieuses pour certains hauts-fourneaux. Je crois que les hauts-fourneaux d'Ontario ne voudraient pas employer exclusivement du minerai canadien et nous savons que deux des grands établissement de la Nouvelle-Ecosse se procurent leur minerai à Terre-Neuve. Ce serait une grave démarche que de leur dire quils n'auront pas le droit à la prime sur l'acier, parce qu'ils importent leur minerai de Terre-Neuve. Malgré les raisons données par mon honorable ami, cette décision aurait pour effet de fermer ces établissements.

M. BENNETT : En admettant pour les besoins de la discussion qu'il faille un mélange de minerai avec le minerai canadien pour faire du fer dont on puisse tirer de l'acier on devrait payer sur le minerai canadien une prime plus élevée que sur le minerai américain.

M. HEYD : Quel serait le résultat de l'application de ce principe si nous devions l'appliquer au charbon que l'on emploie pour fabriquer ce fer ? Les fabricants du Cap-Breton sont obligés d'importer une partie de la matière première qu'ils font venir de Terre-Neuve, et ils sont allés en chercher jusqu'en Espagne et en Norvège. Dans l'ouest du Canada, ils prennent leur minerai de fer dans la région du lac Supérieur, mais ils sont obligés d'acheter leur charbon aux Etats-Unis. En prétendant que parce qu'une partie du minerai dont on se sert dans l'ouest du Canada est importé, il ne doit pas bénéficier de cet avantage, on pourrait tout aussi bien dire que les fabricants de fer de cette partie du pays n'ont pas droit à cet avantage parce qu'ils importent de la houille américaine pour les fins de la fabrication.

Je présume que cette prime a pour but de développer l'industrie de la fabrication du fer au Canada, et l'endroit d'où il vient n'est pas un point important, car le prix de ce minerai n'est que bien peu de chose dans le coût de la production. A part cela, nous n'avons pas les témoignages d'experts qui nous ont été soumis lorsque ce genre particulier de législation a été déposé pour la première fois devant la Chambre. Cette politique fut adoptée après mûre délibération, et après que l'on eut consulté des hommes qui savait parfaitement à quoi s'en tenir sur la fabrication du fer. Je suis porté à voir d'un œil sceptique toute tentative destinée à modifier un plan adopté après mûre délibération.

M. BELL : Je crois que la discussion qui a lieu ce soir a pris une portée beaucoup plus étendue que celle prévue par le ministre des Finances, lorsqu'il a déposé ce projet de résolution. Il est certain que c'est là une preuve de l'intérêt général que l'on porte aujourd'hui à la question de la protection. Quel que soit le sujet de discussion, on est toujours certain que les orateurs finiront par discuter le principe général de la protection et je vois là une preuve que le peuple de ce pays s'intéresse à cette question de la protection depuis un grand nombre d'années. La conduite suivie par le gouvernement en déposant ce projet de résolution, semble confirmer cette manière de voir et indiquer que non seulement la Chambre et le pays, mais même le gouvernement canadien comprenant que le pays exige une protection adéquate aux besoins de nos industries nationales, une protection qui pourra

leur permettre de s'établir solidement et qui sera de nature à faire du Canada un pays protectionniste dans toutes les branches de l'industrie, afin qu'il puisse devenir un jour une des grandes nations industrielles de l'univers.

La seule chose que je redoute au sujet de cette résolution, c'est qu'elle n'ait pas une portée assez étendue, car, il ne peut y avoir de doute—la chose est trop bien connue pour qu'elle puisse être considérée comme un secret—que le principal motif de cette résolution est la situation difficile dans laquelle se trouve une grande compagnie de la Nouvelle-Ecosse, je suis porté à croire, que malgré le désir du gouvernement de venir en aide à cette industrie, il ne fait pas assez cependant. La concession faite par le gouvernement, en vertu de cette résolution, n'est guère importante. Il prolonge d'une année le service de primes à la fabrication du fer et d'acier au taux de 90 pour 100 de la prime originale, qui était de $3 par tonne. Mais il faut remarquer que le gouvernement ne fait pas cadeau à ces compagnies de ces 90 pour 100 des primes, car bien qu'on leur ait accordé ces 90 pour 100 durant la deuxième année, on a supprimé ces primes durant la dernière année du terme. Le montant de la prime qui devait être accordé cette année-là était de 15 pour 100 de la prime totale, de sorte que ce qui a été accordé aux industries de la Nouvelle-Ecosse et d'ailleurs est 90 pour 100 moins 15 pour 100, ou réellement 75 pour 100 des primes.

A mon avis, c'est une concession bien peu importante, et je serais bien surpris si elle était suffisante pour être d'un avantage réel à la compagnie qui est la plus sérieusement atteinte. Cette prime ne fait qu'ajouter 15 pour 100 aux recettes de cette compagnie pour l'année courante, ou 15 pour 100 d'une prime de $6. En supposant que la production totale de la compagnie serait transformée en acier, ce secours s'élèverait à 90 cents par tonne sur la production de l'année courante. C'est là un bien faible secours, mais j'espère qu'il sera suffisant. Je doute qu'il soit suffisant pour permettre à la compagnie de sortir de la position difficile dans laquelle elle se trouve placée.

Je n'oublie pas qu'à part cela il y a une prime de $3 par tonne à la fabrication de certaines classes de fer ouvragé, de fer laminé, du fer et de l'acier en barre susceptible d'être laminés ou transformés en fil métallique et une autre prime de $16 par tonne à la fabrication. Je ne crois pas qu'il y ait actuellement au Canada de compagnies en état de bénéficier de cette concession. Il s'écoulera un certain temps avant qu'elles puissent en bénéficier, et elle devront dépenser avant cela des sommes considérables pour la construction d'usines et l'achat de matériel d'outillage. Il est donc évident que l'aide accordée dans le cas actuel par le gouvernement n'est guère sensible. J'espère sincèrement qu'il sera suffisant; mais je ne partage pas la confiance exprimée par le ministre des Douanes, qui nous a dit que cette décision de la part du gouvernement aurait un excellent résultat. Je désire bien sincèrement que sa prédiction se réalise. Mais si l'on songe que tout cela se résume à accorder 90c par tonne à la fabrication de l'acier de la présente année, et que le ministre des Finances suppose que le montant des autres primes qui seront payées durant l'année s'élèvera à $125,000, on comprendra facilement que pour une compagnie de l'importance de la Dominion Steel Company, cette prime additionnelle est de bien peu d'importance. Pour l'année courante, cette prime ne peut dépasser $300,000. Sans doute c'est là une somme assez considérable, mais elle est relativement peu importante, si l'on tient compte du capital énorme engagé dans ces entreprises, de leur outillage dispendieux, des dépenses considérables qu'elles entraînent et du fait qu'elles n'ont pas encore réussi à établir un marché stable pour tous leurs produits et qu'elles sont obligées d'en modifier la forme d'un jour à l'autre pour pouvoir les écouler.

Ce n'est pas là une aide bien importante, et je regrette que le gouvernement n'ait pas jugé à propos de faire davantage et d'accorder à cette industrie une aide suffisante pour lui permettre de sortir de la position difficile dans laquelle elles semble être placée. Je tiens à féliciter le gouvernement de s'être décidé à venir en aide à cette industrie, en particulier, ainsi qu'à l'industrie de la production du fer au Canada. Rien n'est plus de nature à faire plaisir à un protectionniste que de constater que le gouvernement canadien est, tel que l'a déclaré le ministre des Douanes, disposé à accorder l'aide nécessaire pour permettre à cette industrie de sortir de la situation critique dans laquelle elle se trouve. Je suis heureux de voir que le gouvernement ait fait autant; mais, quand il est disposé à accorder une prime qui équivaut à un droit protecteur de $3 par tonne pour certains produits et de $6 par tonne pour d'autres, je ne comprends pas comment il se fait qu'il hésite à accorder cette protection sous une forme qui conviendrait beaucoup mieux aux gérants de ces industries, je veux dire en modifiant le tarif.

Je ne comprends pas quel peut être le but du gouvernement en adoptant un système de primes au lieu de modifier le tarif, ce qui aurait le même résultat. La prime permettra à la compagnie d'ajouter un montant égal à ses recettes et le changement dans le tarif serait de nature à lui faire espérer le même résultat. Je ne puis comprendre comment il se fait que le gouvernement, après s'être autant avancé, ait hésité à faire un pas de plus et à devenir un gouvernement protectionniste, du moins à l'égard de cette industrie.

Nous savons tous que lorsque les libéraux sont arrivés au pouvoir, en 1896, ils devaient

mettre la protection de côté, ils s'étaient engagés à éviter cette politique ; mais ils n'ont pu réussir à mettre cette promesse à exécution. Ils ont si bien compris la valeur de cette politique, que l'on retrouve dans leur tarif des droits atteignant jusqu'à 35 pour 100, et, depuis leur arrivée au pouvoir, ils ont ajouté à ce tarif certaines primes, dans le but d'accorder aux fabricants de ce pays les avantages qui résulteraient pour eux d'un tarif protecteur. Pourquoi le gouvernement hésite-t-il à prendre une attitude qui règlerait d'une manière définitive leur politique sur cette question ? Puisqu'ils se proposent d'aider de temps à autre celles de nos industries qui ont besoin d'être encouragées, ne serait-il pas préférable pour le Canada et pour le gouvernement de suivre la ligne de conduite qui a été jusqu'à présent la plus avantageuse, et de modifier franchement leur tarif en augmentant les droits protecteurs ? Je ne vois pas pourquoi ils n'adoptent pas cette politique, ou pourquoi le ministre des Douanes nous dit que dans le cas actuel ils avaient un but particulier en vue. Je suis bien convaincu qu'il voulait dire que le gouvernement avait l'intention de venir en aide à une industrie qui se trouve dans une condition difficile. Il est dit qu'ils avaient eu recours à ce système de primes, parce que c'était un remède spécifique pour une maladie spéciale et qu'il aurait un excellent résultat. Si le gouvernement doit avoir recours aux remèdes spécifiques, je dois lui dire qu'en médecine ces remèdes ne sont pas vus avec beaucoup de faveur.

M. KENDALL : Excepté pour certaines maladies.

M. BELL : Règle générale, les médecins prétendent que l'on doit éviter les spécifiques et qu'un traitement général leur est préférable.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'excellents citoyens en vendent.

Le MINISTRE DES DOUANES : Et les recommandent.

M. BELL : Toutefois, il est préférable de les éviter, et dans le cas actuel je considère qu'il aurait été plus satisfaisant pour la compagnie et pour le public en général, que le gouvernement aurait renoncé à recourir à un traitement spécifique pour adopter un traitement général. Je considère que le ministre des Douanes a fait une volte-face aussi soudaine que complète. Il a fait une volte-face des plus extraordinaires, dis-je, quand, pour justifier le gouvernement de venir en aide à cette industrie particulière et d'avoir recours à ce traitement spécifique, il a déclaré, sans l'ombre d'une preuve, que parmi les nombreuses industries qui se plaignent, plusieurs d'entre elles doivent attribuer la position difficile dans laquelle ils se trouvent non au gouvernement ou au tarif, mais bien à la mauvaise administration de leurs propres affaires. Pourquoi n'a-t-il pas appliqué ce principe au cas particulier qui nous occupe en ce moment ?

Dans le cas actuel il n'a rien trouvé à reprocher à l'administration, de sorte que nous sommes en droit d'en conclure que si d'autres industries pouvaient faire la même preuve, le gouvernement cesserait de s'en prendre à leur administration ou à leur manque d'habileté, et établirait que le gouvernement serait prêt, dans chaque cas où il lui serait démontré que le tarif actuel est inefficace, à venir en aide à toute industrie dans la détresse. S'il en est ainsi, j'aimerais à savoir jusqu'où le gouvernement est disposé à aller dans son désir de protéger les industries canadiennes et de leur permettre d'atteindre leur plein développement. Je voudrais savoir s'il est disposé à aller aussi loin que l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) et à faire tout ce qui est nécessaire pour permettre aux fabricants canadiens de fournir tous les produits fabriqués dont le pays a besoin.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais il s'agit ici d'une nouvelle industrie au Canada? Ces articles ne sont pas encore sur le marché.

M. BELL : En quoi cet argument renforce-t-il la prétention de l'honorable ministre ? S'il est disposé, dans le but d'encourager la fabrication dans ce pays de quelques nouveaux articles, à venir en aide à cette industrie, n'est-ce pas là la preuve qu'il est un vrai protectionniste.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai simplement mentionné le fait parce que l'honorable député prétendait que d'autres industries étaient dans le besoin et pourraient demander à recevoir le même traitement. J'ai fait remarquer qu'il ne s'agissait pas dans le cas actuel d'une industrie pour la fabrication d'articles se trouvant déjà sur le marché depuis plusieurs années, et dont les affaires ne sont pas prospères, mais bien d'une nouvelle industrie appelée à produire des articles absolument nouveaux.

M. BELL : Cette industrie produit tout simplement un article qui n'a pas encore été fabriqué dans ce pays, sous cette forme, mais ce n'est pas une nouvelle industrie. Si l'honorable ministre se mettait en frais de fabriquer une nouvelle espèce de biscuits ou de confiserie, il pourrait tout aussi bien prétendre qu'il a établi une nouvelle industrie. Cette compagnie d'aciérie fabrique des lingots d'acier, mais ces lingots à la fabrication desquels cette protection doit être accordée, sont simplement destinés à être laminés sous une forme plus petite, ou, dans le cas des plaques d'acier, elles sont laminées sur une plus grande largeur, et sont un peu plus pesantes. Ce n'est donc pas une nouvelle industrie que nous protégeons, mais simplement des produits différents d'une industrie qui existe déjà. Je dis donc que l'honorable ministre a fait là une interruption malheureuse.

Le MINISTRE DES DOUANES : Est-ce que cela n'exige pas l'importation dans ce pays d'une nouvelle classe de machines, qui ne s'y trouvent pas actuellement?

M. BELL : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, c'est ce qui a lieu.

M. BELL : Cela revient simplement à dire que la compagnie, au lieu de laminer des barres d'acier de quatre pouces carrés, va en faire de l'acier en barre de trois quarts de pouces de diamètre. Et les plaques au lieu d'avoir quatre pouces carrés, seront soumises à des procédés de laminage jusqu'à ce qu'elles soient réduites à un diamètre de trois quarts de pouce. Il se fabrique du fer de cette dimension à New-Glasgow. Seulement ils ne fabriquent pas d'acier en tiges, et la seule différence entre l'acier en tige et l'acier en masset, c'est que le premier est laminé un peu plus long et sur un diamètre plus réduit. Vouloir prétendre que ceci est un nouveau produit, serait aussi bien de dire qu'un nouveau patron de calicot produit dans une fabrique de coton est un nouveau produit. C'est tout simplement une modification de l'article que l'on avait l'habitude de fabriquer.

Mais le point important est le suivant : Pourquoi le gouvernement hésite-t-il? Espère-t-il tromper cette nombreuse classe d'électeurs, qui sont les consommateurs et que les libéraux ont trompés durant les 18 années qu'ils ont passées dans l'opposition?

Est-il raisonnable de supposer qu'en refusant de modifier le tarif, mais en atteignant le même but au moyen de primes, les honorables ministres espèrent faire croire au peuple que ce gouvernement, toujours disposé à tendre une main secourable à toute industrie défaillante, est réellement un gouvernement libre-échangiste ? Je ne puis trouver une autre raison à leur conduite dans le cas actuel. Et tout en étant heureux de constater que le gouvernement est venu en aide à une industrie de ma province qui est très importante, et que les deux partis dans cette Chambre reconnaissent comme étant une des industries fondamentales de tout pays qui désire atteindre un développement industriel sérieux, j'aurais éprouvé une joie bien plus vive à le voir agir plus franchement et à le voir déclarer ouvertement qu'il est prêt à venir en aide aux industries canadiennes, afin de permettre à notre pays de sortir du rang de simple producteur de matière première, pour devenir un centre de fabrication pour toutes les industries auxquelles peuvent donner naissance nos ressources naturelles et l'intelligence de notre peuple.

La critique faite par le député d'Alberta (M. Oliver), qui a reproché au gouvernement d'accorder ce traitement privilégié à l'industrie du fer et de l'acier, une industrie qu'il a décrit comme n'étant pas légitime au Canada, est bien extraordinaire. Dans quel pays l'industrie du fer peut-elle être plus légitime qu'au Canada ? Nous possédons toutes les matières premières qui entrent dans la fabrication du fer. Nous possédons un climat propice à ces travaux et un peuple qui se forme très facilement à toutes les industries. En somme, nous avons un pays idéal pour la fabrication du fer. Nous sommes voisins d'un pays qui est à la tête du commerce du fer dans l'univers, et dont les avantages, au point de vue de la production, ne sont pas plus nombreux que ceux que nous possédons. La grande différence entre le Canada et les Etats-Unis sous ce rapport, c'est que ces derniers, sans se laisser décourager par les insuccès qui ont accompagné leurs premières tentatives, sont passés d'un système protecteur à un autre jusqu'à ce qu'ils aient réussi à établir cette industrie dans la position extraordinairement avantageuse qu'elle occupe aujourd'hui. C'est là la seule différence entre les deux pays.

Il ne peut y avoir le moindre doute que si nous accordons un loyal appui à l'industrie du fer dans ce pays, comme l'on fait les Etats-Unis, nous pouvons espérer que dans un avenir rapproché le Canada deviendra ce que ses ressources naturelles lui donnent le droit d'espérer, c'est-à-dire, l'un des plus grands producteurs de fer de tout l'univers. C'est alors que le gouvernement verra se réaliser les progrès qu'il espère voir découler de cette mesure. Dans le cas actuel, le gouvernement vient en aide non seulement à la production de la matière première, mais, comme l'a fait remarquer le député d'Alberta (M. Oliver), il encourage également l'industrie de la fabrication du fil de fer et des clous provenant de ce fer. Non seulement le gouvernement se trouve à encourager l'industrie fondamentale de la fabrication du fer, mais il se trouve aussi à créer une nouvelle industrie dans ce pays, qui emploiera de nombreux ouvriers, donnera naissance à des centres de population nouveaux, augmentera le marché national pour les cultivateurs, et grossira le chiffre de nos importations et le commerce du pays. Il est certain que si le gouvernement veut accorder un loyal appui à cette industrie, et adopter une politique vraiment protectionniste, il augmentera le nombre de nos industries, et nous permettra de fabriquer ici un article pour lequel nous sommes à le merci des Etats-Unis.

Le gouvernement est lancé dans une bonne voie, et j'espère qu'il ne s'arrêtera pas là. C'est pourquoi je dis qu'il serait préférable, dans l'intérêt du pays et des fabricants, et pour faire naître cette confiance qui est si nécessaire pour attirer le capital étranger au Canada et nous amener la population dont nous avons besoin, que le gouvernement agirait de manière à faire comprendre à tous que cette décision de sa part n'est pas seulement temporaire ou des-

tiné à guérir une maladie particulière, mais qu'elle est une politique stable, sur laquelle les parties intéressées dans ce pays ou à l'étranger peuvent compter, et qui devra subsister aussi longtemps que le gouvernement actuel demeurera au pouvoir.

M. CLANCY : M. l'Orateur, ce n'est pas la première fois que vous voyez le ministre des Finances aux prises avec les erreurs qu'il a commises. Et ce n'est pas la première fois non plus que nous le voyons passer le chapeau dans la Chambre et nous demander de venir en aide, au moyen de primes, à certaines industries qui ont eu à souffrir de sa politique. Le ministre des Douanes (M. Paterson) sur les lèvres de qui je vois errer son sourire habituel, nous a mis au défi de lui indiquer une industrie canadienne qui ne fût pas prospère. N'importe qui peut porter ce défi. Seulement, je me permettrai de rappeler à l'honorable ministre que si nos industries sont généralement prospères, c'est parce que lui et ses amis n'ont pas eu le courage de leur enlever cette protection qui leur avait été accordée par un gouvernement antérieur. Mais il existe des exceptions à cette prospérité, et la cause de ces exceptions est due dans chaque cas, à l'abaissement des droits par le gouvernement actuel. Je défie l'honorable ministre de contredire cette prétention. Je dis qu'il n'y a pas une seule industrie, à qui ils ont enlevé un peu de la protection qu'elle recevait, qui ne souffre pas sérieusement de cet état de choses, ou qui ne s'adresse pas au gouvernement pour obtenir de l'aide. Et au lieu de leur accorder cette protection que sa politique a fait disparaître, il demande au peuple de faire de nouveaux sacrifices pour venir en aide à ces industries au moyen de primes.

L'honorable ministre a prétendu que la protection ou les primes sont nécessaires. Comment aimerait-il à voir disparaître les droits qui protègent cette industrie dont il a fait une entreprise prospère, grâce à ses qualités d'homme d'affaires et grâce aussi à la protection qui lui est accordée, pour recevoir en retour une prime qui lui donnerait un secours temporaire, mais dont il devrait venir demander le renouvellement de temps à autre. S'il ne veut pas consentir à cela, comment peut-il approuver la proposition du ministre des Finances?

L'honorable ministre a essayé d'établir une distinction futile, en prétendant qu'il s'agit dans le cas actuel d'une nouvelle industrie. Mais le gouvernement accorde des primes non seulement aux nouvelles industries, mais aussi à l'industrie de la production du fer, qui est une des plus anciennes industries de ce pays. Au point de vue politique, qu'il s'agisse d'augmenter une industrie déjà existante ou de créer une industrie nouvelle, cela ne fait aucune différence. L'honorable ministre admet ce point, car il veut leur accorder le même traitement. Rien n'est plus à l'encontre de l'expérience acquise par mon honorable ami, en sa qualité d'homme d'affaires, que cette politique des primes. Et ce qui est vrai pour lui l'est également pour tout homme politique. Sans doute, nous faisons la part des circonstances et des idées étroites dans lesquelles l'honorable ministre a été élevé. Personne ne met en doute la sincérité du ministre des Finances. Mais plusieurs doutent de la valeur de ses théories. Les industriels du pays ont de bonnes raisons d'en douter. Il a été élevé à une école dont l'idée dominante était de malmener autant que possible toutes les industries canadiennes, et de voir d'un bien mauvais œil toutes celles qui recevaient une parcelle de protection. Mais aujourd'hui il se trouve face à face avec les grandes responsabilités que comporte la charge de ministre des Finances. Il lui faut résoudre des questions très importantes. Cependant, il n'agit jamais par conviction, et il ne renonce à aucun des principes de sa jeunesse. Il agit ainsi parce qu'il y est forcé, et il persiste à croire que la protection est un mal. Seul les intérêts du pays peuvent l'amener à renoncer à cette politique, et c'est la crainte de s'aliéner les électeurs qui le fait agir.

Quel serait l'homme par excellence pour devenir un ministre des finances? Si j'avais à faire ce choix, je le choisirais comme celui que nous avons actuellement au point de vue physique ou intellectuel. Mais j'exigerais de lui qu'il oubliât tout ce que ce dernier peut avoir appris. Je voudrais le voir agir par conviction, et je tiendrais à ce qu'il se laissât guider par ce sentiment protectionniste qui règne dans tout le pays. La meilleur preuve que ce sentiment règne en maître au Canada, nous la trouvons dans l'attitude des propres partisans de mon honorable ami.

Nous en avons eu un exemple dans la personne de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), qui condamne tout, qui trouve des reproches à adresser à tout le monde, et qui persiste à appuyer la politique du gouvernement. Il prétend que nous devons pouvoir acheter le fer à bon marché. Il y a quelque temps, le gouvernement a commis une grave erreur qu'il est en train d'essayer de réparer—en enlevant les droits sur le fer. Or, je demande au député d'Alberta de m'indiquer un seul cas dans lequel les réductions apportées au tarif aient eu pour résultat de déterminer une réduction dans le prix de quelques marchandises. Je le mets au défi de m'indiquer un seul article que l'on puisse acheter aujourd'hui à meilleur marché parce que le gouvernement a abaissé les droits sur le fer. Seulement, il a causé un tort considérable à cette industrie. Et qu'arrivera-t-il à l'expiration du délai de quatre ans, quand on cessera de payer ces primes ? Je le demande au ministre des Finances. Il lui faudra trouver un moyen de sortir de là, s'il est encore ministre des Finances à cette époque. S'il ne le trouve pas, et si le peuple est en-

core trompé, dans quelle position se trouveront ces industries ? Toutes reviendront demander qu'on leur continue ce système des primes. Elles ne peuvent se maintenir. Elles ont perdu leur marché national, et pour les indemniser, il nous faut leur accorder ces primes au lieu de leur donner la protection, qui aurait pour résultat de leur permettre, dans une large mesure, de se soutenir aux dépens des étrangers.

Voyons maintenant dans quelle situation se trouve l'ouvrier canadien. Sous l'empire d'un système protecteur convenable, il trouvait de l'ouvrage, tandis qu'aujourd'hui il manque d'ouvrage et il lui faut de plus délier les cordons de sa bourse pour venir en aide à son voisin.

Je n'ai pas l'intention de combattre cette mesure, car je considère qu'elle est une nécessité dans les circonstances. Mais je dis que cette politique est absolument imprévoyante. C'est une simple politique d'expédient et d'atermoiement, comme l'a fait remarquer un des membres de la gauche. Ce n'est pas même une politique d'expédient respectable. Toutefois, j'accepte avec joie toute mesure destinée à apporter un secours passager à cette industrie que les honorables ministres ont jusqu'à un certain point détruite. Ils ont quelque peu réparé, aux dépens des contribuables, le mal qu'ils lui ont fait. Ils ont fait la même chose pour l'industrie de la fabrication de la ficelle d'engerbage. Ce produit a été placé sur la liste des articles admis en franchise, et une fois qu'ils eurent ruiné cette industrie, les honorables ministres quémandèrent du secours à cette Chambre afin de lui venir en aide. Aujourd'hui, c'est au tour de l'industrie du fer. Mais ce n'est pas ce système de primes qui rendra à ces fabricants leur marché national. Les Américains continueront de leur faire concurrence, comme ils le font pour la ficelle d'engerbage. On taxe tout simplement le contribuable canadien pour soutenir ces industrie au lieu de taxer le fabricant étranger. Il me semble que le temps est arrivé de passer ce fardeau à d'autres épaules.

Encore une fois, je ne connais pas de spectacle plus pénible que celui de voir ces membres du gouvernement qui, il y a sept ans passés, criaient sur tous les toits qu'ils allaient modifier le tarif et qui n'en ont encore rien fait. Je les mets au défi d'indiquer une seule réforme sérieuse qu'ils aient opéré dans le tarif, un seul changement qu'ils aient fait, qui soient de nature à indemniser ceux qu'ils ont laissés sans protection. Je voterai en faveur de la prime, non parce que je crois le principe sage, mais parce que je considère qu'il est nécessaire de faire quelque chose pour maintenir cette industrie du fer et de l'acier.

M. RICHARDSON (Elgin) : Je comprends que ces primes sont accordées pour encourager l'industrie du fer et de l'acier, et non à titre de mesure de protection. Je comprends que les promoteurs de cette entreprise sont incapables d'acheter les machines dont ils ont besoin et d'exploiter cette industrie avec succès sans recevoir un certain encouragement de la part du pays.

Pour ma part, je considère qu'à moins d'avoir le minerai et la houille à proximité et dans les limites du Canada, c'est gaspiller l'argent du public que d'accorder des primes pour encourager cette industrie. Si après avoir encouragé cette industrie du fer et de l'acier au moyen de primes, après l'avoir mis en état d'exploitation, elle est encore incapable de se soutenir par elle-même et d'une façon permanente, à quoi bon lui accorder cette prime? Pour que cette industrie puisse réussir, il faut qu'elle trouve à proximité la matière première dont elle a besoin, c'est-à dire la houille et le minerai de fer. S'il lui faut importer la matière première, elle ne peut réussir. J'ai entendu l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) se plaindre que l'on payât des droits sur le fer fabriqué avec du minerai importé des Etats-Unis. Si nous sommes obligés d'importer le minerai et la houille des Etats-Unis, nous faisons mieux de laisser à ce dernier pays le soin de fabriquer le fer, car nous gaspillons notre argent en accordant ces primes.

Une VOIX : Parlez-vous de l'industrie du coton en Angleterre?

M. ROBINSON : Comme leurs moyens de transport sont moins dispendieux, cela leur permet d'obtenir la matière première dont ils ont besoin à meilleur marché que n'importe quel autre pays ; c'est pour cette raison que l'industrie de la fabrication du coton est si prospère en Angleterre. L'industrie du fer y est prospère parce qu'ils ont la houille et le minerai. Il est inutile pour nous d'essayer de soutenir des fabricants qui doivent aller chercher à l'étranger la matière première qu'ils exploitent.

Le député de Pictou (M. Bell) nous a dit, il y a un instant, qu'ils possédaient le plus avantageux pays de l'univers pour la fabrication du fer. Dans ce cas, ce sont des hommes entreprenants et intelligents qui leur manquent pour exploiter cette industrie. Si vous avez la matière première et les hommes voulus pour l'exploiter, vous pouvez vous passer de la protection. Je n'aime pas cette politique de primes, que ce soit en faveur de cette industrie ou de toute autre. Si vous avez les hommes voulus, ils devraient pouvoir exploiter cette industrie avec succès, sans le secours des primes. Cependant, si dans le cas qui nous occupe, ces gens sont dans une position désavantageuse, s'ils se voient obligés d'abandonner l'entreprise et de retirer leurs capitaux du pays, dans le cas où nous refuserions de leur tendre la main, je suis bien disposé à leur venir en aide, mais je persiste à dire que le principe est faux.

M. WILSON : Je désire poser quelques questions au ministre des Finances. Je vou-

drais savoir quelle proportion du minerai traité ou fondu à Deseronto est importée au Canada. On fabrique à cet endroit une quanté de fer différente de celle qui se fabrique à la Nouvelle-Ecosse, et qui porte le nom de fer fabriqué au charbon de bois. Je voudrais savoir quelle quantité de minerai ils importent. Je voudrais aussi savoir si cette prime additionnelle que l'on se propose d'accorder va être suffisante pour permettre aux compagnies qui sont censées être en mauvaises affaires, de sortir de leur situation difficile. Le ministre des Finances devrait aussi nous dire pourquoi il a tant retardé à soumettre cette mesure. Je suis convaincu qu'il a eu des entrevues avec les promoteurs de cette entreprise, ils ont discuté la question, des correspondances ont été échangées, et je considère que la Chambre a le droit d'obtenir ces renseignements.

Quant à la position dans laquelle se trouve la "Dominion Iron and Steel Company," il est inutile d'en parler, car le ministre des Finances sait parfaitement à quoi s'en tenir sur ce point. On prétend que cette compagnie est établie au meilleur endroit possible pour fabriquer le fer. La ville de Sydney a fait don à la compagnie de 500 acres de terre près du port. Les primes qu'ils espèrent recevoir devraient suffire à payer les machines dont ils ont besoin et leur permettre d'exploiter l'entreprise avec succès. Si toutes ces choses sont vraies, si le Cap-Breton est l'endroit le plus favorable de l'univers pour la fabrication du fer, l'administration de l'entreprise doit avoir été absolument défectueuse. Et, en supposant que ce soit là la cause de tout le mal, de quel droit demande-t-on au public de réparer les erreurs commises par une compagnie privée? Contrairement à mon honorable ami (M. Clancy), je désapprouve le système des primes.

M. CLANCY : Moi aussi.

M. WILSON : Il se peut que vous n'approuviez pas le principe, mais vous êtes disposé à les appuyer de votre vote, et cela revient au même.

M. CLANCY : Je n'ai pas dit si j'étais ou non en faveur des primes. En principe général, je suis opposé aux primes, mais puisque les membres de la droite ont ruiné certaines industries en leur retirant la protection dont elles jouissaient, je suis bien prêt à leur accorder toute l'aide dont elles ont besoin, que ce soit sous forme de primes ou autrement.

M. WILSON : L'honorable député accepte cette politique comme pis aller et non parce qu'il l'approuve. Il est en faveur d'une protection raisonnable, ce qui constitue, à mon avis, la meilleure de toutes les politiques. Je vois que le président de la "Consolidated Lake Superior Company" a émis une circulaire, qui a été publiée dans le "Mail and Empire," de Toronto, du 28 juillet, dans laquelle il dit que si les actionnaires de la compagnie ne consentent pas à souscrire la balance des obligations s'élevant à $12,500,000, cette dernière devra faire cession de ses biens à ses créanciers.

Voilà, il me semble, un étrange état de choses. Je voudrais que le ministre des Finances nous dise si ces obligations seront suffisantes pour permettre à cette compagnie de faire face à ses embarras financiers. Si nous devons en croire le renseignement fourni par le ministre des Finances, en réponse à une question qui lui a été posée, la "Dominion Iron and Steel Co." a reçu l'année dernière, sous forme de primes, un montant de $885,963, et le montant total payé l'anée dernière, sous forme de primes, à l'industrie du fer et de l'acier, s'est élevé à $1,245,382. Je considère que si avec des primes aussi élevées nous ne pouvons fabriquer le fer et l'acier, il est ridicule de les augmenter, et si le peu de succès de l'entreprise est dû à la mauvaise administration de ces compagnies, il est préférable de les laisser disparaître complètement, afin de les remplacer par des hommes qui seront en état d'exploiter cette industrie avec plus de succès.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la première question posée par mon honorable ami (M. Wilson) était au sujet d'un haut-fourneau à Deseronto. Je crois savoir que le minerai est importé presque entièrement des Etats-Unis.

M. WILSON : Quelle prime reçoivent-ils par tonne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Deux dollars par tonne sur le minerai étranger. Bien entendu, la prime est plus élevée quand il s'agit de minerai canadien. Quant à la "Dominion Iron and Steel Company", je ne suis pas autorisé à dire que cette compagnie considérera cette prime comme entièrement satisfaisante. Je crois cependant, que cette prime leur permettra de continuer leurs opérations pour le moment, et qu'ils seront d'avis que cela les met à même de faire face à leurs difficultés.

M. WILSON : Dans quelle proportion ces usines fonctionnent-elles maintenant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas été en communications très récentes avec cette compagnie, mais j'ai lu ce que les journaux en ont raconté. Je crois savoir que l'autre jour on a arrêté une partie des usines, et j'ai appris ensuite par un télégramme que l'ouvrage était repris, mais je n'en sais pas plus long là-dessus que ce que j'en ai lu dans les journaux. Pour ce qui est des opérations au Sault-Sainte-Marie, on ne nous a fait récemment aucunes représentations. Au commencement de la session, on nous a exposé en quelles conditions se trouvait cette industrie. Une proposition nous a alors été faite au sujet des rails d'acier, et l'arrangement rendu

public au sujet des droits sur les rails était basé sur ces représentations, bien que, naturellement, cet arrangement s'applique aussi à toute autre usine du Canada qui pourrait fabriquer des rails d'acier. Autant que je puis savoir, les usines du Sault-Sainte-Marie sont les seules qui se proposent de fabriquer des rails d'acier. Mais je n'ai pas été en relations récentes avec ces usines, et je ne puis pas en dire plus long à ce sujet.

M. WILSON : Ces usines ont-elles exécuté leur contrat pour la fourniture des rails d'acier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ce contrat n'a pas été exécuté en temps voulu. Cette fourniture a été faite un peu plus tard, mais on n'a pas livré la quantité mentionnée dans le contrat. Je ne suis pas en mesure de pouvoir dire ce que seront ces opérations à l'avenir.

Le projet de résolution est rapporté, lu une première et une seconde fois puis adopté.

Le MINISTRE DES FINANCES demande autorisation de présenter le bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier.

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

MODIFICATIONS APPORTEES A L'ACTE DES GRAINS DU MANITOBA.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR propose la seconde lecture du bill (n° 232) modifiant l'Acte des grains du Manitoba, 1900.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de l'Intérieur voudrait-il nous donner quelques explications sur ce bill avant qu'il soit lu une seconde fois ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quand j'ai présenté ce bill, j'ai exposé d'une manière générale quelle en devait être la portée, mais je crois que le comité se rendra mieux compte de ce bill si j'en explique ici en détail les diverses clauses. Je puis dire d'une manière générale que ce bill résulte de l'expérience que nous avons eue depuis deux ans, au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, au sujet des difficultés éprouvées dans le commerce des grains. La question du transport des grains a soulevé beaucoup de difficultés depuis quelques années ; il en est résulté des conditions qui ont permis à ceux qui ont des élévateurs et des entrepôts à forcer pour ainsi dire les les cultivateurs à leur vendre leur grain directement, parce que ces cultivateurs se trouvaient dans l'impossibilité de se procurer des wagons pour faire eux-mêmes l'expédition de leurs produits. Déjà, l'année dernière, on a dû modifier cet acte (chapitre 19 des statuts de 1902), afin de permettre aux cultivateurs d'expédier directement leurs produits en forçant les compagnies de chemins de fer à leur fournir les wagons nécessaires. En outre, plusieurs changements furent apportés aux dispositions prises en 1900 au sujet des expéditions de grains. L'acte de 1902 était en grande partie expérimental, et c'était ainsi qu'on le considérait alors, parce qu'on n'ignorait pas que cet acte apporterait des changements considérables dans les expéditions de grains, et on ne pouvait pas prévoir avant d'en avoir fait l'expérience comment on se trouverait des dispositions de la loi.

Je dois dire que les dispositions de la loi de 1902 ont donné grande satisfaction aux cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Je ne veux pas dire que cet acte a été considéré comme absolument parfait, mais on a constaté que c'était là une grande amélioration sur les lois précédentes. On a surtout beaucoup apprécié le privilège de pouvoir commander soi-même directement ses wagons, et de faire soi-même directement des expéditions de grains. Les producteurs de grains du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest se sont formés en association, et ils ont discuté au long cette question de l'expédition des grains, et à toutes les assemblées tenues les représentants des compagnies de chemins de fer ont été invités à être présents. Depuis que cette session est ouverte, les producteurs de grains et les marchands de grains du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ont envoyé une députation à Ottawa, et ces délégués ont discuté au long les changements qu'on se proposait d'apporter à la loi. Tout récemment ces délégués m'ont soumis un avant-projet comme résultat de leurs délibérations, et qui comprenait un arrangement auquel les deux parties avaient consenti.

On a aussi consulté les compagnies de chemins de fer au sujet des dispositions du bill, et bien qu'on ne puisse pas dire que ce bill ait l'approbation absolue des différentes parties intéressées, je crois pouvoir dire cependant, d'après les renseignements que je possède, qu'on peut considérer ce bill comme étant une mesure satisfaisante. Les principales dispositions en sont : De pourvoir, ainsi qu'on le voit dans l'article 3, à la nomination de sous-commissaires d'entrepôts. Dans l'acte original, il était pourvu à la nomination d'un commissaire d'entrepôt, et on a constaté que les nombreux devoirs de ce commissaire, et l'augmentation énorme des expéditions de grains, due à la production sans cesse grandissante, rendaient impossible à ce fonctionnaire de trouver suffisamment de temps pour s'acquitter de tous les devoirs de sa tâche. Il est certain qu'il va nous falloir nommer un ou deux autres sous-commissaires. L'objet du 4e article est d'obliger les acheteurs de grains sur rails, dits " track buyers " à se procurer un permis, absolument comme les marchands de grain ordinaires. Le 5e article pourvoit, par un amendement à l'article 10, à ce que les peseurs

et leurs aides, en outre des autres renseignements qu'ils sont tenus de fournir, feront rapport si les wagons qu'on leur donne à inspecter sont en excellent état ou non. L'article 6 concerne les relevés que doivent fournir ceux qui possèdent ou exploitent des élévateurs, ainsi qu'il est requis par l'article 24 de l'acte. L'article 7 confère au commissaire les pouvoirs nécessaires pour régler les différends qui s'élèvent au sujet des demandes d'emplacements pour élévateurs et entrepôts. L'objet de l'article 8 est d'obliger ceux qui ont des élévateurs ou des entrepôts à la campagne à recevoir, tel que le veut la loi, les six espèces-type de blés établies et décrites dans l'Acte d'inspection. L'article 9 contient les dispositions nécessaires pour exempter les propriétaires d'élévateurs d'emmagasiner du grain chaque fois que l'espace leur fait défaut. L'article 10 a trait aux devoirs qui incombent aux propriétaires d'entrepôts, quand il s'agit de faire expédier du grain. L'application de la loi actuelle soulevait ici une certaine difficulté, parce que quand une personne possédant un élévateur se trouvait dans l'impossibilité d'obtenir des facilités de transport, il lui fallait tout de même garder le grain sans rien demander pour frais d'entrepôt. L'article 11 pourvoit à amender l'article 34 de l'acte original, en ajoutant un paragraphe dont j'expliquerai l'effet quand nous discuterons la chose en comité. L'objet de l'article 12 est d'amender l'article 35 qui oblige à donner avis de la détérioration du grain dans l'élévateur. L'article 13 modifie l'article 39. L'effet de ce changement ne peut être démontré que par comparaison, et il y a certaines modifications que j'expliquerai devant le comité. L'article 14 contient des dispositions pour l'aménagement des entrepôts. Cet article est, dans son essence, le même que celui de l'Acte de 1902, mais il a fallu ici légiférer de nouveau parce que la révocation de l'Acte de 1902 annule toute législation contenue dans cet acte. L'article 15 est nouveau ; il s'agit ici tout simplement d'empêcher une personne d'obtenir d'une compagine de chemin de fer un emplacement d'entrepôt et de ne pas procéder aux travaux d'érection de cet entrepôt. L'article 16 pourvoit en détail à la construction de quais de chargement. L'article 17 a trait aux devoirs des marchands de grain à commission. Quand ces marchands vendent à commission, on les oblige en un certain intervalle à rendre compte des quantités vendues et à en remettre le bordereau au consignataire. On oblige aussi ces marchands à se procurer un permis. L'article 18 ne diffère pas de l'article ayant trait au même sujet dans l'Acte de 1902. L'article 19 amende l'article 50 de l'acte original, et oblige l'inspecteur en chef, en outre du rapport qu'il doit faire aux officiers du chemin de fer, à faire rapport au commissaire. L'article 20 traite des amendes. L'article 21 contient des dispositions au sujet de la distribution des wagons. C'est là l'article le plus important du bill. L'article 61, qui est une innovation, pourvoit à ce que les dispositions de l'acte ne s'appliqueront pas au grain qui est expédié à l'ouest de la frontière de la Colombie-Britannique. On a constaté par expérience que le résultat des dispositions de l'acte au sujet de la distribution des wagons était d'empêcher les compagnies de chemins de fer de fournir des wagons alors qu'il y avait lieu d'exécuter des commandes pour la Colombie-Britannique ou l'Orient, parce que la loi ne permet pas cela, excepté dans certaines conditions. Et il a été convenu par tous les intéressés que l'acte serait modifié de telle sorte qu'il ne pourrait pas s'appliquer aux envois de grain consignés à aucun point à l'ouest de la frontière entre la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest. Dans le bill, on mentionne la côte du Pacifique, mais je viens proposer de remplacer ces mots par la frontière de la Colombie-Britannique. L'article 62 concerne les permis des acheteurs dits "track buyers". Les articles 22 et 23 pourvoient à changer les formules des récépissés d'entrepôt, conformément aux modifications de l'acte en d'autres endroits.

La motion est adoptée, le bill est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.

Sur l'article 1,

M. MACLEAN : L'honorable ministre voudra-t-il nous résumer la situation où se trouve actuellement le Nord-Ouest—c'est-à-dire si les difficultés résultant du manque de wagons ont été en partie surmontées, s'il y a eu augmentation du nombre des élévateurs, et si en général les griefs qui existaient autrefois à ce sujet sont jusqu'à un certain point disparus.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis informé que, dans le moment, il n'y a aucune difficulté au sujet de l'expédition du grain, parce que toute la récolte de l'an dernier est pour ainsi dire maintenant expédiée. Nous n'aurons plus, bien entendu, à souffrir du manque de wagons tant que le nouveau blé de l'année ne sera pas arrivé, et l'objet du présent bill est précisément d'obtenir uune méthode satisfaisante de distribution de wagons. Il ne s'agit ici nullement d'une augmentation de matériel roulant, mais je crois qu'il en résultera une distribution plus satisfaisante des wagons.

M. MACLEAN : Les compagnies de chemins de fer montrent-elles des dispositions d'augmenter le nombre de wagons nécessaires au trafic? Les conditions se sont-elles améliorées sous ce rapport?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. Je crois savoir que les compagnies de chemins de fer se sont montrées disposées à fournir tout le matériel roulant qu'il leur était possible d'obtenir. On a donné une grande attention à cette question l'hiver der-

nier, alors qu'elle en était à sa phase la plus aiguë, et je crois que tous ceux qui ont eu alors quelque chose à faire avec les compagnies de chemins de fer ont pu se convaincre que ces compagnies ne négligeaient aucun effort, bien qu'elles pussent être blâmées pour ne pas avoir prévu ce qui arrivait, et ne pas avoir pris les mesures nécessaires pour y faire face. Depuis lors elles ont fait tout leur possible pour s'assurer le matériel roulant nécessaire et empêcher le manque de wagons dont on a eu sujet de se plaindre dans le passé. Il est cependant difficile de dire si on aura assez de wagons pour le transport de la prochaine récolte. Cela dépend jusqu'à un certain point aussi de l'importance de la prochaine récolte que la Providence nous donnera. Personne ne peut avoir là-dessus une idée bien arrêtée tant que nous ne serons pas arrivés à la dernière semaine de la récolte. D'après ce que j'ai pu voir dans le Manitoba et le Nord-Ouest, les cultivateurs ne peuvent guère se former une idée de la quantité de blé qu'ils auront tant qu'ils ne sont pas arrivés aux quelques jours précédant immédiatement la moisson. Les conditons climatériques des deux dernières semaines décident pour ainsi dire si la récolte sera phénoménale ou moyenne. A venir jusqu'à présent, les apparences sont que, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans quelques parties du Manitoba, la récolte sera très bonne, et ailleurs quelque peu légère. D'une manière générale, on ne croit pas que les récoltes seront aussi considérables que celles des trois dernières années.

M. MACLEAN : Y a-t-il eu quelques améliorations au sujet des élévateurs et des entrepôts?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les facilités d'aménagement dans les élévateurs, sont maintenant augmentées dans des proportions énormes. De nouveaux élévateurs sont en voie de construction par tout le pays, et l'espace disponible sera bien plus considérable que l'année dernière.

M. HUGHES : Je puis aussi faire observer qu'une bonne partie des ennuis que nous avons éprouvés depuis deux ans provient de l'étendue de terres plus considérables que nous avons en culture. Beaucoup de cultivateurs n'avaient pas de granges, et sitôt leur grain battu ils s'empressaient de le diriger vers le chemin de fer ou les élévateurs. C'est-à-dire qu'ils demandaient que la Compagnie du Pacifique voulût bien leur fournir à la fois la grange et l'entrepôt à un moment d'avis. Tout cela va sans doute s'améliorer par la suite. Non seulement les compagnies de grains ont-elles construit un grand nombre d'élévateurs aux gares de chemin de fer ; non seulement les chemins de fer ont-ils aussi augmenté l'espace disponible dans leurs élévateurs, mais beaucoup de cultivateurs se sont aussi construit des greniers. Dans le moment actuel, la Compagnie du Pacifique et la " Montreal Transportation Co. " rapportent qu'elles ont des chargements pour l'ouest, mais que les wagons en reviennent vides parce que tout le grain est déjà expédié.

Sur l'article 3,

M. BOYD : A-t-on l'intention d'aposter ces commissaires à Winnipeg, ou doit-on les distribuer un peu partout dans la province?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il va falloir les distribuer un peu partout. La difficulté qui se présente au sujet du commissaire de Winnipeg, c'est qu'il est exposé à recevoir des demandes toutes à la fois, de différentes parties du pays, ce qui l'oblige à beaucoup de déplacements et de retards. Il leur faudra s'installer à des endroits d'où ils pourront se rendre facilement là où des plaintes se seront élevées. C'est le commissaire de Winnipeg qui aura la direction générale de ces officiers.

Sur l'article 9,

M. BOYD : L'honorable ministre voudra-t-il être assez bon de nous expliquer cet article?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'ancienne loi faisait une obligation aux propriétaires d'élévateurs de recevoir tout le blé qui leur était offert. On prétendait qu'ils étaient responsables de ce qui pourrait s'ensuivre de leur refus de recevoir le grain, même si leurs élévateurs étaient pleins jusqu'au comble et qu'ils fussent dans l'impossibilité de se procurer des wagons pour l'expédition de leur grain. Cet article les exempte de l'obligation de recevoir le grain quand ils manquent de l'espace nécessaire pour cela.

Sur l'article 10,

M. DAVIS : Si je comprends bien cet article, celui-là seul qui a un plein chargement de wagon peut en tirer avantage, et il y a beaucoup de cultivateurs habitant loin d'une gare de chemin de fer à qui cela ne peut être d'aucun profit.

Un cultivateur résidant à 10 ou 12 milles d'une station de chemin de fer peut requérir un wagon et le charger tout de suite. Mais celui qui reste au loin est obligé de mettre son grain dans l'élévateur. Or, comme plusieurs des colons nouvellement arrivés dans le pays ne récoltent que 1,000 à 1,500 boisseaux de grain la première année, pourquoi ne serait-il pas permis à deux ou trois de ces colons de se mettre ensemble pour réunir assez de grain d'une même qualité pour charger un wagon ? Si cela n est pas permis, les propriétaires de l'élévateur sachant que ces cultivateurs ne peuvent obtenir de wagons, les tiendront complètement à leur merci et achèteront leur blé au prix qu'ils voudront.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. Davis) veut dire, je sup-

pose, qu'il devrait être permis, disons, à trois cultivateurs dont aucun n'a à lui seul, assez de blé pour charger un wagon, de mettre leur blé en commun et de requérir un wagon pour le charger ensuite.

M. DAVIS : C'est exactement ce que je veux dire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La loi de 1902 accordait aux cultivateurs le privilège de faire venir un wagon à un quai de chargement ou dans une gare. Mais elle ne donnait pas le droit de faire venir le wagon jusqu'à l'élévateur, quand bien même il y avait son grain. Le bill d'aujourd'hui a pour objet de donner droit à un cultivateur de faire venir un wagon jusqu'à l'élévateur, de le charger de grain lui-même, et de l'envoyer où il désire. Je ne vois pas qu'il puisse y avoir aucune objection à l'amendement proposé par mon honorable ami (M. Davis), mais j'aimerais à avoir l'opinion des autres députés du Manitoba et du Nord-Ouest avant de l'accepter.

M. DOUGLAS : Je puis dire à l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) que rien n'empêche les colons dont il parle de s'associer ainsi qu'il le dit, et de charger leurs wagons au quai de chargement ; c'est ce que plusieurs ont fait l'automne dernier. Mais comme l'honorable ministre l'a dit, le défaut du bill de l'année dernière était qu'un cultivateur ne pouvait pas obliger la compagnie de chemin de fer à lui envoyer un wagon à l'élévateur. Les compagnies de chemin de fer refusaient, et conséquemment les élévateurs ne servaient de rien aux cultivateurs. On a ajouté cet article au bill afin de remédier à cette défectuosité.

M. DAVIS : Je ferai remarquer à l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) qu'un cultivateur qui est éloigné de 25 milles de la station du chemin de fer ne peut pas facilement charger un wagon au quai de chargement comme un cultivateur qui habite près de la station. Ce cultivateur éloigné est obligé de mettre son grain dans l'élévateur. Si on lui permettait de s'associer avec d'autres afin d'expédier ce grain, je ne vois pas que personne pourrait en souffrir. Et ce sont ces cultivateurs-là qu'il faut protéger. Très souvent, la première année, leur récolte n'est pas forte et leurs moyens ne sont pas grands. Si l'on peut amender la loi de façon à leur faire obtenir 3 ou 4 cents de plus par boisseau de grain qu'ils ne recevraient pas autrement, on devrait l'amender.

M. SCOTT : Cette question a été longuement étudiée et discutée par les délégués de l'Association des commerçants de grain et ceux de l'Association des cultivateurs de grain qui sont à Ottawa depuis le commencement de la session et qui ont consacré non seulement des heures mais des jours à étudier les différents aspects de ces amendements dont la rédaction actuelle est faite en grande partie suivant leurs vues. Le point soulevé par l'honorable député de Saskatchewan a été étudié avec le plus grand soin. Ainsi que l'a expliqué le ministre, cet article donne un privilège nouveau aux cultivateurs. Les amendements adoptés l'année dernière ne donnaient pas aux cultivateurs le privilège de faire venir un wagon à l'élévateur et de l'y charger, mais ils étaient obligés de charger directement au quai de chargement ou aux entrepôts plats. La proposition de mon honorable ami (M. Davis) soulève l'objection suivante : on a constaté que le privilège de charger le grain aux élévateurs offre de grandes occasions—je suppose que je serai obligé d'employer le mot " fraude ", bien que ce soit une expression un peu forte—offre, dis-je, une grande opportunité aux gérants des élévateurs de commettre des fraudes. Il serait facile à ces derniers de s'entendre avec certains cultivateurs ou avec d'autres personnes pour faire venir des wagons aux élévateurs—peut-être des personnes qui ne possèdent pas de grain du tout—simplement dans le but d'obtenir un plus grand nombre de wagons qu'ils n'ont droit d'avoir. On remarquera que dans les derniers articles du bill les règlements concernant la distribution des wagons sont très sévères. Cet amendement comme ceux de l'année dernière consacre le principe : premier arrivé, premier servi. Mon honorable ami a assisté à quelques-unes des réunions qui ont eu lieu entre les délégués dont j'ai parlé et les députés du Manitoba et du Nord-Ouest. Je comprends parfaitement le désavantage dans lequel se trouvent les cultivateurs qui ne récoltent pas suffisamment de grain pour charger un wagon en entier, et je serai très heureux si au moyen de quelques propositions raisonnables on pouvait leur venir en aide. Mais jusqu'à présent il m'a été impossible, de même qu'aux délégués, de trouver un moyen de venir en aide à ces cultivateurs sans laisser la porte ouverte à un abus du privilège accordé aux autres cultivateurs qui récoltent plus qu'un chargement de wagon, et qui ainsi pourraient abuser des droits que leur concède cet amendement.

M. DAVIS : Je ne comprends pas l'honorable député. Il dit que l'on a déjà accordé une certaine faveur en permettant aux cultivateurs ayant suffisamment de grain pour charger un wagon d'expédier ce grain de l'élévateur. Si vous permettez à ce cultivateur d'expédier ainsi son grain, quelle différence cela ferait-il si vous permettiez à trois cultivateurs de mettre leur grain ensemble pour expédier de la même manière? Pourquoi cette distinction? Vous dites que le but est d'empêcher le gérant de l'élévateur d'obtenir plus que sa part de wagons, mais il lui est aussi facile de commettre la même fraude lorsque vous donnez le droit à un cultivateur de requérir un wagon, que si vous permettez à trois d'en requérir un. La seule différence c'est que vous protégez le cultivateur à l'aise contre les propriétaires de l'élévateur.

M. SCOTT : Les propriétaires d'élévateurs ne font aucun dommage aux cultivateurs parce que ceux-ci ont encore à leur disposition les entrepôts plats et le quai de chargement.

M. DAVIS : En résumé, on a consacré le principe de permettre l'expédition du grain par les élévateurs afin d'aider aux cultivateurs qui sont éloignés du chemin de fer. Autrefois il n'y avait que les cultivateurs situés à 10 ou 12 milles du chemin de fer qui pouvaient profiter des élévateurs. Ceux qui étaient éloignés de 15 , 20 ou 30 milles ne pouvaient les utiliser. Un cultivateur résidant à 30 milles du chemin de fer ne pouvait charger un wagon en 24 heures. Cet amendement a eu pour but de permettre aux cultivateurs éloignés de bénéficier de cette loi. L'Association des cultivateurs du Nord-Ouest a offert elle-même de laisser aux élévateurs 25 pour 100 des wagons, ou un chiffre approximatif afin de favoriser les cultivateurs éloignés. Cet amendement a pour but d'obvier à cette difficulté, mais je voudrais que le petit cultivateur put en profiter aussi bien que celui qui est en mesure de charger un wagon complet.

M. BOYD : Je n'ai pas eu l'avantage de me rencontrer avec les commerçants et les cultivateurs de grain pour discuter avec eux ces amendements que l'on propose d'apporter à l'acte, mais je sais que l'année dernière, des commerçants de grain ont essayé et dans quelques cas ont réussi à faire venir des wagons aux élévateurs pour eux-mêmes par l'entremise d'autres personnes qui n'avaient été propriétaires du grain que pendant une journée ou deux. Je comprends que cet article est inséré dans le bill afin de prévenir cette pratique. Je vois dans un article subséquent du bill que ceux qui tenteront d'éluder ainsi la loi s'exposeront à des poursuites. Je sais que les commerçants, ou plutôt les cultivateurs qui sont propriétaires d'élévateurs, ou sont co-propriétaires des élévateurs de cultivateurs, désiraient que les wagons fussent placés auprès des élévateurs.

J'apprécie pleinement ce que l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) dit en faveur des cultivateurs pauvres, mais un cultivateur qui n'a que 300 ou 400 boisseaux de blé demande rarement à le faire mettre dans les élévateurs; il le vend généralement. C'est celui qui a un chargement de wagon complet qui cherche à expédier son grain lui-même, et s'il n'en a pas suffisamment pour former un chargement de wagon, il trouve généralement des voisins en assez grand nombre pour s'associer avec lui et compléter le chargement. Mais si le comité adoptait la proposition de l'honorable député, il faudrait prendre de grandes précautions pour empêcher les propriétaires d'élévateurs de faire comme on a fait l'année dernière, et comme plusieurs voudraient faire cette année, c'est-à-dire obtenir de ceux qui auraient vendu 200 à 300 boisseaux de blé, une déclaration à l'effet qu'ils ont du blé à l'élévateur et que pour cette raison ils veulent avoir un wagon. Le gérant d'un élévateur pourrait ainsi obtenir des wagons auxquels ne lui donnent pas droit peut-être les articles de cette loi.

M. DAVIS : Mais dans ce cas, il serait plus facile à un propriétaire d'élévateur de faire faire cette déclaration par un seul homme que par trois. Où est la différence ? Un wagon contient 1,500 minots de grain et qu'est-ce que cela fait que ces 1,500 minots appartiennent à un seul homme ou à trois, si ces trois consentent à mettre leur grain dans le même wagon? Un seul des trois demande le wagon et je ne vois pas d'objection à cela. Aujourd'hui si trois cultivateurs ont cette quantité de grain dans l'élévateur et s'ils s'associent pour l'expédier, ils s'exposent à des poursuites. Pourquoi ne leur permettrait-on pas de s'associer et de se servir de leurs récépissés. Si vous n'accordez pas cette permission vous placez tout simplement les petits cultivateurs à la merci du commerçant de grain ou du spéculateur, qui ne peuvent obtenir de wagon en vertu de cet acte. Celui qui a un wagon complet de grain le vend 2 ou 3 cents de plus par boisseau, et le cultivateur plus pauvre qui ne peut charger un wagon vend son grain moins cher.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je vois que mes honorables amis d'Assiniboïa-est, d'Assiniboïa-ouest et de Macdonald s'accordent, tandis que moi-même, naturellement, mon seul désir est de rendre la loi aussi favorable que possible aux cultivateurs. J'admets avec mon honorable ami de Macdonald que le cas dont il parle peut se présenter mais mon honorable ami de Saskatchewan dit qu'il ne voit pas quelle difficulté peut résulter du fait que nos cultivateurs s'associent pour former un chargement de wagon. Sans doute il ne peut y avoir aucune difficulté si la chose se fait d'une manière honnête. Cela ne peut faire de tort à persone que trois cultivateurs bona fide qui ont du blé dans un élévateur s'associent pour requérir un wagon à l'élévateur.

Cela arriverait rarement, suivant moi. Je crois, ainsi que l'honorable député de Macdonnald l'a dit, qu'il est très rare qu'un cultivateur qui n'a pas suffisamment de blé pour charger un wagon le porte à l'élévateur et qu'en conséquence cettte précaution est inutile. Une loi ne peut prévoir tous les cas. Ce que nous devons rechercher quant à la loi actuelle c'est de la faire de façon que le cultivateur ait toute facilité d'expédier son grain. J'admets que d'un côté ou l'autre on rencontrerait des difficultés, mais il arriverait si peu souvent qu'un cultivateur, qui n'a pas suffisamment de grain pour charger un wagon, le porte à l'élévateur, qu'il est à peine nécessaire de prévoir ce cas.

M. DAVIS : J'admets que si un cultivateur sait qu'il ne peut expédier son grain de l'élévateur il ne l'y portera pas, et il le vendra pour ce qu'on lui en offrira.

M. SCOTT : S'il a un entrepôt plat il n'est pas à la merci de l'élévateur.

M. DAVIS : Je ne vois pas comment un cultivateur puisse expédier son grain d'un entrepôt plat.

M. SCOTT: Nous parlons de l'Association des cultivateurs.

M. DAVIS : Si un cultivateur sait qu'il ne peut pas expédier son grain de cette manière il le vendra, mais il ne s'ensuit pas que s'il pouvait s'associer avec deux ou trois autres et profiter des avantages de cette loi, il ne s'en prévaudrait pas et n'obtiendrait pas un prix plus élevé pour son blé.

L'honorable M. TARTE : Je voudrais savoir si on a augmentée la capacité des élévateurs depuis l'année dernière ?

M. DAVIS : Oui ; je crois qu'elle est augmentée considérablement.

L'honorable M. TARTE : Je suis certain que le comité voudrait savoir en quelle proportion ; peut-être quelques-uns de nos honorables amis de l'ouest pourraient nous le dire.

M. SCOTT : Je ne pourrais pas dire au juste, mais je crois que 20 pour 100 représente à peu près l'augmentation.

L'honorable M. TARTE : On a construit un grand élévateur à Port-Arthur l'année dernière.

M. SCOTT : Il paraît que la capacité de l'élévateur de la Compagnie du Pacifique-Canadien à cet endroit sera double l'automne prochain de ce qu'elle était l'année dernière.

L'honorable M. TARTE : Si je ne me trompe pas, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et celle du Canadian Northern pourront recevoir 15,000,000 de boisseaux de blé dans leurs élévateurs.

M. McEWAN : Je ne vois pas pourquoi, si trois cultivateurs ont ensemble du grain suffisamment pour charger un wagon, et qu'ils aient un récépissé de la quantité emmagasinée, que deux d'entre eux ne pourraient pas transférer leur récépissé à un troisième, et que celui-ci ne pourrait pas expédier le grain.

Mr. DAVIS : Y a-t-il une loi qui empêche cela ?

M. SCOTT : L'objection est qu'il serait encore bien plus difficile d'empêcher les irrégularités dont a parlé l'honorable député de Macdonnald (M. Boyd), et si l'amendement proposé par l'honorable député de Saskatchewan était adopté, la difficulté serait sérieuse, parce que cela ruinerait les élévateurs des cultivateurs.

Ce que l'on désigne sous le nom d'élévateurs de cultivateurs sont des élévateurs qui ont été construits par des associations de fermiers pour leur faciliter l'expédition de leur grain, mais la loi telle qu'elle était l'année dernière les en a empêchés. Tout en reconnaissant que cette proposition a du bon, les cultivateurs admettent qu'elle ouvre la porte à des fraudes, car un gérant d'élévateur pourrait s'entendre avec les cultivateurs qui ne font pas partie de l'association pour obtenir plus que sa part de wagons. Les délégués ont cru que les intérêts des élévateurs de fermiers étaient si importants qu'ils fallait les protéger en insérant cette condition dans le bill. Bien qu'ils aient donné la plus grande attention aux réclamations des cultivateurs dont l'honorable député de Saskatchewan défend la cause, les délégués, dont les sympathies étaient acquises aussi à ces cultivateurs n'ont pas pu, et aucun des membres du Sénat qui ont assisté aux assemblées de ces délégués n'ont pu trouver un moyen qui n'aurait pas laissé la porte ouverte à des fraudes de la part des gérants d'élévateurs.

M. DAVIS : Je crois que l'honorable député de Huron (M. McEwan) a parfaitement raison lorsqu'il dit que trois cultivateurs qui ont du grain dans un élévateur devraient avoir le droit de s'associer pour l'expédier. Mais ce n'est pas prévu dans ce bill. Si trois cultivateurs ont ensemble assez de blé pour former un chargement de wagon, un des trois aurait-il le droit de l'expédier ?

M. SCOTT : Je le crois.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose l'amendement suivant à l'article 11 :

A condition que rien dans cet article ne soit interprété comme limitant ou restreignant les droits de tout requérant qui a du grain dans l'élévateur tel que dit ci-dessus.

Lorsque ce bill a été rédigé on a fait remarquer que l'article 11 et l'article 58 qui règlent la distribution des wagons pourraient prêter à une interprétation des droits des requérants autre que celle que l'on avait en vue. Je propose cet amendement simplement pour rendre absolument claire l'intention que l'article 58 ne doit pas influencer l'interprétation de l'article 11, qui traite des droits des requérants.

L'article ainsi amendé est adopté.

Article 12.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR propose :

Qu'après les mots "dans la" etc., dans la deuxième ligne, on insère les mots: " où ce mot se présente tout d'abord."

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose de rayer les mots " un mois " dans la 28e ligne et de les remplacer par les mots " 10 jours ". La loi dit aujourd'hui que

lorsqu'un gardien d'entrepôt donne avis à un cultivateur que son grain est en mauvais état, la loi oblige ce dernier à l'enlever dans le délai d'un mois, mais on a trouvé que ce délai était trop long et on a substitué 10 jours.

L'article ainsi amendé est adopté.

Article 14.

M. DAVIS : Deux personnes ou plus peuvent-elles utiliser l'entrepôt et requérir des wagons ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. Je propose que les mots " d'une capacité d'au moins 3,000 boisseaux " soient insérés après le mot " entrepôt ". C'est ce que disait l'ancienne loi, et après y avoir longtemps songé, il me semble qu'il n'est pas sage d'autoriser la construction d'entrepôts ayant une capacité de moins de 3,000 boisseaux. Tous les honorables députés auxquels j'ai parlé de la question sont du même avis que moi.

M. SCOTT : Je dois dire que je n'approuve pas cette proposition. Je ne crois pas que nous devions commencer à aller à reculons, et à mettre des restrictions. L'année dernière c'était l'opinion des députés du Nord-Ouest et d'une très grande majorité de la population qui leur demandait de faire abolir les anciennes restrictions se sapportant à la grandeur des entrepots plats. Ces restrictions ont été abolies et pour ma part je n'approuve certainement pas qu'on les rétablisse., Autant que je sache je ne crois pas que personne puisse se plaindre de la loi depuis que les restrictions ont été abolies l'année dernière. L'honorable député de Victoria (M. Hughes) a parlé ce soir de granges. C'est une question qui revient généralement sur le tapis lorsque l'on parle d'encombrement dans le transport du grain ou d'autres sujets concernant le grain. J'ai déjà fait remarquer à cette Chambre que si un cultivateur dans la prairie veut réussir, il ne doit pas entreprendre de construire des granges sur sa terre, surtout si cette terre est éloignée du chemin de fer. Il faut qu'il puisse avoir son grain tout près du chemin de fer afin d'être en meilleure position pour le vendre. La loi concernant les entrepots plats a été amendée l'année dernière à l'effet de permettre à tout cultivateur quelle que fût sa récolte, de placer son grain près de la voie du chemin de fer, et les cultivateurs dont l'honorable député de Saskatchewan se fait ce soir le champion ont surtout profité de cet amendement. La loi de l'année dernière a permis à un cultivateur qui récolte 1,500 ou 2,000 boisseaux de grain de construire sa grange à proximité du chemin de fer, et ce privilège lui a permis de faire son trafic avec beaucoup d'avantages.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Savez-vous si l'on a construit des entrepôts plats de moins de 3,000 boisseaux.

M. SCOTT : Pas que je sache.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pour ma part, je suis bien certain de n'en avoir jamais vu, et je suis presque aussi certain que mon honorable ami n'en verra jamais non plus, quand bien même la loi serait changée. Il me semble qu'obliger une compagnie de chemin de fer par la loi du gouvernement à fournir un emplacement pour un entrepôt qui contiendrait moins de 3,000 boisseaux est une absurdité. Supposons que l'on permette de construire des entrepôts d'une capacité de 1,000 boisseaux, on verrait ces entrepôts s'échelonner le long du chemin de fer et encombrer les voies d'évitement; cela pourrait faire l'affaire des cultivateurs qui seraient arrivés les premiers, mais ce serait un grand embarras pour le public en général, et cela nuirait à l'expédition du grain, et d'une façon générale encombrerait le trafic. La meilleure preuve que j'ai raison, c'est que l'année dernière, bien que la loi n'apportât pas de restriction, on n'a pas construit de ces petits entrepôts, parce qu'il n'était pas profitable d'en contruire. Il n'est peut-être pas essentiel de fixer une limite, mais il me semble que la limite proposée est raisonnable et qu'il est raisonnable et qu'il est sage de la fixer.

M. SCOTT : Je crois que je puis citer au ministre quelques cas ou l'on a construit des entrepôts de moins de 3,000 boisseaux. A Balgonie, McLean, Qu'Appelle, Indian Head, Sintaluta, et autres endroits les cultivateurs ont construit, l'année dernière et l'année précédente, un grand nombre de petites granges le long de la voie du chemin de fer pour y mettre leur grain pendant que les chemins étaient passables. Bien que je ne connaisse pas la grandeur exacte de ces granges, je suis à peu près certain qu'il y en avait un grand nombre dont la capacité était moindre que 3,000 boisseaux. Je crois que la capacité moyenne était de 1,200 ou 1,500 boisseaux, et quelques-unes de ces granges ont été construites sur le terrain même du chemin de fer le long de la voie, afin de pouvoir charger le wagon plus facilement.

M. DAVIS : J'ai vu moi-même dans le district représenté par mon honorable ami d'Assiniboia-est quelques-uns de ces prétendus entrepôts plats échelonnés le long du chemin de fer et construits souvent dans la forme d'un wagon fermé avec un petit toit rond. Si nous permettons à tout le monde de placer des constructions de ce genre sur le terrain du chemin de fer à une station, je ne sais trop comment l'on va pouvoir faire le trafic ordinaire. La loi oblige de couvrir ces entrepôts en métal, et c'est cette condition qui, je suppose, en a empêché jusqu'à présent la construction sur le terrain du chemin de fer. On ne devrait pas permettre de construire le long du chemin de fer des entrepôts plats d'une capacité de moins de 3,000 boisseaux.

M. DOUGLAS : Je crois que l'honorable député d'Assiniboïa oublie que la plupart

de ces entrpôts temporaires dans mon district sont placés le long des voies d'évitement. Cet article dit que ces entrepôts doivent être construits sur une voie d'évitement ou des voies de garage reliées au chemin de fer. La plus grande partie de ces entrepôts temporaires peuvent être sur le terrain du chemin de fer mais ils ne sont pas sur la voie principale et ne nuisent pas au trafic sur les voies de garage.

Je suis en faveur de la plus grande liberté. Le bill de l'année dernière a fait disparaître toutes les restrictions, et cela en grande partie grâce à mes conseils ; mais je n'aime guère à obliger une compagnie de chemin de fer à fournir un aussi grand nombre d'emplacements sur une voie de garage ordinaire. Un entrepôt de 3,000 boisseaux est un petit bâtiment. Je le sais par expérience personnelle, car j'en ai construit et transporté plusieurs d'un endroit à l'autre de la ferme. Si je songeais jamais à construire un entrepôt plat le long d'une voie de garage je n'entreprendrai jamais d'en construire un ayant une capacité moindre que 3,000 boisseaux. La loi devrait être rédigée de façon à laisser à la discrétion du commissaire du grain de fixer la dimension des entrepôts.

M. SCOTT : Je crois que la compagnie de chemin de fer a très peu à craindre tant que nous ne ferons pas disparaître la seule restriction qui a été maintenue l'année dernière, savoir que l'entrepôt doit être couvert en métal. Je n'ai pas eu connaissance que la compagnie du chemin de fer se soit plainte que des personnes aient construit un entrepôt plat de moins de 3,000 boisseaux, avec couverture en métal. C'est un fait connu que la majorité de ces entrepôts n'ont pas été construits le long du chemin de fer simplement à cause de cette restriction. Il serait très avantageux pour les cultivateurs qui sont obligés d'y apporter leur grain ou de le laisser sur leur ferme jusqu'à ce que les chemins se brisent au printemps, d'avoir des granges sur les voies d'évitement. Cela leur économiserait des charrois.

L'amendement du ministre de l'Intérieur est retiré et l'article est adopté.

Article 17.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je veux amender cet article de façon à ce qu'il soit dit que le quai aura 8 pieds de large et 57 pieds de long. L'objet visé par ce changement est de définir dans la loi les dimensions du quai; les compagnies de chemin de fer ont demandé cela et je crois que c'est raisonnable. La hauteur du quai est laissée à la discrétion du commissaire parce que cela est important pour faciliter le chargement. Je veux aussi amender la dernière partie de l'article de façon à lui faire dire que l'on ne pourra construire de quais de chargement aux voies d'évitement placées aux croisements des routes.

M. DOUGLAS.

M. DAVIS : Est-ce que cela s'appliquerait aux voies d'évitement en dehors des gares ? On sait que dans les nouvelles parties du pays que traverse le chemin de fer il n'y a de stations qu'à tous les 25 milles, avec une voie d'évitement au milieu pour faciliter l'expédition du grain. Est-ce que ces voies d'évitement seraient touchées par la proposition de l'honorable ministre ?

M. SCOTT : Si l'on expédie des marchandises à ces croisements de routes, on ne peut pas appeler cela un croisement, et la compagnie sera obligé de construire un quai de chargement.

M. DAVIS : Mais on ne se sert de ces quais que pendant la saison de l'expédition du grain. Il y a 4 ou 5 de ces voies d'évitement dans mon district, et je voudrais qu'il fut bien compris qu'on peut s'en servir en tout temps.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le point soulevé par mon honorable ami est celui-ci : que là où les stations qui sont éloignées de 20 milles l'une de l'autre et là où les compagnies de chemin de fer qui ont des voies d'évitement entre ces deux stations la loi devraient décréter que l'on peut utiliser ces voies d'évitement en tout temps. Je n'ai aucune objection à cela, et je proposerai que l'article soit amendé en insérant les mots " ou sur une voie d'évitement où il n'y a pas de station ".

L'article ainsi amendé est adopté.

Article 58, paragraphe 13.

M. DAVIS : Avant que cet article soit adopté je demanderai au ministre s'il s'appliquera aux voies d'évitement dont je viens de parler ? L'agent du chemin de fer dans ma ville a sous ses charges deux voies d'évitement en dehors de la ville. Cet article s'appliquera-t-il aux wagons qui seront laissés sur ces voies d'évitement. La rédaction de l'article ne permet pas de le supposer.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'examinerai ce point et j'y répondrai.

Article 58, paragraphe 4.

M. DAVIS : Cet article dit que toute personne qui néglige d'avertir un agent devrait payer un loyer de 25 cents par heure pour chaque heure qu'un wagon est retenu pour elle. Je crois que l'amende est un peu élevée. Il peut se faire qu'un pauvre cultivateur soit 4 heures en retard et voici tout de suite une amende de $1, et $1 est une grosse somme pour un cultivateur qui n'est pas très à l'aise.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Un cultivateur ne peut pas espérer que l'on garde pour lui indéfiniment un wagon sur une voie d'évitement.

M. DAVIS : Non, et l'amende pourrait être fixée à tant par jour.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le but de l'amende est d'empêcher des délais qui peuvent causer des dommages à d'autres personnes. Je propose que dans le paragraphe 13, après les mots " quais de chargements " on insère les mots " ou à toute voie d'évitement. Cela devrait satisfaire l'honorable député de Saskatchewan.

La motion est adoptée.

M. BOYD : Que signifie ce paragraphe 2.

On pourra demander autant de wagons qu'on en aura besoin, et si l'on en demande deux ou plus il faudra faire deux requêtes ou plus, selon le cas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il peut requérir autant de wagons qu'il désire, mais en vertu d'un article subséquent, il n'en peut obtenir un que lorsque tous les autres en ont obtenu un. Mon honorable ami verra que l'article 59 est une réponse à l'objection qu'il a soulevée.

Article 61.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose que les mots " sur la côte du Pacifique" soient rayés et que le mots suivants soient insérés " à l'ouest de la frontière entre la Colombie Anglaise et les Territoires du Nord-Ouest ". Cet amendement a pour but de permettre à une compagnie de chemin de fer d'exécuter les commandes qui pourraient lui venir de l'ouest de la Colombie Anglaise, ce qui ne lui serait pas possible en vertu de la loi telle qu'elle est à présent. L'année dernière les compagnies de chemin de fer ont reçu plusieurs commandes de grain du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest pour la Colombie Anglaise et la côte du Pacifique. La loi ne permettait pas de remplir ces commandes parce qu'elle obligeait les compagnies à expédier en grandes quantités, et parce qu'elles ne pouvaient réunir assez de wagons à la fois à un élévateur ou à un quai de chargement ; et le résultat était qu'elles ne purent accepter aucune commande. Les compagnies s'exposaient à une amende si elles faisaient mouvoir des wagons d'une autre manière que celle stipulée dans la loi.

L'amendement est adopté.

Article 62.

M. BOYD : Je veux proposer un autre article et je crois que c'est le moment opportun de le faire. Je vais le lire :

Ces commissaires devront deux fois par jour, aussitôt que possible après 9 heures du matin, et ensuite après le coup du midi, tous les jours entre le 31 août de chaque année et le 1er avril de l'année suivante, envoyer par télégraphe aux agents de la station dans le Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest où il y a des élévateurs à grain, la cote à Port-William du blé de Manitoba n° 1 dur, et celle du blé du Nord n° 1 et ces agents devront, immédiatement après avoir reçu tel télégramme le publier en l'écrivant lisiblement sur un tableau noir dans un endroit convenable et accessible a public à telle gare.

Si l'on faisait cela, M. le président, je crois que l'on épargnerait beaucoup des tracas que l'on a aujourd'hui concernant le chargement du blé aux quais. On me dit que dans certains états de l'Union, la chose se pratique et donne satisfaction. Il est vrai qu'il pourrait surgir quelques difficultés dans l'exécution, mais elle ne devrait pas être considérables, parce que dans plusieurs des villages du Manitoba et du Nord-Ouest, le prix du grain à Minneapolis et à Chicago est télégraphié toutes les demi-heures. Or si le cultivateur pouvait en allant à la gare le matin à 9 heures, et à 1 heure de l'après-midi connaître la cote du blé à Fort-William, il saurait exactement quel prix il reçoit pour son blé, et quel profit le propriétaire de l'élévateur ou l'acheteur de grain sur la voie du chemin de fer veut faire sur lui; s'il est satisfait du prix que l'acheteur lui offre il lui vend son blé, ou s'il n'en est pas satisfait il peut requérir un wagon pour l'expédier lui-même. Je crois que si l'on adoptait ce système cela éviterait beaucoup des tracas que nous avons eus dans le passé. J'ai appelé l'attention du ministre l'année dernière sur cette question, mais il m'a demandé de ne pas insister. Je ne savais pas que ce bill serait discuté ce soir, et afin de ne pas prendre le ministre au dépourvu j'ai remis cette motion au greffier comme avis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La proposition de l'honorable député a certainement du bon, mais la difficulté est de la mettre à exécution. Si je me rappelle bien, l'objection que j'avais à cette proposition l'année dernière, était que si le commissaire prenait la responsabilité de décider quels étaient les prix à Fort-William, tout le monde l'en tiendrait responsable, et dans les cas de dispute, il n'y a aucun doute qu'on en ferait retomber la responsabilité sur le gouvernement. Il y aurait peut-être quelque moyen de mettre à exécution la proposition de mon honorable ami. Je n'ai pas donné à ce sujet une attention particulière depuis la dernière session, mais il y a ceci à dire à l'encontre, c'est que bien que toute la question du trafic du grain ait été discutée dans tous ses détails depuis l'année dernière, par les cultivateurs de blé, qui certainement doivent connaître la situation et les difficultés qu'ils ont rencontrées jusqu'à présent et je ne crois pas qu'aucun d'eux ait proposé d'insérer un article de ce genre dans la loi.

Cependant, je veux qu'on y accorde toute l'attention qu'elle mérite et je consens, pour cette raison, à ce qu'elle soit laissée en suspens, si mon honorable ami y consent. Je demanderai la suspension de l'examen du bill en comité pour trois ou quatre jours afin de l'étudier encore et de me procurer tous les renseignements possibles à ce sujet. Je demanderai au commissaire s'il est d'avis que cela peut se faire et je

reviendrai plus tard demander au comité de s'en occuper de nouveau.

M. BORDEN (Halifax) : Je voulais aider à mon honorable ami de Macdonald à rédiger une disposition convenable, mais je ne sais pas si j'y ai réussi, vu que tout s'est fait très vite. Il peut se présenter des difficultés si le commissaire ne se tient pas tout le temps à certain endroit. S'y tient-il ou s'il voyage à travers le pays ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne se tient à aucun endroit particulier, mais quand même il s'y tiendrait, cela ne ferait pas disparaître les difficultés. Il a un bureau et un assistant à Winnipeg, et naturellement, la cote y est toujours connue. A ce point de vue il n'y aurait pas de difficulté, car son assistant pourrait publier les prix tout aussi bien qu'il le ferait lui-même.

M. BORDEN (Halifax) : La difficulté dont parle l'honorable ministre quant à la responsabilité serait très sérieuse, et si la proposition de mon honorable ami de Macdonald était adoptée on ferait très bien d'ajouter à la clause qui a été rédigée une disposition établissant que ni le commissaire ni le gouvernement ne seront responsables des erreurs, car il s'en glisse quelquefois dans l'expédition des dépêches. Comme le dit l'honorable ministre, il ne saurait y avoir d'erreurs volontaires, mais il pourrait y en avoir, soit dans l'expédition de la dépêche ou par suite de l'inexactitude de certains renseignements reçus par le commissaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'il y ait de difficulté vraiment sérieuse, n'en déplaise à mon honorable ami de Macdonald. Il y a quelques années les cultivateurs ne connaissaient pas les prix du grain et ils en souffraient beaucoup, mais il n'en est plus ainsi ; au village ou à la station ils sont bientôt mis au courant. Le chef de gare se procure les renseignements et il les leur communique, et il y a, presque partout, plus d'un acheteur. Cependant, je vais m'efforcer de voir à ce qu'il y a à faire, si toutefois il y a quelque chose à faire, pour répondre au désir de l'honorable député.

M. BOYD : Je crois que l'honorable ministre fait erreur sur ce point. Je sais qu'il est arrivé à certains commerçants de grain de réaliser sur le blé un profit de 10 cents par boisseau. Si les cultivateurs connaissaient les prix du blé et les tarifs de transport jusqu'à Fort-William ils se procureraient des wagons, expédiraient eux-mêmes leur grain et ne seraient pas traités de la sorte par les commerçants. L'honorable ministre prétend que les cultivateurs n'ont aucune peine à se renseigner sur le prix du grain. Les commerçants eux-mêmes le connaissent parce qu'ils se le font donner tous les matins et tous les midis par les maisons auxquelles ils appartiennent.

Pourquoi le commissaire ne ferait-il pas pour les cultivateurs ce qui se fait pour les commerçants ? Après mûre réflexion, j'en suis venu à la conclusion que ce serait très avantageux à la population des Territoires du Nord-Ouest et que si l'honorable ministre y songeait aussi sérieusement que je l'ai fait moi-même, il trouverait que cela peut se faire et qu'il est possible d'y pourvoir.

M. DAVIS : Si ce moyen est si bon, pourquoi ceux qui faisaient partie de la députation envoyée ici par l'Association des producteurs de grain ne l'ont-ils pas recommandé ? Ils n'en ont jamais rien dit dans ce sens, et pourtant, dans une circonstance comme celle-là on pouvait les croire assez soucieux des intérêts des cultivateurs.

M. BOYD : Les trois ou quatre producteurs de grain qu'on a envoyés ici ne possèdent pas à eux seuls toute la sagesse départie aux Territoires du Nord-Ouest. Nombre de cultivateurs de l'ouest à qui j'ai parlé de cette question m'ont avoué qu'ils désiraient une disposition comme celle que j'ai suggérée.

Mr. DAVIS: L'Association des producteurs de grain représente les cultivateurs de toutes les parties des Territoires du Nord-Ouest. Toutes les modifications qu'ils voulaient faire faire à l'acte furent discutées, et quand cette députation représentant les cultivateurs s'est présentée ici, elle aurait demandé cette modification si elle l'avait désirée.

M. BOYD : S'il m'avait été donné comme à l'honorable député de la Saskatchewan de discuter la question avec eux, cette modification aurait peut-être été ajouté au bill.

M. DAVIS : Ces messieurs sont restés ici toute une semaine.

M. BOYD : Je n'ai pas été invité à leurs réunions.

M. DAVIS : Ni moi non plus.

M. HENDERSON : J'allais insinuer que l'honorable député de Macdonald n'a probablement pas eu l'occasion de soumettre ce point aux représentants de l'association et que l'honorable député de la Saskatchewan, selon toute probabilité aussi, a oublié ou négligé à dessein d'y attirer leur attention parce qu'il savait que l'honorable député de Macdonald avait déjà soulevé cette question l'année dernière. Je me souviens qu'on l'a discutée ici l'année dernière et qu'elle m'a paru très opportune. Je trouve souverainement important qu'on fasse savoir aux cultivateurs du Nord-Ouest non seulement une fois par jour, mais à toute heure du jour combien le grain se vend à Fort-William ou à Winnipeg ou aux autres endroits principaux. Ainsi il saurait qu'on ne le trompe pas. Je suis bien sûr que l'honorable ministre peut pourvoir à cela et je pense que la population du Nord-Ouest devra beaucoup à l'honorable député de Macdonald parce qu'il aura soulevé cette question.

M. SCOTT : Je crois me souvenir que ce n'est pas là ce qu'a demandé l'année der-

nière l'honorable député de Macdonald et qu'il a plutôt prétendu qu'on devrait obliger les compagnies de chemin de fer à fournir ce renseignement à chaque station d'expédition. Ce point-là, les représentants de l'Association des producteurs de grain ne l'ont point oublié ; ils l'ont discuté à leurs différentes réunions, mais ils ont fini par le laisser de côté et décider qu'il n'était pas nécessaire de modifier l'acte dans ce sens. J'ignore comment les choses se passent au Manitoba, mais dans les Territoires du Nord-Ouest, les cultivateurs, du moins ceux de ma circonscription ont trouvé moyen d'obtenir tous les jours des renseignements de Winnipeg ou de Fort-William. De fait les renseignements viennent de Winnipeg. Ils se sont arrangés de façon à être prévenus de temps à autre, dans certains cas plus d'une fois par jour, des variations du prix. Ces délégués-là ne semblent pas désireux qu'on ajoute au bill une disposition de cette nature.

L'article est laissé en suspens.

Il est rendu compte des délibérations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN (Halifax) : Que ferons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que nous aurons à nous occuper du rapport du comité des privilèges et élections. Pour ce qui concerne le gouvernement, nous étudierons les résolutions et les bills dont le ministre de la Justice a charge, et peut-être aussi la résolution concernant le plomb.

La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et cinq minutes, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 5 août 1903.

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

LE DEPUTE DE BEAUHARNOIS.

M. F. B. WADE (Annapolis) : Je propose :

Que le deuxième rapport du comité spécial permanent des Privilèges et Elections soit maintenant adopté.

M. MONK : Je propose en amendement :

Que ledit rapport ne soit pas adopté ; mais que le projet de rapport ci-joint marqué "B" soit adopté par cette Chambre aux lieu et place du rapport déposé sur le bureau de la Chambre :

Le comité spécial permanent des privilèges et élections a l'honneur de faire rapport comme il suit sur la question de l'achat d'un emplacement pour le bureau de poste à Valleyfield :—

Le comité est d'avis que les faits suivants ont été établis par la preuve produite devant lui, lequel est annexée au rapport :

1. Dès l'année 1898, lorsque M. George Loy était maire de Valleyfield, on recueillit des signatures pour une pétition des citoyens de Valleyfield au gouvernement (pièce n° 20), demandant la construction d'un bureau de poste dans la ville de Valleyfield et sur le terrain connue comme terrain Loy. Cette pétition fut envoyée à Ottawa, et réception en fut accusée par une lettre du département des Travaux Publics au maire, M. George Loy, lui-même un des signataires de la pétition.

Dans le cours de la même année, le Conseil municipal autorisa l'envoi de deux députations à Ottawa en vue de signaler instamment à l'attention du gouvernement les deux questions des égouts et du bureau de poste, et M. Loy, en sa qualité de maire, fit partie des deux députations.

(Témoignage de M. Lavimodière, secrétaire-trésorier).

2. Après l'élection de M. George Loy comme député de Beauharnois, dans l'automne de 1900, et dans le cours de la première session qui suivit cette élection, une somme de $10,000 fut affectée par le parlement pour un bureau de poste à Valleyfield, M. Loy étant, lorsque ce crédit fut voté, le député siégeant de Beauharnois, dans lequel Valleyfield est situé.

3. L'élection de M. Loy fut attaquée et annulée ; mais il fut réélu à l'élection partielle de 1902, et la somme de $10,000 fut votée de nouveau pour la même fin, à la session de 1902, le crédit précédent étant devenu périmé. M. Loy était encore le député siégeant de Beauharnois à ce moment.

4. Le 10 juillet 1902, le département des Travaux publics donna instruction à M. U. H. Dandurand, agent d'immeubles, de Montréal, d'acheter la propriété Loy, à Valleyfield. Voici en quels termes ces instructions étaient conçues :

A bord du SS. "Stanley,"
le 10 juillet 1902.

Monsieur U. H. Dandurand,
Agent d'immeubles,
Montréal.

Mon cher M. Dandurand,—Mon département a besoin d'un terrain pour construire un bâtiment public, à Valleyfield. L'endroit qui nous convient le mieux, est une propriété qui appartient à M. Loy, dans la rue principale, donnant sur le canal d'un côté, et de l'autre, sur une rue en arrière. Le fait que cette propriété appartient au député du comté rend l'achat plus embarrassant pour nous. Je vous prie donc d'acheter cette propriété aux meilleures conditions possibles. Vous avez une longue expérience, vous ne direz pas pour qui vous voulez acheter. Je crois qu'elle s'est vendue, il y a deux ans, pour $8,000. J'ai peur que vous ne puissiez l'avoir pour moins de $10,000.

Veuillez, s'il vous plaît, ne pas perdre de temps et vous faire delivrer une promesse de vente de cette propriété sans retard.

Je vous paierai moi-même la commission ordinaire.

J'ai des raisons spéciales d'acheter vite.

Tout à vous,
(Signé) J. ISRAEL TARTE.

5. Conformément à ces instructions, M. Dandurand envoya à Valleyfield un agent, R. B. Johnston, généralement employé par lui dans les cas de cette nature ; celui-ci arriva à Valleyfield dans l'après-midi du 14 juillet, et le même soir, il obtint de M. Loy une promesse de vente dans les termes suivants :—

Valleyfield, 14 juillet 1902.

Monsieur R. B. Johnston,

Cher monsieur,—Conformément à ce qui a été entendu entre nous, ce soir, j'ai l'honneur de vous dire que je vous donnerai la préférence d'ici à trois heures, mercredi après-midi, le 16 du courant, pour l'achat de ma propriété dans la ville de Valleyfield, consistant en un terrain sis rue Victoria et s'étendant jusqu'à la rue en arrière ; sur ce terrain il y a deux maisons d'habitation, l'une en pierres, l'autre en bois. Le prix d'achat sera de $10,000, payable comptant le jour de la vente. Les bâtiments actuellement sur le terrain, l'un utilisé comme magasin et l'autre comme ferblanterie, devront être enlevés dans les soixante jours de la date de l'achat. Il est convenu que les locataires actuels déménageront dans les soixante jours ci-haut mentionnés.

Avis de l'acceptation ou du refus de cette offre devra m'être donné à Montréal à la date ci-dessus, ou laissé au bureau de McIntosh & Hyde, là.

Bien respectueusement,
GEORGE M. LOY.

Bien que Johnston n'eût pas fait savoir à M. Loy qu'il faisait cet achat pour le compte du gouvernement, M. Loy lui dit :

"Alors, ce n'est pas pour le gouvernement ?"

Je lui dis : "Que je veuille traiter avec le gouvernement ou avec d'autres, monsieur Loy, c'est mon affaire."

Il dit : " J'aimerais à savoir."

Question : Oui ?

Réponse : Je dis : " J'en ai plusieurs."—(Témoignage de Johnston, p. 129.)

6. Johnston s'en retourna le lendemain matin et rendit compte à M. Dandurand. Une acceptation des conditions de la promesse de vente fut préparée par M. R. A. Dunton, notaire, de Montréal, agissant d'après les instructions de M. Dandurand, et signée par Johnston. Elle est ainsi conçue :

Montréal, 16 juillet 1902.

Monsieur George M. Loy,
Aux soins obligeants de McIntosh et Hyde,
Montréal.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accepter votre offre de me vendre votre propriété de la rue Victoria, moyennant $10,000, aux conditions mentionnées dans la lettre que vous m'avez adressée, en date du 14 juillet 1902 ; les actes seront passés par devant R. A. Dunton, notaire public, avec toute la promptitude possible d'ici à quinze jours. Le prix sera payé comptant dès que les titres auront été trouvés satisfaisants et les actes exécutés par vous. Veuillez envoyer tous les papiers et titres à M. Dunton afin qu'il prépare l'acte de translation si on le désire.

7. Le jour de l'acceptation de la promesse de vente (le 16 juillet) M. Loy vint à Montréal, se rendit au bureau de M. Hyde, s'enquit de Johnston, et M. Hyde, à la demande de M. Loy, téléphona à M. R. A. Dunton, notaire, relativement à M. Johnston ; plus tard dans la journée, l'acceptation fut remise à M. Hyde, avec $100 d'arrhes, par M. Dunton, les dits $100 étant fournis par M. U. H. Dandurand ; et M. Hyde transmit les $100 à M. Loy.

8. Le délai de quinze jours mentionné dans la promesse de vente expira, mais, d'après la preuve produite, il n'arriva rien jusqu'au 8 septembre suivant. Le secrétaire du département des Travaux publics télégraphia alors à M. Loy en ces termes :

" Veuillez voir le secrétaire de la Ville et lui demander de nous transmettre par le prochain courrier, si possible, un exemplaire du plan de la ville de Valleyfield, requis pour compléter l'achat de l'emplacement pour le bâtiment public.

FRED. GELINAS.
Secrétaire.

M. Loy envoya le plan demandé avec la lettre suivante :

Monsieur Fred. Gélinas,
Secrétaire, département des Travaux publics,
Ottawa.

Cher monsieur,—Votre télégramme m'est parvenu la nuit dernière. Je vous adresse ci-inclus le seul plan de la ville que j'aie pu me procurer. On m'informe que M. Sullivan, l'ancien ingénieur de la ville, a un nouveau plan ; mais il n'est pas chez lui aujourd'hui. Je le verrai à son retour, et s'il consent à le prêter, je vous l'adresserai ou j'irai vous le porter. Je vous ferai observer qu'actuellement il y a deux bureaux de poste dans la ville, l'un dans la partie centrale et l'autre près de la gare du Canada-Atlantique, dans le quartier Bellerive.

Je demeure, monsieur,
Votre bien dévoué,
GEORGE M. LOY.

L'accusé de réception de cette lettre de M. Loy par le secrétaire du département des Travaux publics est en ces termes :

Département des Travaux publics du Canada,
Bureau du secrétaire,
Ottawa, 16 septembre 1902.

Monsieur George M. Loy,
Valeyfield, P.Q.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du septembre courant transmettant un plan de la ville de Valleyfield. Le département a besoin de ce plan à propos de l'achat de la propriété de M. R. B. Johnston.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
FRED. GELINAS,
Secrétaire.

9. Le 17 septembre 1902, un mémoire pour être soumis au Conseil des ministres fut préparé dans le département des Travaux publics. Il allègue ce qui suit :

" Qu'il est nécessaire de faire l'acquisition d'un emplacement pour le bâtiment public qui doit être érigé à Valleyfield, P.Q., et pour lequel le parlement, à sa dernière sesion, a voté une somme de $20,000 (on devrait dire $10,000).

" Qu'un employé du département a examiné les divers emplacements disponibles pour ce bâtiment, et a fait rapport que le terrain indiqué en rose sur le dessin ci-annexé est celui qui convient le mieux pour cette fin. Ce terrain est au centre de la ville, s'étend de la rue Victoria à la rue Sainte-Cécile, mesure 77½ pieds de front sur ces rues, par 163 de profondeur.

" Que le terrain en question est la propriété de R. B. Johnston, qui consent à le vendre pour la somme de $10,000, lequel prix est considéré raisonnable par l'employé qui a examiné l'emplacement.

" Le soussigné, en vue de ce que dessus, a l'honneur de recommander qu'autorisation soit donnée d'acheter de M. R. B. Johnston le terrain décrit ci-dessus et indiqué en rose sur le plan ci-annexé, ledit terrain étant requis en vue d'un emplacement pour le bâtiment public

qui doit être érigé à Valleyfield, P.Q , et le prix d'achat devant être de $10,000."

Cette recommandation fut adoptée par le Conseil des ministres le 22 novembre 1902.

10. Le premier décembre (1902) l'acte de vente de Loy à Johnston était prêt à recevoir les signatures des intéressés ; et alors, pour la première fois depuis la visite de Johnston à Valleyfield, ils se rencontèrent au bureau de R. A. Dunton, notaire ; mais le chèque du gouvernement n'était pas encore émis, et il devint nécessaire de se procurer l'argent.

Un billet de $10,000, payable à un mois, fut souscrit par Johnston, et fut escompté par la banque Sovereign, sur les représentations faites à la banque par M. Dandurand, l'agent du gouvernement, et le produit du billet en question fut remis à M. Loy à compte.

M. R. A. Dunton a donné au comité un état montrant l'emploi qu'il fit subséquemment du résidu.

Voici l'état :

1902.

Déc. 1.	Chèque, montant net..	$9,600 00
	Contra.	
Déc. 1.	Payé M. Loy	1,000 00
" 6.	N. Papineau..	4,500 00
" 18.	Intérêt..	731 90
	Payé R. A. Dunton, quittance..	7 30
	Payé résidu, Loy..	3,360 80

11. On voit que M. Loy ne reçut en réalité que $9,700, Johnston ayant été autorisé par Loy à garder (et ayant gardé) $300 à compte, comme il le représenta, de la peine, etc., qu'il s'était donnée pour négocier l'emprunt.

12. Le billet de $10,000 vint à échéance, mais le chèque du gouvernement n'étant pas encore payé, le billet fut renouvelé à quinze jours à partir du 31 décembre 1902.

On paraît avoir mis en jeu des influences pour faire émettre le chèque officiel. Les pièces étaient entre les mains du département de la Justice en vue de l'examen des titres.

Le sous-ministre de la Justice, le 17 janvier, 1903, écrivit ce qui suit :

Monsieur,—J'ai l'honeur de vous prier de m'envoyer un chèque, pour le prix d'achat de cette propriété, en faveur de Robert Bruce Johnston et de Robert A. Dunton, agent du ministre de la Justice. Je vous serais reconnaissant de m'envoyer ce chèque immédiatement, comme le ministre de la Marine et des Pêcheries a télégraphié demandant que l'achat fût complété aujourd'hui.

Finalement, le 19 janvier 1903, un chèque de $10,000 fut émis par le département des Finances, payable à l'ordre de R. B. Johnston et du notaire Dunton, qui devait être l'agent du département de la Justice, spécialement nommé ; et il fut transmis à M. Dunton, qui le fit endosser par Johnston, et se rendit avec ce dernier à la banque Sovereign pour en retirer le billet de $10,000 précédemment escompté ; et en même entemps, Johnston signa un acte de vente en faveur du gouvernement. Le département des Travaux publics était représenté par M. Charles Archer, avocat, de Montréal.

(Acte daté le 20 janvier 1903, de la même teneur que celui de Loy à Johnston, 1er décembre 1902.)

13. L'intérêt de Johnston.—Le seul intérêt de Johnston, le sous-agent employé par M. Dandurand, dans cette affaire, était la rémunération que lui donna M. Dandurand lui-même lorsque Johnston revint de Valleyfield et rendit compte en même temps qu'il remit la promesse de vente à M. Dandurand (page 126). Le témoignage de M. Dandurand est très net sur ce point.

" Johnston reçut une somme de $50 à $100 pour ses services."—(Déposition de M. Dandurand, page 134.)

La déduction de $300 sur les $10,000, obtenue de M. Loy et qui réduisit le prix d'achat à $9,700, se fit hors la connaissance de M. Dandurand ; l'affaire se passa entièrement entre M. Loy et Johnston. A tous autres égards, en signant les actes, en obtenant l'escompte du billet de $10,000, en signant les chèques, etc., Johnston ne fit qu'exécuter les instructions qui lui avaient été données par M. Dandurand et M. R. A. Dunton.

M. Dandurand paya au notaire $22, montant de son compte, mais sa commission de $500, payable par le gouvernement, n'a pas encore été payée.

14. La connaissance de M. Loy.—Il est difficile de concevoir, même en dehors de toute preuve documentaire, comment M. Loy ait pu rester complètement ignorant de ce qui se passait au sujet de sa propriété depuis le moment où il reçut la seule visite que Johnston lui ait faite à Valleyfield, le 14 juillet 1902, jusqu'à celui où il fit la vente à Johnston, le premier décembre 1902.

Comme il l'admet, il ne vit pas et ne chercha pas à voir Johnston durant tout ce temps, jusqu'au jour où il le rencontra, lors de la signature de l'acte et du versement du prix d'achat le 1er décembre ; bien que dans l'intervalle, des lettres eussent été échangées entre M. Loy et le gouvernement au sujet de l'achat de cette propriété Loy.

Il alla simplement voir un ami, M. Hyde, et le pria de s'enquérir auprès de M. Dunton si Johnston méritait la confiance.

Le délai fixé pour l'option expira le 30 juillet; le département des Travaux publics prépara son mémoire au Conseil, correspondit avec M. Loy, le décret du Conseil fut adopté ; il y eut un changement ministériel ; il fallut emprunter l'argent parce que le chèque officiel n'était pas émis ; pour cette raison le contrat Loy avait été retardé ; et de tout cela M. Loy dit qu'il n'eut aucune connaissance quelconque, et ne pensa jamais que le gouvernement était en réalité l'unique acquéreur de la propriété.

M. Loy dut se rendre compte de la participation du gouvernement à l'affaire, lorsqu'il reçut une demande formelle de la part du département des Travaux publics, le 8 septembre 1902, d'un plan de la ville de Valleyfield, dont on avait besoin pour compléter l'achat de l'emplacement de l'édifice public.

De fait, dans sa réponse accompagnant le plan qu'il envoye, M. Loy mentionne qu'il y a deux bureaux de poste à Valleyfield. En outre, des renseignements d'une nature précise furent certainement transmis à M. Loy, lorsqu'on lui écrivit officiellement du département, le 16 septembre qu'on avait besoin de ce plan à propos de l'achat de la propriété de R. B. Johnston.

Dans ces circonstances, M. Loy ne pouvait continuer à ignorer que Johnston, dans cette affaire, était l'agent du gouvernement.

Dans l'opinion du comité le député siégeant de Beauharnois a été ainsi officiellement prévenu de l'état réel des affaires, et c'était son devoir de ne pas exécuter la vente du 1er décembre suivant, que l'article 10 du chapitre 11 des statuts revisés lui interdisait clairement de faire. Cet article est ainsi conçu :

"Quiconque aura ou possédera, entreprendra, ou exécutera, directement ou indirectement seul ou avec un autre, par lui-même ou par l'inter-

médiaire d'un mandataire ou d'un tiers, un contrat ou marché explicite, ou implicite, avec ou pour le gouvernement du Canada au nom de la Couronne, ou avec ou pour quelqu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada, en vertu duquel des deniers publics du Canada devront être payés, sera inéligible comme membre à la Chambre des communes, et ne pourra ni siéger, ni voter dans ladite Chambre."

Tous les témoins ont admis que la question de l'emplacement du bureau de poste avait occupé l'attention à Valleyfield depuis 1898, pendant les quatre mois que la propriété appartint à M. Archambault, et après qu'il l'eut rétrocédée à M. Loy, à l'expiration des quatre mois ; et dans ces circonstances, le comité est d'opinion que M. Loy ne peut plaider ignorance de la nature véritable de l'acte qu'il exécuta en décembre 1902 ; et il juge que la loi citée plus haut a été violée.

Il a aussi été question à l'enquête de la valeur de cette propriété et de la possibilité qu'il y aurait eu de se servir de deux terrains du gouvernement, à Valleyfield ; mais le comité restreint son rapport aux faits établissant la violation par M. Loy de la loi citée plus haut.

M. SPROULE : Avant que la discussion s'engage, me sera-t-il permis de demander pour quoi nous sommes appelés à nous prononcer sur ce rapport, avant que les dépositions aient été imprimées ? J'ai demandé une copie des dépositions et on m'a appris qu'elles ne sont pas imprimées. Bien que le rapport soit soumis à la Chambre, la députation ne peut en disposer équitablement si elle ne connait pas la preuve.

Le PREMIER MINISTRE : Revenez à la question.

M. l'ORATEUR : C'est l'amendement qui fait l'objet du débat.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant de commenter le plus brièvement possible la preuve entendue devant le comité des privilèges et élections, je voudrais expliquer en quelques mots les motifs qui m'ont porté à saisir la Chambre du fait personnel que nous sommes sur le point d'examiner. J'ai lu dans les journaux, j'ai entendu déclarer ailleurs et on a insinué au cours des délibérations du comité que des motifs que je regretterais qu'on m'imputât m'ont poussé à provoquer cette enquête. On a laissé entendre dans la presse et ailleurs que je tenais personnellement rancune au représentant actuel de Beauharnois; on est allé jusqu'à attribuer à des motifs encore plus répréhensibles le fait d'avoir mis sur le tapis cette importante question. En toute justice, il est de mon devoir de renier de pareils motifs et de telles intentions. De fait, je déclare devant la Chambre, espérant que la députation ajoutera foi à ma parole, que presque aussitôt après que le gouvernement eut acheté cette propriété en janvier dernier, les circonstances de la vente me furent divulguées et tombèrent jusqu'à un certain point dans le domaine public dans le comté de Beauharnois, les comtés avoisinants et le district de Montréal. Ces détails me furent communiqués longtemps avant la réunion des Chambres par des personnes renseignées; mais, soit que je n'aie pas montré assez de zèle, soit que je n'aie pas porté à une question aussi grave toute l'attention qu'elle me semblait mériter, le certificat de recherches du régistrateur et les autres documents furent confiés à mon honorable ami, le représentant de Montmorency (M. T. Chase Casgrain). Plus tard, lors de la rentrée des Chambres et de temps à autre au cours de la session, cette question, qui me semble avoir une importance réelle pour les membres de la députation, sollicita de nouveau mon attention. Lorsque le représentant de Montmorency dut partir pour l'Angleterre où l'appelaient ses affaires professionnelles, il confia les documents à des députés de la gauche. Comme la fin de la sesion approchait, on me persuada que, si je ne saisissais pas la Chambre de cette question dont tous les détails m'avaient été divulgués, on attribuerait à la négligence ou à quelque autre motif inavouable mon refus de remplir un devoir public. C'est cette conviction créée par ces preuves évidentes qui m'a décidé à signaler cette affaire à la Chambre. Malgré le traitement qui m'a été infligé au cours de l'enquête devant le comité, j'espère que mes collègues, après les explications que je leur ai fournies, seront persuadés qu'en portant à la connaissance de la députation cette grave infraction à la règle salutaire qui protège l'indépendance du parlement, j'obéis uniquement au sentiment de mon devoir envers le public, devoir dont chaque député placé dans les mêmes circonstances s'acquitterait comme je m'en suis acquitté.

On a dit et répété devant le comité qu'il y avait des lenteurs qui avaient pour résultat d'éloigner de cette Chambre le représentant de Beauharnois. Ai-je besoin de dire que je me suis efforcé de terminer l'enquête dans le plus court délai ? J'ai remis la liste de mes témoins, et le compte rendu des délibérations du comité convaincra la Chambre que les critiques du président sur le chapitre des retards sont absolument injustifiables. En vérité, je n'hésite pas à dire que je n'ai jamais eu affaire à un président qui interprétait ses devoirs de la manière dont le président de ce comité a compris les siens.

Les détails de l'affaire ne sont pas très embrouillés. On en trouve un exposé fidèle dans les procès-verbaux de la séance d'hier qui contiennent au long le rapport de la minorité des membres du comité.

Quant à l'exclusion d'un représentant lorsqu'un comité permanent a reçu mission de s'enquérir d'un fait personnel, je ne crois pas que le député incriminé soit tenu de ne pas assister aux délibérations de la Chambre. S'il en était ainsi, la députation comprendra quel pouvoir elle aurait d'éloigner pendant longtemps de la Chambre l'un de ses membres incriminés. Je n'ai pas eu le temps de consulter les auteurs, mais je citerai l'extrait suivant du "Parliamentary Practice", de May, page 393 :

Le 17 mai 1849, des pétitions furent présentées incriminant la conduite de trois représentants, en tant que directeurs d'une compagnie de chemin de fer. Il fut permis à ces députés de donner des explications et de justifier leur conduite, mais ils ne se retirèrent pas ensuite. Attendu qu'il n'est pas conforme au règlement de la Chambre de faire une motion ou d'engager un débat lors de la présentation d'une pétition, à moins qu'elle ne se rapporte à un grief personnel ou à une question de privilège, la Chambre n'était pas alors censée saisie de la question relative à la conduite de ces députés et, aussitôt que ceux-ci eurent été entendus, il fut ordonné que les pétitions fussent déposées sur le bureau, sans autre débat. L'un des députés se retira, mais reprit son siège presque aussitôt après.

Le 28 avril 1846, la Chambre décida que M. W. S. O'Brien, un député, s'était rendu coupable d'une infraction grave au règlement ; cependant, le débat sur la motion demandant son incarcération fut remis à une date ultérieure. Sur ces entrefaites, M. O'Brien entra aussitôt dans la Chambre et se rendit à son siège. Toutefois, M. l'Orateur lui conseilla de se retirer en attendant la fin du débat qui le concernait, parcequ'il avait déjà été trouvé coupable d'infraction voulue au règlement, bien que sa punition ne lui eût pas encore été infligée. Le 30, un député demanda de lui permettre de donner des explications de son siège, mais ou jugea que cette requête était manifestement irrégulière, et la permission fut refusée. Cependant, un député qui n'a pas encore été reconnu coupable d'infraction voulue aux règles parlementaires peut reprendre son siège, lorsque le débat a pris fin.

J'en conclus que, lorsqu'une question de privilége a été débattue et qu'un comité d'enquête a été nommé pour la trancher, le député incriminé peut reprendre son siège et prendre part aux délibérations jusqu'à ce que le comité se prononce sur son cas et fasse rapport. Toute autre interprétation serait contraire à l'équité et au bon sens et reposerait sur une hypothèse qui répugne à tous les principes de notre droit parlementaire, à savoir, qu'un accusé serait réputé coupable tant que son innocence n'a pas été établie.

Qu'on me permette de narrer brièvement les détails de l'affaire. Le rapport déclare que, jusqu'en 1900 et depuis jusqu'au moment où le gouvernement résolut d'acheter le terrain en question, on parlait dans le comté de Beauharnois de l'achat d'une propriété de Valleyfield pour y construire un édifice public. Des pétitions furent transmises et des délégués se rendirent à Ottawa, et le représentant de Beauharnois (M. Loy), alors maire de la ville, était au nombre de ces délégués. En 1901, un crédit de $10,000 avait été voté pour la construction d'un édifice public à Valleyfield. Ce crédit ne fut pas employé et, en 1902, après l'élection complémentaire qui suivit l'invalidation de l'élection du représentant du comté, après une lutte acharnée au cours de laquelle cette question fût débattue, lutte qui se termina par la victoire de l'honorable député, le parlement accorda de nouveau $10,000 pour l'érection d'un édifice public dans la ville de Valleyfield. Le 14 juillet,—je signale ce fait à votre attention parce qu'il est la clef des négociations subséquentes—le ministre des Travaux publics écrivit à un courtier d'immeubles bien connu, de Montréal, pour le prier d'acquérir la propriété qui fût achetée plus tard. Ce courtier d'immeubles chargea d'obtenir une promesse de vente une personne dont il se sert d'ordinaire pour acheter des propriétés lorsqu'il importe de ne pas faire connaître le mandant. Cet agent auxiliaire se rendit à Valleyfield et offrit au représentant du comté de payer la propriété $10,000, prix mentionné dans la lettre adressée à M. Dandurand. M. Johnston, dont le témoignage ne fût guère favorable à ceux qui voulaient prouver le bien fondé de l'accusation portée, exprima devant le comité l'opinion qu'il eut été impossible pour le représentant de Beauharnois de consentir la vente en faveur du gouvernement, s'il eût su que ce dernier se proposait d'acquérir son terrain.

Cependant, lorsqu'on demande à M. Johnston, le sous-agent, ce qui le porte à croire cela, lui qui n'avait jamais rencontré le représentant de Beauharnois auparavant, il nous répète la conversation qui eut lieu entre lui et l'honorable député, le 11 juillet, conversation mentionnée dans le rapport. La première question que l'honorable député posa à l'émissaire de M. Dandurand, question très naturelle dans les circonstances, fut celle-ci: M. Johnston dit :

> " Voyons," dit-il, " ce n'est pas pour le gouvernement, je suppose."
> Je répondis: " Ceci, M. Loy, est une affaire qui me concerne, que je veuille traiter avec des particuliers ou avec le gouvernement."
> Il me dit : " J'aimerais à le savoir."
> Je répondis : " J'en ai plusieurs."

Je crois qu'il est juste de tirer de cette conversation la conclusion que le représentant de Beauharnois soupçonnait au moins, alors, que cet agent se proposait de mener à bonne fin l'achat de cette propriété au nom du gouvernement. Après un entretien très court, le représentant de Beauharnois donna une promesse de vente qui est reproduite dans le rapport de la minorité publié dans les procès-verbaux d'hier. Je désire signaler tout particulièrement à l'attention de la Chambre le fait que, dans la promesse de vente donnée à M. Johnston, qui agissait pour le compte de M. Dandurand qui était, lui-même, l'agent du gouvernement pour les fins de cette transaction, certaines conditions étaient stipulées, dont l'une portait que le prix de $10,000 serait payé comptant, que la vente serait terminée et le contrat signé dans le délai de 15 jours et qu'avis de l'acceptation serait donné dans les deux jours suivants, soit le 16 juillet. M. Johnston—la preuve le démontre—revint à Montréal, rendit compte à M. Dandurand, lui remit cette promesse de vente et toucha la rétribution à laquelle il avait droit, après avoir fait ces démarches dans le but d'acquérir cette propriété. Le jour suivant, si je ne me trompe pas, ou plutôt le 16, le dernier jour accordé pour accepter

l'offre, M. Johnston, ou quelqu'un en son nom, fit préparer par M. R. A. Dunton une acceptation, et je désire faire remarquer que ce notaire avait été choisi dans cette circonstance, tant par M. Loy que par M. Dandurand. Qu'il ait été choisi par M. Dandurand, cela est prouvé par le témoignage même de celui-ci, et qu'il ait été choisi par M. Loy, cela résulte de la déclaration faite par ce dernier au cours de sa déposition, c'est-à-dire que M. Dunton, de Montréal, fut le notaire instrumentant. Cette acceptation fut apportée au bureau de M. Hyde, un ami de M. Loy, non pas son agent, mais l'un de ses amis dans la cité de Montréal, ainsi qu'un acompte de $100 qui fut transmis à M. Loy, à Valleyfield. Je ferai maintenant observer à la Chambre que, de ce moment, les parties avaient 15 jours pour terminer la transaction, 15 jours pour préparer le véritable contrat de vente et pour payer le prix en argent, au vendeur. Ce point est important, car on pourrait prétendre que, du moment de l'acceptation, M. Johnston est devenu propriétaire du terrain, que le représentant de Beauharnois s'est dessaisi de ce moment de sa propriété et que tout ce qui s'est passé subséquemment eut lieu entre l'acheteur, M. Johnson, et le gouvernement.

Voici ce que je prétends : à l'expiration des 15 jours au cours desquels la transaction devait être menée à bonne fin et l'argent payé, il n'y avait plus de lien de droit, comme on dit dans le langage judiciaire de la province de Québec, entre les deux parties, du moment que l'une ne s'était pas conformée aux conditions essentielles de la promesse de vente. Telle est la loi de notre province, et, bien que je ne sois pas versé dans le droit des autres provinces, je crois que leurs lois prescrivent également que lorsqu'un terrain est l'objet d'une promesse de vente qui renferme des conditions devant s'accomplir dans un certain délai, cette promesse de vente ne lie plus les parties si les conditions n'ont pas été accomplies, et qu'après le mois de juillet, M. Johnston n'avait plus aucun droit au terrain, qui demeurait la propriété du représentant de Beauharnois. C'est là, M. l'Orateur, la loi de notre province et la jurisprudence reconnue depuis plusieurs années. Je crois qu'il m'incombe d'apporter quelques preuves à l'appui de cette prétention. Depuis 1896, et longtemps avant, je le crois,—cependant, je prends cette année comme point de départ—la loi de notre province a été interprétée ainsi par nos tribunaux, tant par la cour Supérieure que par la cour de dernière instance de la province de Québec. Je citerai une décision rendue en 1876 par la cour du Banc de la Reine et rapportée à la page 684 du deuxième volume du Stephen's Digest, 1882 :

Le 28 juillet 1874, l'appelant donna à l'intimé un écrit intitulé " vente par Daniel Munro à M. M. Dufresne." En réalité, c'était une promesse de vente par laquelle Munro s'engageait à vendre à Dufresne un immeuble y désigné pour le prix de $50,000 dont $8,000 payables lors de la signature du contrat. L'affaire était

valable juqu'au 10 août. Ce jour-là, les parties se rencontrèrent au bureau du notaire Simard qui devait se porter co-acquéreur avec Dufresne mais qui refusa de le faire. Dufresne n'avait pas l'argent sur lui et on se sépara pour permettre à Dufresne de prendre de nouvelles mesures. Plus tard, le même jour, Dufresne transmit à Munro une lettre déclarant qu'il acceptait l'offre du 28 juillet. Le premier point soulevé fut de savoir si cette acceptation de la promesse de vente, était suffisante pour lier Munro. Suffisait-il que, le 10 août, Dufresne eut dit simplement : J'accepte votre offre ? Il était évident, qu'un délai ayant été fixé, les parties étaient dégagées par l'expiration du délai, si l'offre n'avait pas été acceptée au jour dit. Faute d'acceptation au jour fixé, la mise en demeure n'était pas nécessaire.

Il ne restait donc qu'à interpréter la promesse de vente. Au jour fixé, l'argent ne fut pas versé et, après quelques pourparlers, Dufresne se contenta d'écrire à Munro pour lui dire qu'il acceptait l'offre. Il fut prouvé que, subséquemment, Munro vendit la propriété à un nommé B. pour le même prix. Alors, Dufresne poursuivit Munro demandant qu'il fît annuler la vente faite à B. et lui cédât la propriété, à lui, ou que le jugement à intervenir lui tînt lieu de titre, et que si Munro ne pouvait pas lui céder la propriété, il fût condamné à lui payer $30,000 de dommages-intérêts. La cour inférieure a jugé que Munro était lié par l'acceptation et la condamné à payer $23,635 de dommages et intérêts, faute de remettre la propriété. Il s'agissait de savoir si Dufresne était tenu le 10 août de mettre le vendeur en demeure de lui donner un titre ce jour-là et si, à défaut de le faire, il perdait tout droit à la propriété. Jugé —que le mot acceptation ne signifiait pas le simple envoi d'un écrit au vendeur disant que l'offre était acceptée, mais signifiait une acceptation complète et que c'était à Dufresne à mettre le vendeur en demeure. Par conséquent, le jugement sera infirmé et renvoyé.

Telle fut la décision de la cour du Banc de la reine, en 1876. La cour Supérieure présidée par M. le juge en chef Tait rendit un arrêt semblable, le 30 novembre 1888. Cette décision est rapportée à la page 436, du 4e volume des Montreal Law Reports. Dans cette cause, il fût jugé :

Qu'afin de constituer légalement le vendeur en défaut, le demandeur aurait dû offrir les $6,000 dans les dix jours de la date de l'écrit et que l'offre qui fut faite subséquemment n'étant pas valable. Il fut jugé, de plus, que le demandeur aurait dû renouveler son offre lors de la poursuite et déposer les deniers en cour.

Le 21 mai 1890, la cour du Banc de la reine rendit une décision dans le même sens ; celle-ci est rapportée à la page 405 du 6e volume des Montreal Law Reports, parmi les décisions de la cour du Banc de la reine. Dans cette cause de Foster contre Foster, il fut jugé que :

Lorsque, dans un acte de vente d'une immeuble, l'acheteur doit payer en espèces sonnantes une partie du prix dans un délai fixé, afin de constituer légalement le vendeur en faute, l'acheteur doit offrir les deniers dans le délai convenu et que, lors d'une poursuite demandant que le vendeur signe l'acte de vente ou que le jugement équivaille à un titre à la propriété, l'acheteur doit renouveler son offre et déposer les deniers en cour.

Encore plus récemment, en 1897, la cour du Banc de la reine, de Montréal, rendit un arrêt semblable. Celui-ci est cité à la page 367, du 6e volume des Rapports Officiels de Québec. Dans la cause de Deschamps contre Goold, il fut jugé que :

Lorsque le propriétaire d'un bien-fonds a offert de le vendre pour un prix fixe au demandeur ou à toute personne que celui-ci désignerait, et lorsqu'il a stipulé que le demandeur recevrait une commission de $500 s'il vendait l'immeuble—l'offre devant être valable jusqu'à une certaine date—le demandeur n'a pas le droit d'exiger sa commission à moins qu'il n'ait mis, avant le jour fixé, le vendeur en demeure de remplir ses obligations, en lui présentant un acte de vente et le prix de vente, ou à moins qu'il n'ait prouvé qu'avant l'expiration du délai, il avait trouvé un acquéreur capable et consentant de remplir ses obligations et que le défaut d'effectuer la vente provenait du refus ou de l'incapacité du vendeur.

J'attache quelque importance à ce point parce que j'ai prétendu, et j'en appelle à la Chambre, qu'au mois d'août 1902, le représentant actuel de Beauharnois avait la pleine propriété de son terrain, que M. Johnson ne pouvait en aucune façon s'en croire le propriétaire ni obliger l'honorable député à le lui vendre. Une autre circonstance importante c'est que—chose étrange—du moment que le représentant de Beauharnois eut promis de vendre sa propriété à l'acquéreur à un prix que l'examen de la preuve fera juger excellent, sinon excessif, à un prix dépassant de $2,000 l'estimation que le vendeur lui-même avait faite de sa propriété deux ans auparavant, lorsqu'il n'était pas encore député et lorsqu'il avait promis de la vendre pour $8,000 environ—une autre circonstance étrange, dis-je, c'est que de ce moment l'honorable député semble n'avoir plus pensé à M. Johnston. Il vint à Montréal. Evidemment, il devait désirer mener la transaction à bonne fin. C'est ce que démontre la correspondance qui a été produite. Pourtant, pas une seule fois à venir jusqu'au mois de décembre suivant, plusieurs mois après, il ne semble s'être occupé tant soit peu de l'achat projeté de sa propriété. Mais, en septembre, longtemps après l'expiration du délai fixé dans la promesse de vente, il y eut un échange de correspondance entre le représentant de Beauharnois et le gouvernement. Et je m'en rapporte à la Chambre quand je dis qu'il est impossible de lire cette correspondance, reproduite au long dans le rapport dont je demande l'adoption, sans tirer la conclusion que le député de Beauharnois a appris par cette correspondance, d'une manière certaine et officielle, comme s'il eut été notifié par le ministère d'un notaire, que c'était le gouvernement qui désirait acquérir sa propriété. Le 8 septembre, je crois, le ministère des Travaux publics demanda au représentant de Beauharnois le plan de la ville de Valleyfield dont, disait-on, on avait besoin pour conclure—non pour négocier, mais pour conclure—l'achat d'un emplacement pour un hôtel des postes dans la ville de Valleyfield. Naturellement, certains députés diront : Cela a pu apprendre au député de Beauharnois que le gouvernement était sur le point de conclure l'achat d'un emplacement dans la ville de Valleyfield pour y construire l'hôtel des postes promis depuis si longtemps, mais comment voyez-vous dans cette communication la preuve que c'était la propriété de M. Loy que le gouvernement se proposait d'acheter ? La dépêche du 8 septembre peut laisser planer un doute à ce sujet. On peut admettre que l'honorable député n'était pas tenu de tirer de cette dépêche d'autre conclusion que celle-ci—à cette époque, le gouvernement concluait l'achat d'un emplacement dans la ville où il habitait et dans son collège électoral. Et nous pouvons supposer que, dans certaines circonstances, apprenant le 8 septembre que cette question si importante pour ses électeurs était sur le point d'être tranchée—il n'aurait pas poussé ses recherches plus loin. Il est certain que le représentant de Beauharnois a immédiatement transmis au ministère le plan demandé et sa lettre figure au compte rendu des délibérations du comité. Cette lettre traite de l'achat d'un emplacement pour y construire l'hôtel des postes de la ville de Valleyfield. Les membres de la Chambre peuvent prendre connaissance de cette lettre du député de Beauharnois et de l'allusion qu'elle contient et se former une opinion en conéquence. Cependant, l'honorable député reçut une autre lettre. Le gouvernement accusa réception du plan, de la lettre et des recommandations de l'honorable député dans une lettre écrite quelques jours après et que reproduit également le rapport imprimé de l'enquête. Dans cette lettre, le secrétaire du ministère remercie l'honorable député de l'envoi du plan et déclare ouvertement qu'on lui a demandé ce plan pour compléter l'achat de la propriété de M. R. B. Johnston, sise dans la ville de Valleyfield. C'est ce que dit la lettre :

Monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 9 septembre, contenant copie du plan de la ville de Valleyfield, le département ayant besoin de ce plan pour compléter l'achat de la propriété de M. R. B. Johnston.

Cette lettre porte la date du 16 septembre. Après l'avoir reçue, le représentant de Beauharnois pouvait-il douter un seul instant du rôle que M. Johnston jouait dans cette affaire? Il savait alors et, si ses connaissances légales ne lui permettaient pas de le savoir, il aurait pu apprendre, que cette propriété qu'on disait appartenir à R. B. Johnston était à lui et que le nommé Johnston mentionné dans cette lettre n'y avait pas plus de droits que moi, que la promesse de vente était caduque et que conséquemment, ce que le ministère préparait était évidemment le rapport, le décret gouvernemental nécessaire pour acheter la propriété qui, à cette date du 16 septembre, lui appartenait, à lui, le représentant de Beauharnois, et n'appartenait à personne autre. Le 17, ou

vers cette date, le rapport du ministère était prêt. Il ne fut transmis que le 22 novembre suivant au Conseil des ministres qui rendit un décret autorisant l'achat de cette propriété de M. R. B. Johnston. Je répète, parce que ce détail est important et qu'il a été prouvé devant le comité, que, dans l'intervalle, le député de Beauharnois était court d'argent et qu'il désirait naturellement que la vente fût terminée. Cela ne souffre pas le moindre doute. A cette date, l'honorable député avait hâte de bâcler l'affaire et de recevoir une partie du prix de vente. Une hypothèque grevait sa propriété, et si la députation consulte l'état qui a été produit devant le comité et que contient le présent rapport, elle constatera qu'il y avait un fort montant d'intérêt dû sur cette hypothèque. Néanmoins, pendant tout ce temps-là, en octobre et en novembre et jusqu'au moment où l'acte de vente fut signé, le premier décembre, le représentant de Beauharnois connaissant tous ces faits d'une manière officielle, ne semble avoir fait aucune démarche—de fait, il dit qu'il n'en fit pas—pour découvrir quel rôle—rôle qui devait lui paraître étrange—M. Johnston jouait dans cette affaire. Je déclare qu'il est impossible de lire les dépositions sans tirer la conclusion que le député de Beauharnois, ou quelqu'un en son nom, a pris des mesures pour faire aboutir la transaction. Il y eut un échange de correspondance, il y eut une lettre du ministre de la Justice et, de cette correspondance et de cette lettre, n'importe qui devra tirer la conclusion que des démarches furent faites pour hâter la conclusion de ce marché. Cependant, le premier décembre, une couple de jours après ces démarches, il n'y avait pas d'argent pour accomplir l'une des conditions essentielles du contrat, il n'y avait pas d'argent pour payer le prix de vente. Le représentant de Beauharnois était dans le bureau du notaire et, naturellement, M. Johnston, que personne n'avait vu depuis le 14 juillet précédent, après qu'il eut rempli son rôle, y était également, mais l'argent manquait. Que se passa-t-il? Grâce à l'intervention de M. Dandurand qui n'avait jamais eu de rapports avec cette banque, le billet personnel de M. Johnston, au montant de $10,000, sans aucune garantie —mais à la seule recommandation de M. Dandurand, le courtier d'immeubles que le gouvernement avait chargé de mener cette transaction à bonne fin, fut escompté par la Banque Souveraine. Le contrat fut alors signé et le produit du billet escompté fut remis au notaire qui, ainsi que je l'ai dit, était en cette qualité l'agent tant du député de Beauharnois que du gouvernement. Le notaire remit immédiatement la somme de $1,000 au vendeur et garda la balance pour purger l'hypothèque de $4,500 et aussi pour payer les intérêts accumulés qui s'élevaient, il me semble, à environ $731. Le 18, après avoir obtenu la radiation de l'hypothèque tant au nom de l'honorable député qu'à celui du gouvernement, M. Dunton, le notaire, remit la balance, environ $3,360, au représentant de Beauharnois. La propriété avait été vendue $10,000 à M. Johnston, mais le jour où la vente, longtemps différée, fut définitivement conclue, le premier décembre, M. Johnston semble avoir appris à l'honorable député qu'il lui revenait environ $300. D'après le témoignage de l'honorable député, M. Johnston lui aurait représenté qu'il avait eu de la difficulté à se procurer l'argent. Je suppose qu'il faut reconnaître à l'honorable représentant une dose ordinaire d'intelligence et qu'il savait positivement à cette date que ce M. Johnston n'avait pas vendu cette propriété au gouvernement, que cette partie de la transaction avait été décidée plusieurs semaines auparavant ; pourtant, s'il faut l'en croire, cet homme lui ayant représenté qu'il avait besoin de $300, il lui abandonna ces $300 et le prix de vente fut de $9,700 au lieu de $10,000, somme que le parlement avait votée, somme disponible et la seule disponible cette année-là.

Comment l'honorable député a-t-il pu accepter cette déclaration de M. Johnston qu'une lettre officielle du secrétaire du ministère des Travaux publics, écrite plusieurs semaines auparavant, lui désignait comme étant celui qui vendait cette propriété au gouvernement ; comment, dis-je, le représentant de Beauharnois a-t-il pu acquiescer à cette demande de $300 de la part de M. Johnston, demande motivée comme elle le fut ; c'est une question qu'il appartient à la Chambre de trancher.

De plus, ce billet à ordre au montant de $10,000 fut renouvelé. Il fut laissé entre les mains de la banque jusqu'à ce qu'on fit de nouvelles instances—de la part de l'honorable député ou d'autres personnes—auprès du gouvernement pour faire émettre le chèque officiel. Le chèque fut émis par l'auditeur général, pour le ministère des Finances, et à qui était-il payable ? A M. R. B. Johnston et à l'ordre du notaire, M. Dunton, qui était, selon moi, l'agent, le mandataire, le notaire du député de Beauharnois aussi bien que le notaire choisi par M. Dandurand et en dernier lieu, désigné par le ministère de la Justice pour le représenter dans cette affaire. Ce chèque fut transmis à Montréal et le jour où il fut reçu M. Johnston l'ayant encaissé se servit de l'argent pour retirer son billet escompté à la banque Souveraine plus d'un mois auparavant et il signa l'acte de vente en faveur du gouvernement. Il est maintenant évident, je crois, pour les membres de cette Chambre que, dans cette affaire, Johnston ne fut pas autre chose que l'agent du gouvernement. Les documents et la déposition de M. Dandurand prouvent clairement que ce dernier était l'agent choisi par le gouvernement et que M. Johnston ne fut pas un seul instant autre chose que le sous-agent désigné par M. Dandurand pour obtenir une promesse de vente concernant cette propriété. Par conséquent, son seul intérêt était celui d'un agent salarié,

et dès le moment où il revint à Montréal et apprit à M. Dandurand qu'il s'était acquitté de sa mission, il fut payé et disparut de la scène pour n'apparaître de nouveau que le jour où il fut nécessaire—non pas d'obtenir son intervention afin de conclure le marché, non pas de négocier avec le gouvernement dont, en réalité, il était l'agent, mais de l'appeler dans le bureau du notaire afin qu'il signât l'acte authentique reproduisant mot pour mot toutes les clauses du contrat préalablement signé par le représentant de Beauharnois et par ce sous-agent lui-même. Je ne veux pas inutilement allonger le débat, mais il me semble que les détails de cette transaction révèlent aussi clairement qu'il est possible de le faire une infraction à l'article 10 du chapitre 11 de la loi concernant l'indépendance du parlement. Il y en a peu de plus évidentes. Dans de pareilles matières comme dans beaucoup d'autres bien connues des membres du barreau, lorsqu'il s'agit d'éluder la loi, les titres ne se transmettent pas directement, on a recours à des personnes interposées et à qui ce caractère convient-il mieux qu'au nommé Johnston qui a joué un rôle dans cette affaire ? Quant à la connivence de l'honorable député, je dis qu'il est impossible aux membres de cette Chambre, après l'échange de correspondance qui eut lieu entre le représentant de Beauharnois (M. Loy) et le gouvernement plusieurs semaines avant que la vente fut définitivement conclue, il est impossible, dis-je, aux membres de cette Chambre de ne pas en arriver à la conclusion que lors de la signature de l'acte de vente, le premier décembre, le représentant de Beauharnois savait parfaitement quel était le rôle de M. Johnston.

Je prétends, M. l'Orateur, que l'amendement que j'ai proposé a sa raison d'être et je répète qu'à mon avis, en saisissant la Chambre de cette question, j'ai rempli un devoir dont l'accomplissement devrait me mériter jusqu'à un certain point la reconnaissance du public ainsi que celle de la députation. Parlant surtout de ma province, il fut un temps où il n'y avait pas de loi concernant l'indépendance des députés qui faisaient partie de la Chambre d'Assemblée. Je me fais fort de dire, sans craindre la contradiction, que depuis cette époque, on a été porté à violer tant soit peu le principe de l'entière indépendance des membres de cette Chambre, sans laquelle l'utilité de celle-ci cesserait complètement. Dans ces circonstances, je crois que chaque effort tendant à rétablir intégralement cette indépendance, si indispensable au bon fonctionnement de nos institutions représentatives, est un pas fait dans la bonne voie.

L'honorable M. TARTE (Montréal, Sainte-Marie) : M. l'Orateur, je sens qu'il m'appartient de répondre aux observations qui viennent de tomber des lèvres de mon honorable ami, le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). Je reconnais volontiers qu'il n'est pas animé dans cette circonstance d'intentions répréhensibles. Il a déclaré, et, pour ma part, j'ajoute entièrement foi à sa déclaration, que son seul désir est de remplir son devoir. Il a demandé à ses collègues d'accepter sa parole et j'acquiesce à sa demande. Cependant, j'aurais été bien aise s'il eut agi de la même manière envers M. Loy et envers moi, et s'il eut accepté notre parole. M. Loy et moi, nous avons tous deux déclaré sur l'honneur que l'affaire s'est passée comme nous l'avons racontée. M. Loy a donné sa parole qu'il ne savait pas dans quel dessein M. Johnston achetait sa propriété. J'ai donné ma parole d'honneur que je n'ai pas parlé de cette affaire à M. Loy et qu'il ne m'en a jamais parlé lui-même pendant qu'il était député. Après avoir donné cette explication de nature personnelle, je me permettrai d'appeler l'attention sur le libellé de la mise en accusation de mon honorable ami. L'honorable député (M. Monk) déclare d'abord :

> Qu'en 1898, M. Loy, alors qu'il n'était pas membre de ce parlement, a vendu sa propriété à U. Archambault. fl

La Chambre n'a rien à voir à cela. Nous n'avons pas à nous occuper des transactions faites par des députés avant leur élection. L'accusation portée contre le représentant de Beauharnois est la suivante :

> Que depuis le transfert de sa dite propriété à Archambault jusqu'à la date de la vente de ladite propriété à la Couronne ou au gouvernement du Canada, ledit George Loy n'a jamais cessé d'être le propriétaire dudit immeuble, et qu'à l'époque de la vente de ladite propriété, le 20 janvier 1903, ledit Robert Brice Johnston agissait simplement pour et au nom dudit Loy qui, de cette manière, a vendu indirectement sa dite propriété à la Couronne ou au gouvernement du Canada.

Voilà une très grave accusation. Mon honorable ami, s'appuyant sur des renseignements qu'il a reçus, a déclaré à la Chambre que, lorsque M. Johnston a acheté la propriété de M. Loy, il agissait au nom de ce dernier—que de fait, M. Johnston avait été choisi par M. Loy comme son agent pour vendre sa propriété au ministère. C'est l'essence de l'accusation. Je demande à mon honorable ami s'il a apporté la moindre preuve à l'appui de cette accusation ? A-t-il l'ombre d'une preuve que M. Johnston était l'agent de M. Loy ? Allons donc ! M. Loy et M. Johnston ont tous deux affirmé sous serment qu'ils ne se connaissaient pas. Johnston n'avait jamais rencontré M. Loy et M. Loy ne connaissait même pas Johnston de vue. Le ministère des Travaux publics ne connaissait pas Johnston. Ainsi que le disait mon honorable ami, à la fin de son discours, Johnson était l'agent de M. Dandurand ; ses services furent rétribués, non par M. Loy, mais par Dandurand lui-même. Il est vrai que M. Loy a consenti à lui donner $300 du prix de vente mais, à cette épo-

que, il ne savait pas que Johnston avait représenté le gouvernement. Mon honorable ami devra avouer qu'il n'a aucunement prouvé la partie principale de son accusation à savoir: que Johnston agissait au nom de M. Loy. C'est le seul point qui intéresse la Chambre. Je ne discuterai pas la question de droit, je ne réfuterai pas la déclaration de l'honorable député qui dit que M. Loy pourrait être inquiété parce que le contrat de vente n'a pas été signé immédiatement. Le point principal c'est que M. Loy ne connaissait pas Johnston; donc, ce dernier ne l'a pas représenté. La preuve démontre que Johnston était au service de M. Dandurand. Quel était le rôle de M. Dandurand? Les lettres qui ont été produites nous le font connaître. Pendant que je visitais les différents travaux entrepris par le ministère, je me suis rendu à Valleyfield. Le parlement avait voté $10,000 pour la construction d'un édifice public dans cette ville. Il m'appartenait de choisir un terrain. Je me rendis sur les lieux. Je constatai qu'une propriété de l'Etat, que j'aurais peut-être choisie, n'était plus disponible attendu que le ministère des Chemins de fer et Canaux l'avait louée quelque temps auparavant. Il n'y avait pas d'autre terrain appartenant à l'Etat pouvant servir d'emplacement pour un édifice public. Je jugeai que le terrain de M. Loy était le seul convenable et immédiatement, je donnai instruction à M. Dandurand, que je connaissais très bien, et qui est un courtier d'immeubles recommandable, de Montréal, d'acquérir sans tarder la propriété de M. Loy. Je savais que je n'aurais pas pu l'acquérir si M. Loy eut su qu'il la vendait au gouvernement. Je donnai des instructions à cet effet à M. Dandurand. Pour ne pas éveiller de soupçons, il retint les services d'un auxiliaire. Celui-ci se rendit auprès de M. Loy, lui apprit qu'il désirait acquérir la propriété pour des fins commerciales et reçut une promesse de vente le 14 juillet. Le 16 du même mois, cette promesse fut scellée à Montéal par le paiement de $100, comme une garantie de bonne foi, le contrat devant être signé plus tard. De ce moment, M. Loy n'était plus le propriétaire de son ancien terrain. Il n'avait plus rien à y voir. Il s'était engagé à le vendre et l'avait virtuellement vendu. Tout homme d'affaires admettra que celui qui a promis de vendre un terrain n'en est plus propriétaire. Il fallait préparer l'acte, c'était tout ce qui restait à faire. Le représentant de Jacques-Cartier insiste beaucoup sur le fait qu'au mois de septembre, avant la signature finale du contrat, le secrétaire du ministère des Travaux publics écrivit à M. Loy. C'était pendant mon absence.

L'agent du gouvernement, M. Dandurand, avait fait savoir au ministère qu'il s'était assuré la possession de l'immeuble qu'on lui avait indiqué. Je prie la Chambre de ne pas oublier que dans le mois d'août, avant cet échange de correspondance entre le ministère et M. Loy, M. Dandurand avait officiellement porté à la connaissance du ministère qu'il s'était assuré la possession de l'immeuble qu'il avait été chargé d'acheter. Plus tard, le ministère apprit que l'immeuble lui appartenait définitivement. Nous n'avions que la procédure ordinaire à suivre, et c'est précisément ce qui a été fait. Lorsque le ministère apprend qu'un emplacement a été choisi, il a soin, avant de conclure le marché, d'envoyer un fonctionnaire s'assurer qu'on a bien choisi l'emplacement voulu, et que le prix qu'on a convenu de payer n'est pas trop élevé. C'est ce qui a été fait dans le cas actuel. L'un des architectes du ministère, M. Routhier, se rendit à Valleyfield et y fit ce que je viens de dire. C'est dans le but d'effectuer la vente dont on nous avait signifié avis que le secrétaire du ministère, M. Gélinas, écrivit à M. Loy, comme cela se fait dans le cours ordinaire des affaires, pour lui demander une carte de la ville. M. Gélinas ne connaissait pas alors toutes les circonstances qui avaient accompagné la vente, et je n'étais pas tenu de dire à mes fonctionnaires tout ce que j'avais fait. M. Gélinas s'est comporté comme on fait généralement en affaires. Il a écrit au député de Beauharnois pour lui demander des renseignements qu'il aurait pu se procurer à d'autres sources. S'il avait eu le moindre désir de tenir la transaction secrète, le ministère des Travaux publics aurait agi différemment. Tous les détails de l'affaire sont marqués au coin de la plus parfaite franchise.

Mon honorable ami s'étonne de ce qu'on ait tant tardé à parfaire la vente. Et bien! les ministres étaient absents en août; j'étais moi-même absent, et ce n'est que le 17 septembre que j'ordonnai la préparation d'un rapport. Il n'y eut pas de séance du conseil des ministres, et je démissionnai quelque temps plus tard. Par conséquent, le retard auquel mon honorable ami a attaché tant d'importance s'explique fort aisément. L'échange de correspondance entre M. Gélinas et M. Loy s'explique aussi facilement.

Je n'entends pas insister beaucoup plus longtemps sur ce sujet. Ces sortes de questions, je les traite comme les traitent d'ordinaire les personnes qui n'appartiennent pas au barreau. Le 14 juillet, M. Loy consentit une promesse de vente. Le 16 du même mois, on donna effet à cette promesse de vente, et une certaine somme d'argent fut déposée à titre de garantie de bonne foi. A compter de ce jour-là, M. Loy a cessé de se considérer comme le propriétaire de l'immeuble. M. Dandurand avait constitué M. Johnston son agent en dehors de la connaissance de M. Loy et du ministère des Travaux publics. M. Johnston a accompli sa mission en ayant soin d'en cacher l'objet à M. Loy. Il se transporta à Valleyfield et dit à M. Loy qu'il voulait acheter l'immeuble pour des fins commerciales. M. Loy demanda si l'on voulait acheter pour le compte du gouvernement, et M. Johnston lui répondit que non, qu'il achetait pour d'autres fins. M. Loy ignorait complètement l'objet de la mission

de M. Johnston que, du reste, il ne connaissait pas. Sur la foi des renseignements qui lui ont été fournis, mon honorable ami s'est fait fort de prouver que Johnston agissait au nom du député de Beauharnois et que ce lui-ci avait eu recours à la fraude pour éluder la loi. En effet, il a accusé M. Loy d'avoir, sachant qu'il ne pouvait vendre directement, constitué M. Johnston son agent et agi de concert avec lui dans l'intention de frauder. C'est cette accusation que mon honorable ami s'est efforcé de prouver. Il a convenu lui-même que dans cette affaire M. Johnston a toujours agi en qualité d'agent de M. Dandurand et, partant, du gouvernement. Il est évident que Johnston n'a jamais agi au nom de M. Loy. Est-il possible, dans ce cas, de prétendre que l'honorable député de Beauharnois s'est rendu coupable de quelque action frauduleuse? La Chambre et le pays répondront que non. Toute personne de bonne foi répondra que non. Sans vouloir faire de reproche à mon honorable ami, et tout en croyant que, comme il l'a déclaré, il a agi de bonne foi, il me semble qu'il se serait comporté d'une manière plus satisfaisante pour lui-même et qu'il aurait fait fait montre de plus d'égards envers l'honneur et la dignité de la Chambre s'il avait suivi le conseil du très honorable premier ministre et accepté la parole d'honneur de l'honorable député de Beauharnois et la mienne quand nous avons déclaré en cette Chambre que la transaction avait été telle que nous avions dit. Mais, se reposant sur des renseignements qui lui venaient du dehors, mon honorable ami n'a pas jugé à propos d'accepter notre parole. La question a été portée devant le comité des privilèges et élections. M. Loy a été interrogé sous serment. Il a répété sous serment ce qu'il avait déjà déclaré ici ; c'est-à-dire qu'il ignorait pour qui Johnston achetait sa propriété. On m'a aussi interrogé sous serment. J'ai juré que jamais depuis que M. Loy est membre de ce parlement je ne suis entré en pourparlers avec lui au sujet de cette affaire. Il est vrai qu'en 1898, à l'époque où M. Loy, n'étant pas encore député, occupait a charge de premier magistrat de la ville de Valleyfield, une pétition fut signée où la propriété Loy était désignée comme étant un emplacement convenable pour un édifice public. A cette époque-là, le parlement n'avait pas encore voté le crédit pour un édifice public, mais les citoyens de Valleyfield, désireux d'en avoir un, avait désigné la propriété Loy comme étant le meilleur emplacement. Lorsque M. Loy signa cette pétition, il avait vendu l'immeuble à Archambault et n'en était plus propriétaire. Plus tard, Archambault n'ayant pas tenu ses engagements, M. Loy dut reprendre sa propriété. Il n'en était pas le propriétaire lorsqu'il signa la pétition, en 1898; l'eût-il été, il n'était pas alors membre du parlement, mais simplement maire de la ville et quelque osé que cela puisse paraître, il avait droit comme tout autre de signer la pétition.

L'honorable député de Jacques-Cartier a fait observer à la Chambre que M. Loy a vendu sa propriété à Archambault, en 1898, moyennant $8,000 et que le gouvernement a dû payer le même immeuble $10,000 ; mais il ressort des témoignage, mon honorable ami n'est pas sans le savoir, que de 1898 à 1902 la valeur immobilière de Valleyfield a augmenté dans des proportions incroyables. L'un des chefs de l'accusation de mon honorable ami porte que la propriété a été vendue au gouvernement à un prix excédant sa valeur, que le rôle d'évaluation avait portée à $5,000. En somme, mon honorable ami nous accuse du commencement à la fin, M. Loy et moi, d'avoir agi de concert dans l'intention de frauder, car si la propriété a été payée trop cher, si M. Loy a commis une fraude en consentant de la vendre à M. Johnston, nous sommes tous deux coupables, M. Loy et moi.

Je suis coupable d'avoir fermé les yeux sur une transaction à laquelle un membre de cette Chambre était partie, et d'avoir payé trop cher la propriété que le ministère a achetée. M. l'Orateur, j'ai pris toutes les mesures de précaution qu'il était possible de prendre et la preuve faite établit que j'ai sagement agi depuis le commencement jusqu'à la fin d l'affaire. Les dépositions des témoins tendent à prouver qu'à Valleyfield la propriété immobilière est évaluée aux deux tiers et parfois à la moitié de sa valeur. L'un des évaluateurs, qui est un ami politique de l'honorable député de Jacques-Cartier, est venu jurer qu'il avait l'habitude, dans l'accomplissement de sa charge, de ne porter au rôle d'évaluation que les deux tiers et parfois la moitié de la valeur réelle des immeubles. Voilà qui est clair, et sur ce point comme sur les autres, mon honorable ami (M. Monk) a encore échoué. Je sais qu'il a agi de bonne foi. Il tenait ses renseignements de personnes qui lui ont raconté des histoires dont il n'aurait dû faire aucun cas. La transaction s'est fait honnêtement ; et, ma foi, je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit dans une autre circonstance, c'est que je regrette infiniment qu'on ait causé autant d'ennui à l'honorable député de Beauharnois. C'est un honnête homme dans la meilleure acception du terme. C'est sans doute parce qu'il est foncièrement honnête que les catholiques français de la division électorale de Beauharnois l'ont choisi, lui, un vieux presbytérien, comme leur représentant en cette Chambre. Honnête il était alors, honnête il est encore aujourd'hui. Il n'a violé la loi ni volontairement ni sciemment, et j'espère qu'il n'a pas même violé l'esprit de la loi. C'est, dit-on, la lettre de la loi qui tue. J'espère qu'il n'en sera rien dans cette circonstance, car on n'a pas violé l'esprit de la loi. L'honorable député de Beauharnois a toujours ignoré la part que j'ai prise à la transaction. Je lui ai caché mes actions ; le ministère lui a caché les siennes. Sa bonne foi est indiscutable ; il a vendu

à son juste prix un immeuble dont il pourrait disposer aujourd'hui à meilleur compte. Il a été prouvé qu'on ne pouvait pas acheter à cette époque-là une propriété plus petite que celle-ci pour moins de $13,000 comptant. En ces dernières années, la valeur des propriété de Valleyfield a augmenté d'une façon étonnante.

M. l'Orateur, je crois avoir traité tous les points auxquels il valait la peine de s'arrêter : la propriété n'a pas été payée trop cher. M. Loy ignorait dans quel but on l'a achetée ; M. Johnston n'était pas son agent. Il ne reste plus rien, si ce n'est que mon honorable ami de Jacques-Cartier a été mal informé par des personnes dont l'unique intention n'était pas de servir l'intérêt public. Je conçois qu'il faille faire la lutte politique. L'honorable député de Jacques-Cartier tient ses renseignements de personnes qui n'ont que la lutte politique en vue. Il nous a donné sa parole d'honneur, à nous et au pays, et nous l'acceptons. Mais on doit aussi prendre la nôtre. Tout en acceptant avec plaisir la parole de mon honorable ami, comme c'est mon devoir de le faire, je ne crains pas cependant de lui dire que ceux qui l'ont informé se sont uniquement inspirés de l'esprit de parti. De tels sentiments ne devraient jamais trouver d'écho dans cette Chambre—et j'espère qu'ils n'en trouveront pas souvent. La transaction ayant été aussi irréprochable qu'il a été démontré, il me semble que l'on aurait dû éviter cette longue enquête dont le résultat est à cette heure connu par tout le pays.

M. S. BARKER : Comme je faisais partie du comité auquel on a renvoyé la question et que j'ai appuyé le rapport de la minorité qui nous occupe en ce moment, je voudrais exposer en aussi peu de mots que possible les raisons pour lesquelles, à mon sens, ce rapport de la minorité devrait être renvoyé à la Chambre et celle-ci devrait le recevoir et l'adopter. La question n'était pas de savoir, comme l'a prétendu l'honorable député de la division Sainte-Marie, si l'honorable représentant de Beauharnois est moralement coupable, mais plutôt si cet honorable député a commis quelque action qui, sous l'empire de la loi concernant l'indépendance du parlement, le prive du droit de siéger en cette Chambre. Le débat a été provoqué par les dispositions de l'article 10 qui se lit comme suit :

Quiconque aura ou possédera, entreprendra, ou exécutera, directement ou indirectement seul ou avec un autre, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un tiers, un contrat ou marché explicite ou implicite, avec ou pour le gouvernement du Canada au nom de la Couronne, ou avec ou pour quelqu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada, en vertu duquel des deniers publics du Canada devront être payés, sera inéligible comme membre à la Chambre des communes, et ne pourra ni siéger, ni voter dans ladite Chambre.

Or, il s'agissait simplement de savoir si, depuis qu'il représente ici le comté de Beauharnois M. Loy a agi de façon à tomber sous le coup des dispositions de cet article.

Il y a une chose certaine, M. l'Orateur, c'est que le ministère des Travaux publics avait l'intention d'acheter cette propriété de M. Loy et qu'il entendait faire la transaction par l'entremise d'un agent. C'est à un M. Dandurand que le ministre s'adressa pour faire acheter la propriété, et cet agent du gouvernement confia tout simplement ce soin à un de ses employés. Qu'arriva-t-il ? M. Johnston, l'employé de M. Dandurand, se rendit à Valleyfield et eut une entrevue avec M. Loy. Après moins d'une heure de discussion, M. Johnston obtint une promesse de vente par écrit de M. Loy, pour l'acquisition de la propriété au prix de $10,000. Il est bon de rappeler ici, qu'il y avait déjà trois ou quatre ans que l'on parlait à Valleyfield de la construction d'un édifice public dans cette ville, et que l'acquisition d'un terrain à cette fin occupait tous les esprits. Avant que M. Loy devienne membre de cette Chambre, et alors qu'il occupait la position de maire de Valleyfield, il était venu à Ottawa avec une délégation chargée d'insister auprès du gouvernement pour obtenir la construction d'un édifice public à Valleyfield, endroit qu'il devait être appelé à représenter plus tard. Il savait parfaitement que plusieurs citoyens de Valleyfield étaient en instance auprès du gouvernement pour qu'il achète une propriété afin d'y construire l'édifice en question.

M. Loy fut élu pour la première fois en 1900, et l'année suivante un crédit de $10,000 était placé dans les estimations pour la construction d'un bureau de poste à Valleyfield. Pour des raisons qu'il est inutile de rappeler ici, cette élection de M. Loy fut annulée, et il fut réelu à une élection complémentaire. En 1902, M. Loy faisait partie de la députation, et cette année-là un crédit de $10,000 fut voté par la Chambre pour la construction de cet édifice public. Les choses en restèrent là jusqu'en juillet 1902, alors que M. Johnston, l'envoyé de l'agent du gouvernement, rencontra M. Loy et conclut un arrangement avec lui pour l'achat de sa propriété. Un peu plus tard, M. Loy consentit une promesse de vente de la propriété à M. Johnston, valable pour deux jours par le prix de $10,000, soit exactement le montant voté pour la construction de l'édifice de Valleyfield. Au cours de l'automne, M. Loy posa à M. Johnston la question suivante :

M. Loy lui dit : Ce n'est pas pour le gouvernement n'est-ce pas ?

Qu'est-ce qui peut avoir porté M. Loy à poser cette question? N'était-il pas convaincu que ce qui se passait à ce moment là était le résultat final des démarches pendantes depuis trois ou quatre ans? Ne se doutait-il pas, dans tous les cas, que la personne qui lui offrait, ou qui était disposée à

accepter une promesse de vente de sa part pour l'acquisition de ce terrain au prix de $10,000, n'était rien autre chose qu'un agent déguisé du gouvernement? Il pose une question à cet agent, et quelle réponse reçoit-il? M. Johnston lui dit :

Que je veuille vendre à des particuliers ou au gouvernement, c'est là une question qui me regarde, M. Loy.

Cette seule réponse aurait dû suffire pour mettre M. Loy sur ses gardes, sachant à cette époque qu'il ne pouvait vendre cette propriété au gouvernement sans s'exposer à perdre son siège en parlement. Mais l'affaire n'en resta pas là. D'autres incidents se produisirent qui durent mieux faire comprendre encore la position à M. Loy. Il était dit dans la promesse de vente que M. Johnston devait compléter la vente, obtenir son titre et payer le prix de la vente dans un délai de quinze jours. Mais il n'en fit rien et les choses demeurèrent dans le même état. Toute l'affaire resta en suspens jusqu'en décembre, et, dans l'intervalle, certaines correspondances furent échangées. Le 8 septembre, un employé du ministère des Travaux publics télégraphia à M. Loy :

Veuillez voir le greffier de la ville et demandez lui de nous transmettre par la prochaine malle, si possible, une copie du plan de la ville de Valleyfield, dont on a besoin pour compléter l'acquisition d'un emplacement pour l'édifice public.

Je ferai remarquer qu'à cette époque la promesse de vente consentie à Johnston était encore en suspens. M. Loy savait que la question de l'édifice public concernait sa propriété ; il savait qu'il avait consenti une promesse de vente à cet homme, et qu'il n'avait pas encore été payé, et il ne se donne pas la peine de se renseigner auprès du département, il ne cherche pas à obtenir la moindre nouvelle et il envoie le plan. Comme cette question intéressait tout particulièrement les gens de Valleyfield, il aurait été tout naturel qu'en sa qualité de représentant du comté il eût demandé au ministère : Achetez-vous une autre propriété, quelle propriété achetez-vous ? Il se contente de se procurer le plan de la ville et de l'envoyer au ministère des Travaux publics, avec la lettre suivante :

Reçu votre télégramme la nuit dernière. Je vous transmets avec la présente le seul plan de la ville que j'aie pu me procurer. On me dit que M. Sullivan, l'ancien ingénieur de la ville, possède un nouveau plan, mais il est absent en ce moment. Je le verrai à son retour, et s'il veut consentir à le prêter, je vous l'enverrai ou j'irai vous le porter. Je dois vous faire remarquer qu'il y a actuellement deux bureaux de poste dans la ville, un est situé dans la partie centrale et l'autre près de la gare du chemin de fer Canada-Atlantique, dans le quartier Bellerive.

Ces derniers mots sont significatifs, étant écrits par un homme qui ignore que le gouvernement est en frais d'acheter son terrain. M. Loy démontre là bien clairement qu'il savait qu'il s'agissait d'acheter un terrain pour construire un nouveau bureau de poste demandé par la ville, que le gouvernement était sur le point de commencer et pour lequel un crédit était placé dans les estimations de l'année courante. Le plan une fois envoyé, l'employé des Travaux publics écrit une nouvelle lettre, qui fait encore plus clairement comprendre à M. Loy que c'est de sa propriété dont il s'agit :

J'accuse réception de votre lettre du 9 septembre courant contenant un plan de la ville de Valleyfield, le département ayant besoin de ce plan pour compléter l'achat de la propriété de M. R. B. Johnston.

M. R. B. Johnston était celui qui avait obtenu une promesse de vente de cette propriété de la part de M. Loy, celui qui avait fait défaut de payer le prix convenu dans le délai de 15 jours. C'est lui qui est supposé vendre cette propriété au gouvernement, et M. Loy est censé croire qu'il agit comme s'il était propriétaire du terrain, et s'il vendait moyennant un certain profit sur le prix de vente. Peut-on raisonnablement supposer pareille chose ? Est-ce possible de croire qu'un homme de l'intelligence de M. Loy, ne se soit pas aperçu immédiatement que M. Johnston n'était qu'un intermédiaire entre lui et le gouvernement, et que l'on s'en servait pour éviter d'enfreindre la loi ? M. Loy savait qu'il ne pouvait vendre directement au gouvernement et c'est pour cette raison que l'on a fait intervenir M. Johnston dans l'affaire. Ce dernier obtient une promesse de vente, il ne s'en prévaut pas, mais les pourparlers se continuent avec le ministère des Travaux publics, et l'on demande à M. Loy d'envoyer un plan. Il sait qu'il s'agit d'un bâtiment public; il sait qu'il s'agit du même M. Johnston à qui il a consenti une promesse de vente, et il veut faire croire qu'il n'avait pas eu la moindre idée que Johnston achetait pour le gouvernement.

Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre. Le député de Jacques-Cartier a étudié en détail chaque point de la cause. Je me contenterai d'ajouter, M. l'Orateur, que si un membre de cette Chambre peut vendre une propriété au gouvernement, par l'entremise d'un tiers, comme cela a eu lieu dans le cas qui nous occupe, l'Acte concernant l'indépendance des membres de ce parlement ne vaut pas le papier sur lequel il est écrit. N'importe quel député peut acheter ou vendre au gouvernement, et le gouvernement peut acheter de n'importe quel député en ayant recours à un tiers, qui n'est qu'une personne nominale, pour conclure le marché. Je me contenterai d'insister sur un point particulier de la cause. La promesse de vente avait été consentie en juillet, et ne devait avoir d'effet que durant un délai de 15 jours. Or, M. Loy ne fut payé que le 1er décembre.

et malgré cela, il permit à M. Johnston de garder un montant de $300 sur le prix de la vente, tandis qu'il aurait dû plutôt exiger de lui des intérêts pour le retard apparté à lui payer son montant.

M. WADE : Je n'ai pas l'intention de prononcer un long discours ; il me suffira de faire quelques remarques concernant cette affaire. Tous les faits qui sont actuellement devant la Chambre furent portés à la connaissance du député de Montmorency (M. Casgrain), au commencement de la session, et il ne les trouva pas suffisamment importants pour le justifier de demander une enquête. Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous dit qu'il connaissait l'existence de tous ces faits avant la session. Il nous a aussi dit qu'il tient énormément à faire respecter les règles et règlements de la Chambre ; et, malgré cela, il a gardé le silence durant quatre mois et demi et il a permis à M. Loy d'occuper un siège dans cette Chambre en violation de la loi, comme il le prétend. Il ne s'est décidé à agir que lorsqu'il y a été forcé par des influences que nous ne connaissons pas, mais qui ne peuvent avoir été exercées par les membres de la gauche, car ils portaient si peu d'intérêt à l'affaire, qu'à peine deux ou trois d'entre eux se sont-ils donné la peine de se rendre au comité. Je ne puis affirmer par qui cette influence a été exercée, mais je m'en doute.

Maintenant, les faits qui ont été portés à la connaissance du comité sont les suivants : D'abord, en janvier 1898, M. Loy donna une promesse de vente de cette propriété à M. Archambault, et cette promesse de vente fut ensuite annulée dans le mois de juin suivant. Jusque là tout le monde est d'accord. Mais on a de plus laissé entendre qu'il existait entre M. Archambault et M. Loy une entente secrète et que la promesse de vente n'était donnée que pour permettre à Archambault de vendre la propriété au gouvernement dans l'intérêt de M. Loy. M. Archambault fut entendu comme témoin et il déclara que cette prétention était fausse, qu'il n'existait aucune entente de cette nature entre lui et M. Loy et M. Loy jura la même chose. On avait ajouté que M. Archambault avait pris possession du terrain. Durant les mois qu'il l'a eu en sa possession, M. Archambault changea les constructions de place, et s'il n'a pas gardé le terrain, c'est parce qu'il fut incapable de trouver l'argent nécessaire pour le payer, et il perdit $800 dans cette transaction. Le comité décida, avec raison, que cette vente de 1898 n'avait rien à faire avec les accusations portées contre M. Loy.

On a aussi accusé M. Loy de s'être servi de l'intermédiaire de M. Johnston pour vendre sa propriété au gouvernement. Cette partie de l'accusation se lit comme suit :

" Que depuis la transfert de sa dite propriété à Archambault jusqu'à la date de la vente de ladite propriété à la Couronne ou au gouvernement du Canada, ledit George M. Loy n'a jamais cessé d'être le propriétaire dudit immeuble," votre comité constate qu'en vertu de la loi de la province de Québec, en tant qu'elle se rapporte aux faits prouvés devant votre comité, M. Loy a cessé d'être propriétaire du moment qu'Archambault a pris possession de l'immeuble en vertu de ladite convention avec M. Loy en date du 4 janvier 1903, et que ledit immeuble a fait retour à M. Loy le ou vers le 15 juin suivant.

J'admets que si cette prétention était bien fondée, M. Loy aurait enfreint la loi, mais l'honorable député (M. Monk), reconnaît lui-même qu'elle n'est pas prouvée, car il ne prétend pas dire aujourd'hui que M. Johnston était l'agent de M. Loy, mais il dit qu'il était l'agent du gouvernement. Voilà toute l'affaire. Si M. Johnston avait été l'agent de M. Loy, ou si M. Loy eut connu qu'il agissait en qualité d'agent du gouvernement, il se serait trouvé à enfreindre la loi ; mais personne ne voudra prétendre que si M. Johnston n'était pas l'agent de M. Loy, et que M. Loy ignorait que M. Johnston agissait au nom du gouvernement, il a enfreint la loi.

Si je fais erreur sur ce point, alors, je dis aux membres de la gauche d'être sur leur garde lorsqu'ils vendent une propriété, car le gouvernement peut envoyer un agent pour acheter d'eux un morceau de terrain quelconque, et un membre de la droite pourra ensuite formuler une accusation contre le vendeur et le faire expulser de la Chambre. C'est là la propostion qui a été énoncée dans cette Chambre par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), qui est avocat. Il est étrange de voir cet honorable député soutenir une pareille prétention. Que dit le statut à ce sujet ? C'est l'article 10, je crois, que les membres de la gauche prétendent avoir été violé. Cet article se lit comme suit :

Quiconque aura ou possédera, entreprendra ou exécutera, directement ou indirectement, seul ou avec un autre, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un tiers, un contrat ou marché, explicite ou implicite, avec ou pour le gouvernement du Canada, au nom de la Couronne, ou avec pour quelqu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada, en vertu duquel des deniers publics du Canada devront être payés, sera inéligible comme député à la Chambre des communes, et ne pourra ni siéger ni voter dans ladite Chambre.

Je prie les honorables députés de comprendre la rédaction de cet article :

Quiconque aura ou possédera, entreprendra ou exécutera, directement ou indirectement, seul ou avec un autre, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un mandatire ou d'un tiers, etc.

C'est-à-dire que s'il vend directement la propriété au gouvernement il se rend coupable d'une offense. S'il la vend par l'intermédiaire d'un agent ou d'un tiers, il viole encore le statut. C'est là l'interprétation raisonnable que l'ont doit donner à la loi, et c'est là le mal auquel elle veut apporter remède. Le but de cette loi est de mettre le gouvernement dans l'impossibilité de corrompre, par tous moyens détournés, les repré-

sentants du peuple dans cette Chambre, mais je ne puis croire qu'un avocat puisse soutenir l'interprétation contraire.

M. R. L. BORDEN : Si un agent du gouvernemeut va trouver un membre du parlement et lui achète une propriété et qu'il ignore à cette époque que cet homme agit au nom du gouvernement, mais qu'il l'apprend avant que le contrat soit conclu, l'honorable député croit-il que cet homme ne tombe pas sous le coup de la loi ?

M. WADE : Je ne le crois pas.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ?

M. WADE : L'honorable député devrait le savoir. Je croyais que l'honorable député avait compris mon raisonnement, mais s'il ne l'a pas compris, je le regrette. Si ce député s'aperçoit de la chose avant que la vente soit complète, il ne peut plaider ignorance. Je prétends, et cette prétention me paraît tellement claire qu'elle n'exige aucune explication, que si cette personne ignore complètement pour qui cet agent achète cette propriété, il n'est pas responsable, tandis que s'il sait qu'il agit au nom du gouvernement, il est responsable.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. WADE : Les députés disent : écoutez! écoutez ! Je suis heureux de constater que j'ai réussi à leur faire comprendre ce point. Toute la question se résume à ceci : M. Loy savait-il que M. Johnston agissait en qualité d'agent du gouvernement ? J'affirme qu'il n'y a pas un mot de la preuve tendant à appuyer cette prétention. Mais il y a les témoignages formels de M. Loy, et que lui a dit M. Johnston? M. Loy commença par demander à M. Johnston s'il achetait cette propriété pour le gouvernement. Cette question était tout-à-fait justifiable. Quelle réponse reçut-il? " Que je la vende au gouvernement ou à toutes autres personnes, cela me regarde." Telle fut la réponse de M. Johonston. N'est-ce pas une réponse convenable dans la bouche d'un homme qui est en frais d'acheter une propriété? Si je m'adresse à A, pour acheter sa propriété et que je suis disposé à lui payer le prix qu'il demande, A a-t-il le droit de limiter les personnes à qui je pourrai revendre cette propriété? Si M. Johnston avait acheté la propriété de bonne foi, n'avait-il pas le droit de la revendre au gouvernement le lendemain ou quand bon lui semblerait ? M. Johnston laissa entendre à M. Loy qu'il voulait acheter la propriété pour y construire un magasin à rayons; M. Loy nous dit dans son témoignage qu'il croyait vendre à M. Johnston, et du moment que lors de la vente M. Loy était convaincu qu'il vendait à M. Johnston, nous n'avons pas à nous occuper de ce que M. Johnston pouvait avoir en vue. Quand M. Loy a-t-il appris pour la première fois que le gouvernement allait acheter cette propriété? Si nous devons en croire son témoignage, ce n'est que deux mois plus tard, lorsqu'il reçut du secrétaire de département des Travaux publics une lettre accusant réception d'un plan qu'il leur avait envoyé, et dans laquelle on disait que ce plan était requis pour conclure l'achat de la propriété de M. Johnston.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. WADE : J'espère que les honorable députés vont garder le silence jusqu'à ce que j'aie terminé mes remarques. M. Loy admet qu'à cette époque il savait que M. Johnston était en frais d'essayer de vendre une propriété au gouvernement, mais il ne savait pas que M. Johnston agissait en qualité d'agent du gouvernement dans l'achat de cette propriété.

M. LANCASTER : Comme je n'ai pu assister à toutes les séances du comité et que la preuve n'a pas été imprimée, je suis obligé de poser certaines questions afin de connaître certains détails. M. Loy a-t-il dit s'il savait où le gouvernement devait construire le bureau de poste ?

M. WADE : Je ne crois pas qu'il ait jamais été question de cela. M. Monk a essayé de prouver que le gouvernement possédait à cet endroit un emplacement sur lequel il aurait pu construire, mais il a renoncé à faire cette preuve comme il a renoncé à rétablir que le prix payé pour cette propriété était trop élevé. M. Loy a déclaré que ce n'est que longtemps après avoir établi les conditions de la vente et reçu $100 à compte, qu'il a appris que le gouvernement devait acquérir cette propriété.

M. BENNETT : Et il n'avait pas été payé?

M. WADE : Cela a été dit au moins une demi-douzaine de fois. Il n'avait reçu que $100 à compte, et il s'était engagé à vendre la propriété à M. Johnston, et la preuve démontre qu'il ignorait que M. Johnston fut l'agent du gouvernement et qu'il ne l'a appris que lontemps après que le contrat fut signé et le prix payé. Je ne suis pas aussi soupçonneux que certains membres de la gauche, et c'est pour cette raison que je ne suis pas disposé à condamner un homme sur un simple doute, comme cela existe dans le cas actuel.

L'orateur qui m'a précédé a essayé d'établir que la promesse de vente avait été consentie en juillet, pour quinze jours, et que la vente n'avait eu lieu qu'en décembre.

Ce fait, joint aux explications fournies, sont, à mon avis, la meilleure preuve de l'honnêteté de M. Loy et de sa parfaite ignorance des choses dont on l'accuse. Les négociations se continuaient et M. Johnston cherchait à se procurer de l'argent. M. Loy n'avait pas annulé la promesse de vente, il tenait à vendre sa propriété, il avait besoin de l'argent pour éteindre l'hypothèque qui la grevait ,et sur les instances de M. Jonhston, qui se plaignait d'éprouver de la difficulté à trouver l'argent nécessaire, et que M. Loy serait obligé de faire une réduction de $300 pour lui permettre de

trouver l'argent, Loy consentit à faire cette réduction. Johnston négocia alors son billet à la "Sovereign Bank" à Montréal, obtint le montant requis et le remit au notaire, qui paya l'obligation grevant la propriété et remit la balance à M. Loy.

La seule question qui nous reste à étudier est donc la suivante : La déclaration faite par M. Loy à ce sujet est-elle vraie ou fausse ? Il a juré, et son témoignage est corroboré par les dires de trois autres témoins, que ce n'est qu'une fois le contrat signé qu'il a appris que Johnston agissait au nom du gouvernement. Voilà la preuve. Le 16 septembre il ignorait que le gouvernement devait acheter cette propriété de Johnston, et c'est là la déclaration contenue dans la lettre——

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député vient de faire une déclaration importante, et j'aimerais à savoir à quelle date le contrat a été signé ?

M. WADE : Si je me rappelle bien, je crois qu'il a été signé dans le mois de décembre.

L'honorable M. HAGGART : Dans ce cas, en prenant vos propres paroles, il devait connaître ce fait le 8 septembre.

M. WADE : Pas du tout. L'honorable député ne me paraît pas écouter mes remarques avec l'intention de se renseigner, car il aurait compris, comme je l'ai dit, que ce n'est que le 16 septembre, lorsque M. Loy a reçu la lettre du secrétaire du département, qu'il s'est rendu compte que le gouvernement était en frais d'acheter cette propriété de M. Johnston. Voilà ce que j'ai dit.

L'honorable M. HAGGART : Oui.

M. WADE : Maintenant, si M. Johnston a acheté la propriété de bonne foi de M. Loy, n'avait-il pas le droit de la revendre au gouvernement ?

M. R. L. BORDEN : Comme le gouvernement a refusé de laisser imprimer la preuve dans cette affaire, nous ne sommes pas parfaitement au courant de tous les faits de la cause, et je suis obligé de poser une question. Quand l'acte de vente de Loy à Johnston a-t-il été signé ?

M. WADE : Je crois que c'est le premier ou le deuxième jour de décembre.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que c'était là la date de la vente de Johnston à la Couronne.

M. WADE : Non. C'est dans le mois de janvier que cette vente à eu lieu.

M. R. L. BORDEN : Est-ce le cas que M. Loy a reçu cette lettre six semaines avant de vendre à Johnston ?

M. WADE : C'est bien cela. Il l'a reçue vers le 16 ou le 17 septembre.

L'honorable M. HAGGART : Le 8 septembre.

M. WADE : Il est possible que ce soit le 8 septembre ; je ne discuterai pas pour quelques jours de différence. Il a compris par cette lettre que Johnston était en pourparlers avec le gouvernement pour lui vendre cette propriété.

M. R. L. BORDEN : Je crois devoir poser une autre question à l'honorable député. C'est le seul moyen que nous ayons de connaître les faits, vu que la preuve n'est pas imprimé. Je ne comprends pas bien la réduction de $300 sur le prix de vente. On a prétendu que cela représentait la commission payée par M. Loy à M. Johnston pour ses services comme agent. L'honorable député (M. Wade) explique cette transaction d'une autre manière, et sa prétention demande à être prise en considération, car j'ai été fortement impressionné par la déclaration faite par les membres de la gauche. Mon honorable ami (M. Wade) prétend lui que c'est une réduction que M. Loy a faite sur le prix de vente et non une commission qu'il a accordée à M. Johnston ; c'était une réduction sur le prix de vente que M. Johnston avait consenti à payer en premier lieu à M. Loy. L'honorable député devrait nous faire connaître la preuve sur ce point, car cela est très important pour la question que nous avons à décider.

M. WADE : La preuve sur ce point est la suivante : Le prix convenu entre M. Loy et M. Johnston était de $10,000, aucune commission ne devait être payée à ce dernier et il n'en a jamais été question.

M. R. L. BORDEN : Il ne devait pas y en avoir, s'il s'agissait d'une simple vente.

M. WADE : C'était une simple vente. Cela avait lieu au commencement des pourparlers. Les choses en restèrent là jusqu'à la fin de novembre ou au commencement de décembre, alors que M. Johnston alla trouver M. Loy et lui dit qu'il éprouvait beaucoup de difficulté à se procurer de l'argent, et que M. Loy allait être obligé de faire une réduction dans le prix—c'est là la preuve—et M. Loy, qui avait besoin d'argent à cette époque, consenti à faire une réduction de $300 sur le prix de vente.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une autre question? Je le prie de m'excuser si je l'interromps aussi souvent, mais tout cela est dû à ce que la preuve n'est pas imprimée.

M. WADE : Je me ferai un plaisir de répondre à toutes les questions de l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : M. Loy a-t-il demandé à cette époque à M. Johnston, ce qu'il s'attendait à recevoir du gouvernement?

M. WADE : Il n'existe aucune preuve sur ce point, mais je puis assurer à mon hono-

rable ami que si M. Loy avait su à cette date que M. Johnston devait recevoir $10,000 du gouvernement pour la propriété, il ne lui aurait certainement pas fait une réduction de $300. Il y a une autre chose. M. Johnston recevait de M. Dandurand, l'agent d'immeubles, $50 ou $60 pour se rendre à Valleyfield et acheter cette propriété. C'est de cette manière que M. Johnston devait être payé, mais, comme question de fait, c'est lui qui a conduit toute l'affaire et qui a réussi à obtenir une remise de $300 sur le prix qu'il devait payer pour la propriété.

M. LENNOX : Lorsque le premier ou le deuxième jour de décembre les parties ont convenu de modifier le prix de vente, l'honorable député (M. Wade), qui est un avocat distingué, voudrait-il nous dire s'il croit que cela constituait un nouveau contrat, M. Johnston ne s'étant pas conformé aux conditions de la promesse de vente?

M. WADE : Certainement que non. Je serais porté à considérer cette dernière transaction comme étant uniquement une modification des conditions du contrat qui existait déjà entre les parties. Il ne peut y avoir de doute sur ce point. C'est à peu près là tout ce que j'avais à dire à ce sujet, et il ne me reste plus, M. l'Orateur, qu'à exprimer tout le regret que j'éprouve à voir que ma conduite comme président de ce comité n'a pas donné satisfaction à l'honorable député de Jacques-Cartier, mais il y a une certaine classe d'avocats qui sont portés à critiquer les décisions rendues contre eux par les juges, dans des causes qu'ils n'auraient jamais dû intenter, et je ne vois pas pourquoi je priverais mon honorable ami (M. Monk) de ce privilège.

L'honorable M. HAGGART : Permettez-moi, M. l'Orateur, de dire en peu de mots ce que je pense de cette affaire. En me basant sur le rapport présenté par la minorité, je constate qu'une promesse de vente avait été consentie en faveur d'un M. Johnston, qui agissait comme agent de M. Dandurand, de Montréal, et qui a été employé par le ministère des Travaux publics, pour acheter cette propriété. Cette promesse de vente fut obtenue en juillet, et elle expirait le 31 du même mois. Pour obtenir cette promesse de vente, M. Johnston dut payer $100, et M. Loy s'engagea à lui vendre la propriété pour $10,000. Le 8 septembre, longtemps après le délai fixé dans la promesse de vente, M. Loy reçoit une lettre ou un télégramme d'un employé du ministère ds Travaux publics lui demandant d'envoyer les plans de cette propriété.

Quelques VOIX : Non, non.

L'honorable M. HAGGART : Je vais donner lecture de ce télégramme :

J'accuse réception de votre lettre du 9 septembre, contenant copie du plan de la ville de Valleyfield, le département ayant besoin de ce plan pour compléter l'achat de la propriété de M. R. B. Johnston.

Pourquoi avait-on besoin de ce plan? Pour compléter l'achat de la propriété. Le président du comité admet que M. Loy devait savoir que le gouvernement avait l'intention d'acheter cette propriété quand il a reçu cette lettre. Dans ce cas, M. Loy savait le 8 septembre que le gouvernement allait acheter ce terrain pour y construire un édifice public. Il n'était nullement tenu à cette époque de vendre cette propriété à M. Johnston.

M. COWAN : Pourquoi pas?

L'honorable M. HAGGART : Le délai mentionné dans la promesse de vente était expiré depuis le 31 juillet.

M. RUSSELL : Cela n'est pas conforme à la preuve.

L'honorable M. HAGGART : Alors, les documents sont inexacts. La promesse de vente porte la date du 16 juillet et elle devait être bonne pour quinze jours.

Quelques VOIX : Non, non.

L'honorable M. HAGGART : La promesse de vente et son acceptation. Est-ce une promesse de vente éternelle? Quand doit-elle expirer: Elle doit prendre fin à l'expiration des quinze jours qui y sont mentionnés, et, passé ce délai, M. Loy n'était plus obligé de vendre la propriété. Dans tous les cas, le 8 septembre, il était averti par le gouvernement que la propriété était achetée pour lui et c'est le 1er décembre qu'il a signé l'acte de vente et reçu le prix convenu. Pouvait-il ignorer à cette époque qu'il vendait virtuellement son terrain au gouvernement afin que ce dernier puisse y construire un bureau de poste?

M. BELCOURT : Sans vouloir revenir sur ce qui a été dit à ce sujet par l'honorable député (M. Wade), je tiens à exprimer mon opinion sur cette question. Quels sont les faits? Le 14 juillet, M. Johnston, agissant en qualité d'agent de M. Dandurand—et je suis prêt à admettre qu'il représentait le département des Travaux publics—obtenait une promesse de vente de la propriété, laquelle promesse de vente devait expirer le 16 du même mois. Le 16 juillet, la promesse de vente fut mise à effet et M. Johnston paya $100 à M. Loy. Il n'y a rien dans la preuve qui démontre que M. Johnston savait qu'il agissait pour le compte du gouvernement. M. Dandurand s'est contenté de lui dire d'aller acheter cette propriété. Seul M. Dandurand savait que le gouvernement avait besoin de ce terrain.

M. MONK : M. Dandurand a établi clairement dans son témoignage qu'il avait dit à Johnston que cette propriété était achetée pour le compte du gouvernement.

M. BELCOURT : Ce n'est pas ce dont je me rappelle. Si ma mémoire est fidèle, je crois que Johnston lui-même ignorait que le gouvernement eut besoin de cette propriété.

L'honorable M. TARTE : Il ne le savait pas.

M. BELCOURT : Et il supposa que l'on avait besoin du terrain pour y construire un théâtre ou un magasin à rayons.

M. MONK : M. Dandurand a corrigé cela.

L'honorable M. TARTE : Dandurand et Johnston ont juré que ce dernier ignorait pour qui il achetait.

M. LENNOX : L'honorable député ne se rappelle-t-il pas que lorsque Johnston a été entendu comme témoin, il a déclaré dans son témoignage qu'il savait que l'on avait besoin de la propriété pour y construire un bureau de poste, et qu'il savait cela lorsqu'il s'est rendu à Valleyfield?

L'honorable M. TARTE : Non.

M. LENNOX : Et qu'il a cru qu'il était libre de choisir l'emplacement.

M. BELCOURT : Je viens de dire ce dont je me rappelle, et il est inutile que je le répète. Chose certaine, c'est que le 16 juillet Johnston s'est prévalu de sa promesse de vente, et il a payé ce jour-là $100 à M. Loy. Il ne peut y avoir de doute sur ce point. Les parties se trouvaient alors dans la même position que si ce jour-là, au lieu d'une promesse de vente, il eut existé entre eux une vente réelle.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami sait-il que lorsqu'une propriété grevée d'une substitution est vendue à quelqu'un qui ignore ce fait, mais qui avant de payer le prix d'acqisition, apprend la chose, se trouve liée par cette substitution?

M. BELCOURT : Je ne vois pas en quoi cela se rapporte à la question?

M. R. L. BORDEN : L'honorable député me permettra peut-être de lui expliquer la chose. Supposons qu'un membre du parlement soit en frais de vendre une propriété ne sachant pas que son acquéreur l'achète au nom du gouvernement, et qu'avant de conclure le marché et de recevoir le prix, il apprenne la chose, il se trouve soumis aux dispositions du statut.

M. BELCOURT : Je nie cette prétention de l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) n'a pas eu ce courage.

M. BELCOURT : Je dis que tel ne serait pas le cas dans la province de Québec, où la transaction a eu lie, et je parle en ma qualité d'avocat, possédant une certaine connaissance de la loi qui existe dans cette province. Que l'honorable député me permette de lui citer une autorité. Le chef de la gauche n'est peut-être pas aussi familier que nous le sommes avec le code civil de la province de Québec, mais s'il veut bien lire les article 1472 et 1476 il verra que j'ai raison. L'article 1472 se lit comme suit :

La vente est un contrat par lequel une personne donne une chose à une autre, moyennant un prix en argent que la dernière s'oblige au payer.

Elle est parfaite par le seul consentement des parties, quoique la chose vendue ne soit pas encore livrée.

La vente est parfaite par le seul consentement des parties, et je prétends que le 16 juillet Johnston est devenu propriétaire du terrain de Loy, et que tout ce qui peut avoir eu lieu après cette date n'a pas modifié la situation légale des parties. L'article 1476 dit :

La simple promesse de vente n'équivaut pas à une vente; mais le créancier peut demander que le débiteur lui délivre un titre de vente suivant les conditions de la promesse, et qu'à défaut par lui de ce faire, le jugement équivaille à tel titre et en ait tous les effets légaux ; ou bien il peut recouvrer des dommages-intérêts suivant les dispositions contenues au titre des obligations.

Du 17 juillet au 20 janvier 1903, date de la vente, M. Johnston était en droit de dire à M. Loy : "Vous êtes obligé de me céder cette propriété." Et si M. Loy eut refusé, M. Johnston pouvait le poursuivre en exécution de la promesse de vente.

M. MONK : L'honorable député prétend-il que les décisions que j'ai citées, qui font jurisprudence dans la province de Québec, et qui sont à l'effet que si un homme ne se conforme pas aux conditions énoncées dans la promesse de vente, il ne peut réclamer la propriété, sont erronées?

M. LEMIEUX : C'est là la jurisprudence, mais ce n'est pas la loi.

M. BELCOURT : Je considère qu'une promesse de vente consentie dans ces conditions, et accompagnée d'arrhes, équivaut à une vente. L'honorable député met-il ce principe en doute?

M. MONK : Certainement. J'ai cité des autorités pour démontrer que l'on est tenu de se conformer aux conditions de la promesse de vente.

M. BELCOURT : Cela n'équivaut pas à une négation du principe que j'ai énoncé. Mais je sais que l'honorable député se gardera bien de le nier. Ceci étant admis, le fait de la part de M. Loy d'avoir appris en septembre—et j'admets, pour les besoins de l'argumentation, qu'il a été averti que le ministère des Travaux publics avait besoin de son terrain pour y construire cet édifice public.

L'honorable M. TARTE : Il fut averti que le département l'avait acheté.

M. BELCOURT : En supposant que M. Loy sût parfaitement que l'on avait besoin de cette propriété pour des fins d'intérêt public, il ne pouvait refuser de compléter le marché intervenu entre lui et M. Johnston, le 16 juillet, sans s'exposer à être poursuivi par ce dernier en exécution des conditions

de la promesse de vente. Afin de décider si cette transaction est une violation des dispositions de l'acte concernant l'indépendance des membres de ce parlement, il nous faut tenir compte de ce qui a eu lieu le 16 juillet; et si la transaction intervenue ce jour-là est parfaitement légitime, M. Loy n'a pas violé les dispositons de la loi.

Il n'y a rien dans la preuve qui soit de nature à faire croire que le 16 juillet M. Loy avait été averti ou savait que M. Johnston avait besoin de cette propriété dans un autre but que pour y construire un théâtre ou un magasin à rayons. Mais les membres de la gauche allèguent que le délai mentionné dans la promesse de vente était expiré, qu'au point de vue légal M. Loy n'était pas tenu de se conformer à l'arrangement intervenu le 16 juillet, et que les renseignements qu'il avait acquis depuis cette date auraient dû l'empêcher de signer cet acte de vente. Je dis que cette prétention n'est pas fondée en droit. La loi de la province de Québec l'obligeait à remplir l'engagement qu'il avait pris. Le délai apporté à exécuter la promesse de vente ne lui donnait que le droit de réclamer des intérêts. L'article 1077 dit :

Les dommages-intérêts résultant du retard ne consistent que dans l'intérêt au taux légalement convenu entre les parties, ou en l'absence de telle convention, au taux fixé par la loi.

La loi obligeait donc M. Loy a remplir les conditions de la promesse de vente, malgré les renseignemnts qu'il pouvait avoir acquis deux mois auparavant. Je désire indiquer une contradiction flagrante dans les dires de mon honorable ami de Jacques-Cartier, qui démontre bien clairement qu'il est lui-même convaincu que l'accusation portée contre M. Loy n'est pas prouvée, bien qu'il ne se soit pas rendu compte de la chose sur le moment. Que dit le paragraphe 8 :

Que depuis le transfert par ledit George Loy de ladite propriété à Archambault jusqu'à la date de la vente de ladite propriété à la Couronne ou au gouvernement du Canada, ledit George Loy n'a jamais cessé d'en être propriétaire—et qu'à l'époque de la vente de ladite propriété, le 20 janvier 1903——

——et j'attire l'attention de la Chambre sur les mots suivants :

—ledit Robert Bruce Johnston a simplement agi pour et au nom dudit Loy.

L'honorable député prétend que M. Johnston était l'agent de M. Loy. C'est cette accusation qu'il doit prouver pour établir que la loi a été violée.

M. WARD : L'honorable député (M. Belcourt) me permet-il de lui poser une questin ? Quel serait l'effet du délai de 15 jours mentionné dans l'acceptation de cette promesse de vente, d'après les lois de la province de Québec ? Combien de temps, par exemple, après l'expiration des 15 jours, Johnston aurait-il pu exiger l'exécution du contrat ? Pouvait-il le faire en aucun temps?

M. BELCOURT: Non, pas en aucun temps. Je comprends que ce délai de 15 jours a été demandé par Johnston lui-même——

M. WARD : Pour examiner les titres——

M. BELCOURT : Oui. Durant ce délai, Loy devait lui transporter la propriété. Mais des difficultés ont surgi. Johnston a consenti à conclure la vente plus tard et je prétends que c'est la seule chose qui nous doit occuper, parce que Loy était obligé de faire ce que Johnston exigeait de lui, malgré l'expiration du délai.

M. WARD : Alors, Johnston aurait pu faire accepter le contrat cinq ans plus tard?

M. BELCOURT : Il m'est impossible de continuer si je suis continuellement interrompu. J'en étais à dire que l'honorable député de Jacques-Cartier a prétendu que Johnston était l'agent de Loy ; or je dis, et je crois qu'il admette que pour établir que Loy a violé cet article de la loi, il était nécessaire de prouver cette agence. L'article 10 dit :

Quiconque aura ou possèdera, entreprendra ou exécutera, directement ou indirectement seul ou avec un autre, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un tiers, un contrat ou marché explicite ou implicite, avec ou pour le gouvernement du Canada au nom de la Couronne, ou avec ou pour quelqu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada, en vertu duquel des deniers publics du Canada devront être payés, sera inéligible comme membre à la Chambre des communes, et ne pourra ni siéger, ni voter dans ladite Chambre.

La loi parle d'un agent du député contre lequel l'accusation est portée et non pas d'un agent de la Couronne, autrement, comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) tous les membres de la Chambre seraient continuellement exposés à perdre leur siège. La loi dit qu'un membre de cette Chambre ne devra pas, ni directement ni par l'entremise d'un agent, chercher à vendre sa propriété à la Couronne. Or, qu'est-ce que l'honorable député de Jacques-Cartier voudrait faire déclarer par la Chambre ? Non seulement il admet qu'il n'est pas prouvé que Johnston était l'agent de Loy, mais dans le rapport qu'il demande à la Chambre d'adopter, il est dit :

Dans ces circonstances, M. Loy ne pouvait ignorer que Johnston était l'agent du gouvernement pour l'achat de sa propriété.

Rappelons-nous bien, M. l'Orateur, que l'accusation comporte que Johnston était l'agent de Loy. Or, mon honorable ami nous demande de déclarer aujourd'hui que Johnston était l'agent du gouvernement. Voici une contradiction évidente qui démontre clairement que l'honorable député de Jacques-Cartier, en examinant les témoignages, en est venu lui-même à la conclusion qu'il n'est pas prouvé que Johnston était l'agent de Loy.

Personne ne conteste que Johnston était l'agent du gouvernement. Il a été employé par M. Dandurand qui était l'agent de la

Couronne, mais M. Loy n'en savait rien, et assurément, nous ne déclarerons pas qu'un membre de cette Chambre a violé la loi concernant l'indépendance du parlement, en vendant sa propriété, si à ce moment-là, il ignorait que l'acheteur était un agent de la Couronne. L'honorable député de Hamilton (M. Barker) ne veut pas suivre le député de Jacques-Cartier sur ce terrain. Il ne veut pas demander à la Chambre de dire qu'il y a eu violation de la loi, comme le voudrait l'honorable député de Jacques-Cartier.

M. BARKER : L'honorable député (M. Belcourt) me permettra de lui faire remarquer que n'ai pas dit cela. J'ai expliqué qu'il n'était pas ici question d'une offense morale, mais simplement de savoir si la lettre du statut avait été violée.

M. BELCOURT : J'ai compris que l'honorable député disait que le plus que l'on pouvait prétendre, c'est qu'il y avait eu une violation technique de la loi.

M. BARKER : Non.

M. BELCOURT : Alors, je n'insiste pas sur ce point. Quoi qu'il en soit, il est évident que le député de Jacques-Cartier a été obligé de dire dans le rapport de la minorité que les deux autres accusations, savoir : que le prix était excessif et qu'il y avait d'autres propriétés à Valleyfield avantageusement situées pour l'érection d'un bureau de poste, n'ont pas été prouvées.

M. MONK : L'honorable député ne doit pas chercher à défigurer le sens du rapport. Le rapport de la minorité dit qu'il se limite à la question qui a été directement soumise au comité. L'honorable député se rappelle très bien la nature des témoignages entendus quant à la valeur de la propriété et à la possibilité d'obtenir un autre terrain.

M. BELCOURT : Je suppose que si l'honorable député (M. Monk) avait pu établir, à sa propre satisfaction, que le prix payé est excessif, il l'aurait mentionné dans son rapport. Si la preuve démontrait que le ministre des Travaux publics avait payé trop cher, son devoir était de le dire. Pourquoi a-t-il mis cela dans son accusation, si c'est c'était étranger à la question et inutile ? Je considère que, de son propre aveu, il n'a pas réussi à établir que la propriété a été payée trop cher et qu'il y en avait d'autres disponibles.

Quant à l'autre accusation, l'honorable député en fait justice lui-même en déclarant par sa motion que Johnston était l'agent du gouvernement. L'accusation comportait que Johnston était l'agent de M. Loy. Pour prouver cette accusation, il aurait fallu démontrer que Loy savait, au moment de la vente, que la propriété était achetée pour le gouvernement. Après avoir entendu la déclaration du député de Beauharnois et les explications du député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), l'honorable député (M. Monk) aurait dû retirer son accusation, car les documents qu'il avait en mains, font voir que deux mois après avoir consenti une promesse de vente, M. Loy n'avait pas pu savoir que sa propriété était achetée par le gouvernement.

L'honorable député de Jacques-Cartier déclare et nous sommes tenus d'accepter sa parole, qu'il n'avait pas d'autre motif que de faire respecter la loi. Mais tout en acceptant sa parole, je crois que le public sera fortement porté à croire que cette démarche était une tentative, sinon de sa part, de la part d'un ancien membre de cette Chambre, pour se venger d'un adversaire politique. Je maintiens que les accusations ne sont pas corroborées par les témoignages, et pour justifier le vote que j'entends donner sur cette question, je ne demande pas d'autre raison que l'aveu contenu dans la motion de l'honorable député lorsqu'il dit que Johnston était l'agent du gouvernement et non celui de M. Loy.

M. R. L. BORDEN : Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur cette question, mais les étranges propositions émises par l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) m'obligent à faire quelques remarques. D'abord, je considère comme regrettable que l'honorable premier ministre qui après l'Orateur, est responsable de la dignité de la Chambre, ait jugé à propos, dans sa sagesse, de nous obliger à discuter cette question sans avoir les témoignages en notre possession. La motion qu'il a fait adopter hier, renvoie la question de l'impression de ces témoignages à un comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes. Voilà la position dans laquelle nous sommes actuellement. L'impression de ces témoignages qui concernent l'honneur, les privilèges et les prérogatives de cette Chambre, est laissée à un comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes. Je considère que ce n'était pas la bonne manière de régler cette question, et il est regrettable que l'honorable premier ministre n'ait pas voulu consentir à l'impression de ces témoignages.

Au cours du débat, il s'est produit pluiseurs discussions sur des questions de faits, bien qu'on nous ait donné l'assurance hier, qu'il était absolument impossible que cela pût se produire. Les membres de la Chambre, en ce moment, sont dans le doute. J'y suis moi-même, quant à la nature des témoignages, sur certains points qui ont été mentionnés.

Mais je tiens surtout à relever certaines remarques de l'honorable député d'Ottawa, concernant les effets de cette loi. Je parle de la loi de ma province, car je ne prétends pas pouvoir me prononcer avec autorité sur la loi de la province de Québec. Pour ce qui concerne la loi de ma province, je repousse catégoriquement le principe émis par l'honorable député d'Ottawa. La loi de la Nouvelle-Ecosse, conforme en cela à la loi d'Angleterre, ressemble beaucoup à celle qu'il vient de nous expliquer comme

étant la loi de Québec. Si une convention est faite pour la vente d'un terrain, bien qu'aucun contrat ne soit alors passé, bien qu'aucun argent ne soit alors payé, le terrain, en équité, mais non en loi, devient la propriété de l'acquéreur ; le vendeur a droit d'en exiger le paiement. Voilà la règle en équité, et cela ressemble beaucoup à la loi de la province de Québec telle que vient de l'expliquer l'honorable député, mais je lui ferai remarquer que d'après la loi anglaise—je ne parle que de la loi d'Angeterre et de celle de ma province——

M. RUSSELL : La question qui nous occupe est de savoir si le retard apporté dans le paiement du prix d'achat met fin au contrat et libère les deux parties. Quelle est l'opinion de l'honorable député sur ce point.

M. R. L. BORDEN : J'aurai l'occasion de m'expliquer longuement sur ce point avant de reprendre mon siège.

M. RUSSELL : J'appréhendais que mon honorable ami ne l'oubliât.

M. R. L. BORDEN : La loi anglaise fait des distinctions entre la position d'un homme qui a fait une vente formelle et a reçu le prix de vente, et celle d'un homme qui a signé un contrat, mais n'a pas encore reçu un titre parfait, ou le prix de vente. Une de ces distinctions est celle que j'ai mentionnée il y a un instant. Il y en aurait une autre à faire, dans une question comme celle qui nous occupe et qui concerne l'intérêt public, car elle découlerait logiquement de la proposition émise par l'honorable député d'Ottawa ? A-t-il songé à cela ? Sa prétention était que si un membre de cette Chambre consentait une promesse de vente à quelqu'un et apprenait par la suite que l'acheteur opérait au nom et pour le compte du gouvernement, il avait le droit de parfaire quand même le marché.

M. BELCOURT : Je ne conteste pas cela, mais ce n'est pas ce qui a lieu ici.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député le contestait il y a un instant. Il nous a affirmé, sur sa réputation comme avocat, que cet homme pouvait continuer et terminer le contrat. Il a changé d'opinion depuis et cela est heureux, car c'était une doctrine monstrueuse. Qu'est-ce qui en pourrait découler ? D'après la loi de la Nouvelle-Ecosse, d'après la loi d'Angleterre, et aussi d'après la loi de la province de Québec, je suppose, le principal, dont le nom n'apparaît pas, peut être poursuivi par celui avec lequel il a passé un contrat, et partant, dès qu'un membre du parlement apprend qu'il contracte avec le gouvernement, si ce dernier ne juge pas à propos de donner suite à son engagement, nous verrions un membre du parlement poursuivre, devant la cour de l'Echiquier, le gouvernement pour le forcer à lui payer le prix de la propriété qu'il lui aurait vendue.

M. BELCOURT : Le cas que j'ai supposé n'était pas du tout celui-là, et le cas actuel n'est pas du tout celui qe l'honorable député suppose.

M. R. L. BORDEN : Je constate avec plaisir que j'ai mal compris l'honorable député. Je n'aurais pas pris la parole si je n'avais pas cru qu'il avait déclaré expressément qu'il interprétait la loi de la province de Québec comme je viens de l'expliquer.

M. WADE : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ? Quand M. Loy a-t-il appris qu'il vendait au gouvernement ? Je soutiens que M. Loy n'a su qu'après la signature du contrat, que Johnston était l'agent du gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami est libre d'envisager la question au point de vue qui lui plaira. Je ne lui conteste pas ce droit. Mais il y a dans cette affaire des circonstances qui, à mon sens, permettent d'en venir à une autre conclusion. D'après les témoignages qu'il ne m'a pas été donné de lire, il semblerait qu'il avait été beaucoup question de cette propriété, pour y construire un bureau de poste. Il semblerait aussi que lorsque M. Johnston s'est présenté, M. Loy a soupçonné qu'il pouvait être envoyé par le gouvernement. Une promesse de vente a été consentie ; je n'y reviendrai pas, vu qu'elle a déjà été citée deux ou trois fois. Les conditions de cette promesse de vente n'ont pas été remplies. Six semaines avant la vente formelle de la propriété, M. Loy a reçu du ministère des Travaux publics, une lettre datée du 18 septembre, dans laquelle on lui dit expressément qu'on a besoin d'avoir de lui certains renseignements concernant la ville de Valleyfield, et que ces renseignements se rapportent à l'achat de la propriété de R. B. Johnston. L'honorable député d'Annapolis, et quelques autres députés de la droite, ont trouvé à cela une explication ingénieuse. Ils prétendent que cela ne signifie rien autre chose que M. Loy s'était engagé à vendre à M. Johnston, que ce dernier avait acheté en son propre nom, et avait ensuite consenti à revendre la propriété au gouvernement. Cela est possible, mais il n'est pas naturel que M. Johnston revende immédiatement au gouvernement avant d'avoir obtenu un titre de M. Loy.

M. WADE : Pas immédiatement, deux mois plus tard.

M. R. L. BORDEN : Disons deux mois plus tard ; mais il n'en est pas moins regrettable que M. Loy n'ait pas été appelé devant le comité pour dire ce qu'il a compris par cette lettre. Lui a-t-on demandé ce qu'il avait compris par cette lettre?

M. BELCOURT : M. Loy a comparu devant le comité.

M. R. L. BORDEN : Je le sais, mais je crois qu'il n'a pas été interrogé après la production de cette lettre. Ai-je raison ou

tort? Ici encore, on remarquera que le refus du gouvernement de faire imprimer les témoignages, nous met dans l'embarras. Ai-je raison ou tort de supposer que M. Loy n'a pas été interrogé par le comité, après la production de cette lettre?

M. BARKER : Il ne l'a pas été.

M. R. L. BORDEN : Il est regrettable qu'on ne lui ait pas fourni l'occasion d'expliquer ce qu'il a compris par cette lettre.

M. WADE : M. Loy était présent. Pourquoi les honorables députés de la gauche ne l'ont-ils pas questionné.

M. R. L. BORDEN : Je demande cela dans l'intérêt de M. Loy lui-même, car voici une lettre adressée à M. Loy le 8 septembre, six semaines avant la conclusion de ce marché, dans laquelle il est clairement expliqué que celui qui est allé lui demander une promesse de vente est sur le point de vendre cette propriété au gouvernement. Je répète que dans ces circonstances, il est regrettable que M. Loy n'ait pas été appelé devant le comité pour expliquer les impressions que la lecture de cette lettre a pu faire.

M. BELCOURT : En supposant même qu'à cette date du 8 septembre, M. Loy sût que la propriété achetée par M. Johnston devait être revendue au gouvernement, l'honorable député prétend-il que cette connaissance de la part de M. Loy le déliait de l'obligation de remplir le contrat qu'il avait passé avec M. Johnston, le 16 juillet?

M. R. L. BORDEN : Je ne comprends pas ce que l'honorable député veut dire.

M. BELCOURT : Les tribunaux l'auraient-ils libérés de l'obligation d'exécuter le contrat du 16 juillet?

M. R. L. BORDEN : Si M. Loy savait à ce moment que M. Johnston agissait pour le gouvernement——

M. BELCOURT : Supposons-le.

M. R. L. BORDEN : J'ai déjà posé cette question à l'honorable député et il m'a donné sa réponse ; maintenant, je la lui pose encore et il m'en donne une autre.

M. BELCOURT : J'aime à croire que l'honorable député est sincère. Supposons, dis-je, que le 8 septembre M. Loy ait appris que le gouvernement était en marché d'acheter la propriété. Cela le mettait-il en état de refuser d'exécuter le contrat passé avec M. Johnston le 16 juillet?

M. R. L. BORDEN : S'il y avait eu, en premier lieu, un contrat formel entre M. Johnston et M. Loy et si ce contrat avait été exécuté par les parties contractantes, de manière à transférer effectivement la propriété à M. Johnston, il est évident que toute transaction subséquente entre M. Johnston et le gouvernement, ne pouvait pas concerner M. Loy.

M. BELCOURT : C'est toute la question.

M. R. L. BORDEN : Vous croyez que c'est toute la question?

M. BELCOURT : Oui.

M. R. L. BORDEN : J'ai eu beaucoup de difficulté à me faire comprendre. Mais si d'un autre côté M. Johnston est venu trouver M. Loy, à titre d'agent du gouvernement—et il n'y a pas de doute qu'il était l'agent du gouvernement, qu'il le sût ou non—pour lui acheter sa propriété et qu'avant la vente, bien qu'une convention eut lieu, M. Loy ait été informé qu'il s'agissait réellement d'une opération entre lui et le gouvernement, je maintiens que ce contrat ne pouvait pas être exécuté entre ces deux parties, car on se trouverait alors dans la position ridicule que j'ai signalée il y a un instant. En supposant que le gouvernement refuserait de payer le prix d'achat, on verrait un membre du parlement poursuivre la Couronne et dire devant le tribunal : J'ai fait un marché avec votre agent, ne sachant pas qu'il était votre agent, et je me suis engagé à lui vendre cette propriété. Je découvre maintenant qu'il est votre agent et vous refusez d'exécuter votre contrat. En vertu d'une pétition de droit, je me présente devant la cour de l'échiquier et je vous réclame la somme de $10,000 que vous vous êtes engagé à me payer pour cette propriété. Ni l'honorable député d'Ottawa, ni aucun de ses amis, ne voudront prétendre un instant qu'un semblable plaidoyer serait écouté par la cour de l'Echiquier.

L'honorable M. TARTE : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

Bien que n'étant pas avocat, je puis jeter quelque lumière sur la question. Le 16 septembre, le secrétaire du ministère des Travaux publics écrit à M. Loy pour lui dire qu'il a besoin d'une charte, à propos de l'achat de la propriété de M. Johnston. M. Loy considérait à cette époque qu'il avait vendu cette propriété à M. Johnston. Cette lettre faisait-elle autre chose que l'informer que M. Johnston avait revendu la propriété au gouvernement ? Voilà le point que je voudrais voir tirer au clair.

M. R. L. BORDEN : Ceci est une nouvelle preuve qu'il est regrettable que M. Loy n'ait pas été interrogé par le comité, après la production de cette lettre. Est-ce que je me fais bien comprendre de mon honorable ami ?

L'honorable M. TARTE : Parfaitement.

M. R. L. BORDEN : Il est possible qu'à la lecture de cette lettre M. Loy n'ait compris qu'une chose : que M. Johnston avait acheté cette propriété de bonne foi et avait ensuite passé un contrat avec le gouvernement pour la lui revendre, et que la Couronne voulait examiner les titres et avait besoin d'un plan de la ville pour cela. Cela exonérerait complètement M. Loy.

Mais, d'un autre côté, si cette lettre avait appris à M. Loy que M. Johnston n'achetait pas la propriété pour lui-même, mais bien pour la Couronne, et que cette dernière prenait les moyens de conclure le marché, la situation ne serait plus du tout la même.

L'honorable M. TARTE : Il a été prouvé que lorsque M. Johnston est allé trouver M. Loy, ce dernier ne savait pas que M. Johnston agissait pour le ministère des Travaux publics. Son témoignage est formel sur ce point.

M. WADE : En supposant que M. Johnston était l'agent du gouvernement et que le gouvernement était le principal, dont le nom n'apparaissait pas, l'honorable député (M. R. L. Borden) admettra que M. Johnston pouvait prendre des procédures contre M. Loy, pour le forcer à exécuter son contrat, s'il avait refusé de lui livrer la propriété. Si M. Johnston pouvait poursuivre M. Loy pour le forcer à exécuter son contrat et si, lors de la promesse de vente, M. Loy ignorait que M. Johnston était l'agent du gouvernement, M. Loy aurait-il pu invoquer, devant le tribunal, la loi concernant l'indépendance du parlement, pour refuser d'exécuter son contrat?

M. R. L. BORDEN : Ce serait exactement le même plaidoyer que dans le cas que j'ai supposé, il y a un instant. Mon honorable ami croit-il que M. Loy aurait gain de cause contre le gouvernement, devant la cour de l'Echiquier? Je ne suppose pas que M. Loy voudrait aller jusque-là. Mais en supposant qu'il intentât un procès, malgré tout mon respect pour l'opinion de mon savant ami, je ne partage pas son avis sur ce point.

M. HEYD : Si les avocats les plus éminents de la Chambre ne peuvent pas s'entendre du tout sur cette question, que pouvait faire ce pauvre M. Loy?

M. R. L. BORDEN : Cette question pourrait fort bien s'adresser à l'honorable premier ministre qui n'a pas voulu permettre à ces avocats, dont mon honorable ami parle en termes si élogieux, de lire les témoignages.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que ce serait encore bien pire si les témoignages étaient imprimés.

M. R. L. BORDEN : Je n'en sais rien.

M. BELCOURT : Mon honorable ami peut se consoler, car ces témoignages n'ont pas même été commentés devant le comité.

M. R. L. BORDEN : J'ai presque envie de dire comme Samuel Weller avant de quitter la barre aux témoins : " Y a-t-il encore quelqu'un qui désire me poser une question ? " En terminant, je n'ai plus qu'à dire que je n'interprète pas du tout le statut comme viennent de l'interpréter certains honorables députés de la droite. Si nous devons conclure des témoignages qui n'ont pas été imprimés, et des lettres produites, que M. Loy, jusqu'au moment où il a transporté sa propriété et a reçu le prix de vente, était sous l'impression qu'il vendait réellement sa propriété à M. Johnston, nous devons l'acquitter ; mais d'un autre côté, si les témoignages, la correspondance, toutes les circonstances qui ont accompagné l'opération, nous amènent à la conclusion qu'en aucun temps, avant le transport de la propriété et le paiement du prix, M. Loy a su que M. Johnston était l'agent du gouvernement, je considère qu'il ne doit pas être exonoré, comme le voudrait le rapport de la majorité du comité.

M. OSLER : M. L'Orateur, je regrette d'interrompre ce flot d'éloquence prétorienne, mais il est regrettable aussi d'entendre discourir toute une après-midi, sans entendre l'opinion d'un seul membre de la Chambre qui ne soit pas avocat. Je ne puis me former une opinion que par les discours que j'ai entendus, et tout ce que je puis dire en faveur de M. Loy, c'est qu'il est l'homme le plus innocent dont j'aie jamais entendu parler. Il est même trop innocent pour occuper un siège dans cette Chambre. Je suppose que tout le monde a entendu parler de cet aimable vieux charlatan, Samuel Pepys, qui se moquait de lui et des autres. Un jour qu'il était contrôleur de la marine du roi et qu'il avait raison de supposer qu'un certain quémandeur allait lui offrir un pot de vin, pour obtenir un emploi, il l'invita à dîner. M. Pepys, dans son langage imagé, raconte ainsi ce qui a eu lieu ensuite : Cet homme me remit une enveloppe qui, au toucher, paraissait contenir de l'argent ; arrivé chez moi, j'ai ouvert l'enveloppe, derrière mon dos, afin que si l'on me questionnait plus tard, je puis dire sans mentir qu'en ouvrant l'enveloppe, je n'y aie pas vu d'argent.

Pour en revenir à cette opération si simple et si ordinaire de l'achat d'un terrain, à Valleyfield, pour y construire un bureau de poste, opération dont il était question depuis des années, elle me paraît si compliquée, si entourée d'agents et de conditions extraordinaires, qu'il est impossible que M. Loy ait ignoré que le gouvernement voulait acheter sa propriété. Quant à cette diminution de $300 sur le prix de vente, cette somme a été payée, si j'ai bien compris l'honorable député d'Annapolis, après que M. Loy eût appris ou soupçonné que c'était le gouvernement qui achetait. Cela seul me paraît bien entraordinaire. De la manière dont les faits nous ont été expliqués, un homme qui n'est pas avocat sera porté à conclure que M. Loy savait que la propriété était achetée pour y ériger un hôtel des postes. S'il ne le savait pas, il est trop innocent pour représenter une division électorale dans cette Chambre.

M. HEYD : Il n'est pas encore six heures et j'espère que la Chambre permettra à un autre de ses membres qui n'est pas avocat, d'exposer sa manière de voir sur cette question. Nous avons écouté des membres du barreau toute l'après-midi, et pour moi, toute la question se résume à ceci : si M. Loy est

un menteur et un parjure, les honorables députés de la gauche ont raison ; mais s'il est un honnête homme, comme je le crois, ils ont tort. Je crois que M. Loy est honnête et j'appuierai le rapport de la majorité.

A six heures, la séance est levée.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC-PACIFIQUE.

M. McCARTHY (Simcoe-nord : Je propose l'adoption en troisième délibération du bill (n° 64) pour constituer en corporation la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique.

M. FOWLER : M. l'Orateur, avant que cette motion soit adoptée je désire proposer l'amendement suivant dont j'ai donné avis :

M. Fowler propose, comme amendement,—Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir de l'amender en retranchant l'article 11, ou bien d'amender ledit article en prescrivant que dans le cas où la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer acquerra tout ou partie des actions ordinaires de la Compagnie dite "Grand Trunk Pacific Railway Company," lesdites actions seront payées en espèces au pair de leur valeur par ladite Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer.

Il n'est pas nécessaire, pour le moment, de discuter cette question au long, puisqu'elle l'a été très à fond, quand le bill était devant le comité de la Chambre. Je considère que cette disposition est très importante. Comme on l'a fait remarquer, la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique pourraient conclure un arrangement en vertu duquel une partie ou la totalité des actions ordinaires de la nouvelle compagnie seraient transportées en bloc à la Compagnie du Grand Tronc en échange de certains privilèges accordés par cette compagnie à la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique.

On a fait remarquer aussi que cette disposition pourrait avoir un effet considérable sur le taux du fret que pourrait exiger le Grand Tronc-Pacifique dans les territoires qu'il traversera ; si la commission des chemins de fer, qui doit être nommée, est appelée à déterminer les taux de la nouvelle compagnie, le montant des actions émises par la nouvelle compagnie sera un facteur considérable auprès des commissaires. Par conséquent, il me paraît très important de prendre les précautions nécessaires pour empêcher tout arrangement de la nature de celui que je viens de signaler et d'exiger que toutes les actions qui seront mises sur le marché, soient qu'elles deviennent la propriété de particuliers ou de la Compagnie du Grand Tronc, ne soient transférées que pour une considération monétaire. De cette manière, le coût réel du Grand Tronc-Pacifique, en argent, sera la seule chose que les commissaires auront à prendre en considération, s'ils sont appelés à fixer les taux sur cette ligne. On objectera peut-être que les commissaires auront le droit de s'enquérir de ces choses et de s'assurer si ces actions ont été payée en argent. Cela est vrai, mais supposons que ces actions, ou une partie de ces actions, soient entre les mains de tierces parties, d'acquéreurs de bonne foi, qui ont versé le prix de leurs actions, bien que les premiers détenteurs les aient obtenues pour 10, 20 ou 30 cents au dollar, il ne serait pas juste de ne pas tenir compte à ces porteurs de bonne foi de ce qu'ils ont versé la prix de leurs actions. Je ne prolongerai pas mes remarques sur cette question. La chose me paraît si claire que je ne comprendrais pas que l'on pût s'opposer à l'adoption de mon amendement.

M. MACLEAN : M. l'Orateur, lorsque le projet du gouvernement relatif au Grand Tronc-Pacifique a été soumis à la Chambre, le premier ministre a déclaré qu'il insisterait pour que le Grand Tronc achète pour $25,000,000 de ses actions. Il me semble qu'il devrait nous dire de quelle manière il entend que la Compagnie du Grand Tronc acquierra ses actions—devra-t-elle les acheter ou pourra-t-elle les obtenir autrement ?

M. SPROULE : En attendant la réponse du premier ministre, je puis faire remarquer qu'il est dit dans le contrat que la Compagnie du Grand Tronc devra acquérir ces actions. Ce que nous voulons savoir, c'est de quelle manière elle devra les acquérir.

M. McCARTHY : L'amendement de l'honorable député de King ,N.-B. (M. Fowler) est absolument sans précédent. On a pas cité un seul cas dans lequel on ait inséré dans une charte une disposition obligeant une compagnie à vendre ses actions pour une somme déterminée. Quant à la question qui vient d'être posée au premier ministre, tout ce que j'en puis dire, c'est que je ne comprends pas qu'on puisse raisonnablement demander une pareille chose, savoir : comment une compagnie qui achète des actions devra les acheter. Supposons qu'elles les acquierre dans le cours ordinaire des affaires, conformément à la loi qui régit les contrats. Or, dans ce contrat le gouvernement oblige la Compagnie du Grand Tronc à acquérir pour $25,000,000 de ces actions. Pour ma part, je considère que c'est une sage précaution. Dans tous les cas, c'est une réponse à ceux qui prétendaient que la Compagnie du Grand Tronc n'encourageait pas et n'aidait pas le projet du Grand Tronc-Pacifique. Quand la Compagnie du Grand Tronc aura fait l'acquisition de ses actions, elle sera tenue de les garder pendant cinquante ans et peut-être

plus longtemps—tant que les obligations garanties par le gouvernement n'auront pas été payées. La compagnie ne pourra pas se défaire de ses actions, mais elle devra les conserver comme une garantie qu'elle est intéressée dans l'entreprise. Mais mettre dans une charte que certaines actions seront vendues pour de l'argent comptant et au pair, c'est quelque chose qui ne s'est encore jamais vu.

M. SPROULE : J'ai posé cette question parce que je la crois importante. On avait un but en introduisant cette disposition dans le contrat. Je suppose que l'on voulait inspirer de la confiance dans la compagnie en faisant voir au public que c'est une opération faite de bonne foi. Pourquoi obliger la Compagnie du Grand Tronc à acquérir ces actions, si ce n'est pas pour nous donner une garantie qu'il est intéressé dans la nouvelle entreprise et qu'il sera tenu de la mener à bonne fin ? L'honorable député de Simcoe-nord dit que cette exigence est sans précédent. C'est vrai, mais il ne doit pas oublier——

M. McCARTHY : Je ne dis pas que la question du contrat est sans précédent, car deux parties contractantes peuvent convenir de n'importe quoi : mais je dis qu'il est sans précédent d'insérer dans une charte une disposition exigeant que les actions d'une compagnie soient vendues un prix déterminé.

M. SPROULE : Bien qu'il n'y ait peut-être pas de précédent, l'intention du parlement est que ces actions soient acquises de manière à offrir une garantie. C'est la première fois que nous avons à nous occuper d'un bill comme celui-ci. Il y a deux compagnies, et les mêmes personnes font parties du bureau de direction de chacune.

Nous donnons aux directeur d'une compagnie le droit de se vendre à eux-mêmes, comme directeurs de l'autre compagnie, une certaine quantité d'actions aux prix qu'ils voudront. Un bureau de direction peut les vendre à l'autre à 5 cents du dollar. Prétendra-t-on qu'un transfert comme celui-là serait une garantie que l'entreprise sera menée à bonne fin ? Cet article me paraît plutôt de la poudre jetée aux yeux du public, car en obligeant le Grand Tronc à prendre pour $25,000,000 d'actions du Grand Tronc-Pacifique, rien n'empêche un bureau de direction de vendre ses actions à l'autre bureau de direction, qui est composé des mêmes personnes, à 20 pour 100 au-dessous de leur valeur. Alors, n'est-il pas raisonnable d'exiger que si la Compagnie du Grand Tronc achète les actions du Grand Tronc-Pacifique, elle devra payer un certain prix pour ces actions. Parlant de cette question, le premier ministre a dit : "Je puis dire dès à présent qu'un des premiers articles du contrat——"

M. McCARTHY : Je ne voudrais pas soulever d'objections futiles, mais il n'est pas permis, à propos d'un bill d'intérêt privé, de revenir sur un débat antérieur, concernant un projet du gouvernement.

M. SPROULE : Ces deux bills doivent être discutés concurremment. Ils ne font virtuellement qu'un seul contrat. L'un est le complément de l'autre et je maintiens respectueusement qu'il est parfaitement régulier de parler ici du projet du gouvernement.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député enfreint le règlement en faisant allusion à un débat qui a eu lieu au sujet d'un bill qui n'est pas actuellement devant la Chambre.

M. SPROULE : Me permettez-vous de vous faire observer, M. l'Orateur, que le bill que nous discutons en ce moment, concerne les actions du chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas le droit de rapporter ce qui s'est dit dans un débat antérieur, à propos d'une autres question.

M. SPROULE : Je maintiens respectueusement que je suis parfaitement dans l'ordre. Ce bill parle de $25,000,000 d'actions qui seront achetées par la Compagnie du Grand Tronc, et j'ai parfaitement le droit de rappeler que l'honorable premier ministre a expliqué à la Chambre pourquoi la Compagnie du Grand Tronc devait acquérir ces actions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a rien de cela dans le bill.

M. l'ORATEUR : L'honorable député est parfaitement libre de discuter les mérites du bill qui est actuellement soumis à la Chambre, mais non pas de citer des passages d'un débat antérieur qui a eu lieu sur un autre bill.

M. SPROULE : Ce débat se rapportait à la même question. Par exemple, je vois dans ce bill——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A la question.

M. SPROULE : Je parle de la question. L'honorable ministre n'a pas besoin de s'exciter.

M. WADE : A l'ordre !

M. SPROULE : Je suis dans mon droit et je m'adresse à l'Orateur. Je veux que l'honorable député d'Annapolis comprenne bien qu'une interruption futile ne m'arrêtera pas. Je discute en ce moment un amendement demandant que les $25,000,000 d'actions que devra acheter la Compagnie du Grand Tronc soient payés en argent et au pair, et je suis parfaitement dans mon droit en disant que le premier ministre nous a laissé entendre que cette disposition, telle qu'amendée, offre une garantie réelle.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit se conformer à ma décision.

M. SPROULE : Les amis du gouvernement et les journaux du gouvernement prétendent que cet article donne une garantie substantielle au pays, que la Compagnie du Grand Tronc appuie le projet et l'exécutera. Je prétends le contraire. Je dis : Donnez-nous une garantie substantielle en achetant ces actions avec de l'argent et au pair ; que la Compagnie du Grand Tronc fasse un achat réel de ces actions et non pas un simple virement. Que la Compagnie du Grand Tronc achète les actions sur le marché et alors elle donnera réellement 25 millions de garantie de l'exécution de son entreprise. Jusque-là le pays ne sera pas convaincu que la garantie est réelle. Je dis que la transaction, dans sa forme actuelle, ne peut supporter l'éclat du jour. Personne ne la considérerait comme une transaction légitime que cette Chambre pourrait approuver.

M. R. L. BORDEN : Avant que la proposition d'amendement soit mise aux voix, le gouvernement devrait faire une déclaration. Le gouvernement attache-t-il une importance spéciale au fait que le Compagnie du Grand Tronc est obligé d'acquérir pour 25 millions de dollars d'actions ordinaires de cette compagnie ? Je crois que c'est une question parfaitement juste à poser maintenant au gouvernement, et pour les raisons suivantes. On dit que la Compagnie du Grand Tronc couvre cette compagnie, et que le fait qu'elle possédera la majorité des actions ordinaires est une source de force pour le Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. De quelle façon est-ce une source de force ? Le gouvernement croit-il que l'acquisition par la Compagnie du Grand Tronc des actions de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique à un prix nominal est une source de force pour cette dernière ? Si c'est l'avis du gouvernement, ce n'est pas le mien, car cela équivaut à la création d'un capital tout fictif, et cela pourrait être un obstacle à la réglementation des tarifs dans l'intérêts des expéditeurs. Il y a aussi un autre point au sujet duquel nous devrions avoir, je crois, une réponse. L'article que propose mon honorable ami de King, N.-B. (M. Fowler) est un article qui a été éliminé de l'Acte des chemins de fer du Canada que cette Chambre vient d'adopter en deuxième délibération et qui est sur le point de l'être en troisième. S'il n'est pas bon de conserver cet article dans la loi générale des chemins de fer, pour quelle raison le conserverions-nous dans ce bill ? Il ne suffira pas que le gouvernement dise que ce bill n'est qu'un bill d'intérêt particulier dans lequel le pays n'est pas plus intéressés que dans aucun autre bill particulier. Ce bill accorde une charte à une compagnie avec laquelle le gouvernement se propose de faire un marché et à laquelle il va accorder une aide substantielle de plusieurs millions de dollars et une garantie. C'est une compagnie en faveur de laquelle le gouvernement se propose de construire un chemin de fer de seize cents milles. Pour ces raisons le pays a de bien plus grands intérêts dans cette charte qu'il n'en aurait dans une charte de chemin de fer ordinaire . Cet article permet, il n'y a pas à en douter, de transférer toutes les actions ordinaires de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique à la Compagnie du Grand Tronc du Canada en retour d'une valeur difficile à établir. Dans ces circonstances, je crois qu'il est du devoir non seulement de l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy), mais aussi du gouvernement, de donner les raisons pour lesquelles on a inséré dans ce bill un article que l'on n'a pas cru devoir laisser dans la loi générale des chemins de fer du Canada.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : L'amendement dont l'honorable député de King (M. Fowler) a donné avis, et qui est maintenant soumis à cette Chambre, se lit comme suit :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec mandat et pouvoir de l'amender en retranchant l'article 11, ou bien d'amender ledit article en prescrivant que dans le cas où la Compagnie du Grand Tronc acquerra tout ou partie des actions ordinaires de la compagnie dite " Grand Trunk Pacific Railway Company," lesdites actions seront payées en espèces au pair de leur valeur par ladite Compagnie du Grand Tronc.

Je suppose qu'il y a là une erreur typographique, et que l'aricle dont on veut parler est l'aricle 12 et non pas l'article 11. L'article 11 se lit comme suit :

Les directeurs peuvent chaque année choisir sur leur nombre un comité de régie composé d'au moins trois d'entre eux, pour les fins et——

M. R. L. BORDEN : Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable premier ministre qu'il a dans les mains le bill présenté en premier lieu, tandis que cet amendement s'applique au bill tel qu'il est imprimé maintenant.

M. McCARTHY : Il n'y a qu'un changement dans l'article 11 et ce changement consiste dans l'insertion du mot " ordinaires ".

M. R. L. BORDEN : Mais le numérotage des articles a été changé.

Le PREMIER MINISTRE : Cet article dans le bill réimprimé se lit comme suit :

Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires peuvent constituer et émettre à titre d'actions libérées des actions de la compagnie, souscrites ou non, et ils peuvent attribuer et remettre en paiement d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, bateaux ou navires, ou matériaux de tout genre ou en considération de droits, pouvoirs et privilèges acquis et aussi pour les créances sérieuses des entrepreneurs et des ingénieurs, tel montant d'actions qui sera une compensation

légitime et raisonnable pour les biens achetés ou pour les droits, pouvoirs et privilèges acquis ou pour services rendus comme ci-dessus autres que les services de promoteurs, eu égard à la valeur marchande des actions au cours du marché, et cette émission et cette répartition d'actions lieront la compagnie et ces actions ne seront assujéties à aucun appel de versement.

Il n'y a rien de nouveau ni d'extraordinaire dans cet article de temps immémorial ; toutes les chartes de compagnie de chemin de fer le contiennent. Mon honorable ami dit qu'on l'a enlevé du bill général des chemins de fer qui est maintenant devant la Chambre. Cela se peut, mais il nous faut prendre la loi et les coutumes du parlement telles qu'elles sont aujourd'hui. Les raisons qui ont engagé le compagnie à demander ces pouvoirs, sont les mêmes sans doute, qui ont engagé les autres compagnies de chemins de fer à demander les mêmes pouvoirs. Et il peut se faire qu'il soit désirable d'en agir autrement. Mais comme je l'ai dit nous avons à prendre la loi telle qu'elle est aujourd'hui et telle qu'elle a été depuis plusieurs années. J'arrive maintenant au point principal soulevé par mon honorable ami. Si la Compagnie du Grand Tronc du Canada achète ces actions, pourquoi serait-elle traitée sur un pied différent de tout autre acheteur d'actions ? Car, virtuellement, c'est ce que l'amendement signifie. Mon honorable ami a dit, et l'a dit avec raison, que le gouvernement attachait beaucoup d'importance au fait que la Compagnie du Grand Tronc appuyait ce transcontinental, et je crois qu'en cela le gouvernement est l'écho fidèle des sentiments du peuple canadien en général. Le gouvernement aura plus de confiance dans le succès de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique à exécuter cette entreprise, si cette compagnie est appuyée par la Compagnie du Grand Tronc du Canada que si elle ne l'est pas.

Et je prétends qu'au lieu d'empêcher la Compagnie du Grand Tronc du Canada de s'intéresser à l'entreprise nous devrions au contraire l'encourager parce que cet appui sera d'un grand secours pour aider à l'heureuse exécution du projet. Mais si la Compagnie du Grand Tronc doit prendre part dans cette entreprise, est-ce une raison pour lui imposer des obligation plus sévères que tout autre acheteur ordinaire des actions de la compagnie ? L'amendement, M. l'Orateur, est tout simplement absurde, si je puis m'exprimer ainsi sans blesser personne. Comment pouvons-nous obliger la Compagnie du Grand Tronc ou toute autre personne à payer des actions plus que leur valeur sur le marché ? On veut que la Compagnie du Grand Tronc verse $25,000,000 en espèces pour $25,000,000 d'actions. Si quelqu'un croit que la Compagnie du Grand Tronc consentira à acheter ces actions au pair lorsqu'elles seront placées sur le marché, cette personne a plus de foi que moi dans la nature humaine. Les actions seront vendues au prix du marché et non autrement. Lisons l'amendement :

Dans le cas où la Compagnie du Grand Tronc acquerra tout ou partie des actions ordinaires de la compagnie dite "Grand Trunk Pacific Railway Company," lesdites actions seront payées en espèces au pair de leur valeur par ladite Compagnie du Grand Tronc.

La Compagnie du Grand Tronc-Pacifique met ses actions sur le marché. Tout chacun peut faire son offre. Je puis acheter des actions à 50 cents au dollar. Mais si la Compagnie du Grand Tronc du Canada veut acheter des actions elle sera obligée de payer cent sous. Je ne crois pas que personne ait assez de foi dans l'entreprise —bien que j'en aie une très grande moi-même—pour croire que les actions vont rapporter cent sous au dollar lorsqu'elles seront mises sur le marché. La chose est absurde et voilà pourquoi cette proposition ne peut pas être acceptée.

M. BARKER : J'ai écouté avec une certaine surprise les remarques de l'honorable premier ministre. Il semble croire que la compagnie va émettre ses actions au prix du marché. C'est la première fois que j'entends dire cela. Il semble croire que si le prix des actions sur le marché est de 50 cents il n'y aurait pas de raison pour la Compagnie du Grand Tronc du Canada n'en achetât pas à ce prix. En effet il n'y aurait pas de raison, si elle achetait les actions du public. Mais cet article ne parle pas du prix des actions sur le marché; il parle seulement de l'émission des actions par la compagnie elle-même, et j'ose dire que le très honorable premier ministre ne peut citer un seul cas où une compagnie a été autorisée à émettre des actions à moins d'être tenue de les vendre à cent cents au dollar.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas ainsi que la Compagnie du Pacifique a placé ses actions sur le marché.

M. BARKER : L'honorable premier ministre parlait des conditions ordinaires d'émission, de vente et d'achat d'actions, je dis que les conditions ordinaires sont qu'une personne qui s'engage à prendre $100 d'action dans une compagnie s'engage par le fait à payer $100 à la compagnie ; ce sont là les conditions ordinaires et du moment que vous vous en éloignez vous faites une exception. Si l'honorable premier ministre veut faire une exception dans ce cas-ci qu'il le dise, afin que nous le sachions. Mais qu'il ne prétende pas que les choses se font de cette manière dans notre pays, parce que tel n'est pas le cas. Or, l'honorable premier ministre a dû lire l'article 12 dans le premier bill, et je veux faire remarquer ici qu'il y a une différence très matérielle et un changement significatif dans cet article du bill tel qu'il a été modifié dans le comité et réimprimé. J'ai déjà fait re-

marquer cette différence, mais je veux y revenir parce que l'honorable premier ministre ne semble pas avoir tenu compte de ce que j'ai dit auparavant. La rédaction de l'article 12 est bien celle que l'honorable premier ministre nous a lue ; elle est à peu près dans les mêmes termes de ceux de l'Acte des chemins de fer de 1888. On a éliminé cet article du nouveau bill des chemins de fer ; mais on a ajouté dans cet article depuis que le bill a été présenté par l'honorable député de Simcoe des mots très significatifs et que voici :

Les directeurs élus par les actionnaires peuvent créer et émettre à titre de capital-actions libéré des actions de la compagnie, souscrites ou non, et ils peuvent répartir et remettre ce capital-actions en paiement de matériel d'exploitation de la voie ferrée, de terrains, privilèges, outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, navires ou matériaux de tout genre.

Jusque-là ces mots étaient dans l'Acte de 1888 et dans l'article 12 du bill en premier lieu soumis à cette Chambre, mais qu'est-il arrivé ensuite ?

Comme équivalent des droits, pouvoirs et privilèges acquis.

Or, ces mots sont très importants. Nous ne devons pas oublier que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique et que la Compagnie du Grand Tronc du Canada ont virtuellement les mêmes directeurs, à part quelques noms. Il y a par exemple parmi les directeurs de la première compagnie, des sénateurs qui ne font pas partie de la Compagnie du Grand Tronc du Canada. Mais on nous dit que ces sénateurs vont se retirer. Personne ne doute que le bureau de direction des deux compagnies ne soit virtuellement le même. Or, ces deux compagnies ayant un même bureau de direction, les mêmes pouvoirs, la même administration, se réuniront pour faire—quoi ? pour faire des arrangement de trafic en vertu de la loi générale des chemins de fer. La nouvelle compagnie en retour de l'usage des installations terminales que la Compagnie du Grand Tronc du Canada pourra lui transférer peut payer n'importe quelle somme, quelque forte quelle puisse être ; et sous le couvert de ces mots inoffensifs toute la somme de $25,000,000 d'actions peut être donnée en échange d'avantages de trafic ; tandis que d'après la prétention de l'honorable premier ministre cet échange doit se faire sans compensation, la Compagnie du Grand Tronc étant obligée de donner son aide au nouveau chemin. Il est évident que sur les quarante-cinq millions de capital requis, la Compagnie du Grand Tronc se propose de recevoir $25,000,000 de capital payé—autrement il n'y aurait pas de raison de mettre cet article dans le bill—et tout le monde sait que la Compagnie du Grand Tronc du Canada ne peut pas verser cette somme en espèces.

M. McCARTHY : L'honorable député sait-il que la Compagnie du Grand Tronc du Canada est obligée de garder ses actions dans leur entier pendant 50 ans ?

M. BARKER : Oui, mais la compagnie sera considérée comme actionnaire, et ce seront des actions payées, et lorsque le moment serait arrivé de régler la question des tarifs vous verrez alors ce qu'il en coûtera au pays. C'est l'objection. Que le Grand Tronc paye en espèces les vingt-cinq millions d'actions et nous saurons où nous en sommes. Mais le pays ne veut pas s'exposer à être taxé au sujet d'actions données au Grand Tronc en échange de trafic. C'est notre prétention ici et c'est pourquoi l'honorable député de Kings (M. Fowler) désire qu'il soit bien compris que la Compagnie du Grand Tronc du Canada payera en espèces les actions qu'elle achètera, afin que plus tard on puisse savoir ce qu'elle a payé et ce qu'elle a obtenu en retour.

Le PREMIER MINISTRE : Bien que j'aie déjà parlé une fois, on me permettra peut-être de répondre à une observation de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Il s'y connaît mieux que moi, parce qu'il est une autorité dans les questions de chemin de fer, et il ne prétend certainement pas que, parce que nous imprimons dans le bill que la limite des actions sera de quarante-cinq millions de dollars, nous soyons obligés d'accepter ce chiffre lorsque nous fixerons les tarifs. Les honorables députés de l'opposition semblent croire que nous serons obligés de calculer les tarifs des transports sur la somme de quarante-cinq millions de dollars, quel que soit le prix que l'on ait payé les actions. Si la Compagnie du Grand Tronc émet quarante-cinq millions d'actions, et si elle paye vingt-cinq millions, tout ce qui serait pris comme base des tarifs serait les vingt millions et non pas les quarante-cinq millions. Conséquemment, ce que nous autorisons la compagnie à payer importe peu ; ce qui importe, c'est qu'elle paye la juste valeur des actions, et ce qu'elle paiera sera la base des prix de transport.

M. BARKER : Je savais parfaitement ce que l'honorable ministre vient de nous dire, mais l'honorable premier ministre sait aussi qu'il donne à ces deux compagnies la facilité de s'entendre entre elles quant à la valeur des droits et privilèges qui seront transférés en vertu de cet arrangement; et dans dix ans d'ici ni commissaires, ni parlement, ni personne ne pourront revenir sur ce qui a été fait ni dire si la valeur que l'on a donnée est juste. Mais si les actions sont payées en argent vous saurez à quoi vous en tenir. C'est là la différence. Supposons par exemple que demain ces deux compagnies dont les directeurs sont les mêmes, conviennent ensemble que la Compagnie du Grand Tronc du Canada accordera l'usage de ses installations terminales à Montréal ou ailleurs à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et que la première évalue ces avantages à une somme énorme et qu'elle émette

des actions payées pour représenter ces avantages, qui pourra dire plus tard que ce n'était pas la valeur réelle ? Comment pourrez-vous vérifier cela ? Tandis que si les actions sont payées en espèces, vous saurez combien d'argent la compagnie a reçu et l'honorable premier ministre pourrait dire alors que si l'on n'a versé que vingt millions, les tarifs doivent être basés sur cette somme; mais lorsque l'arrangement est de la nature de celui mentionné ici, c'est-à-dire, compensation pour des droits, des pouvoirs et des privilèges, comment pourra-t-on plus tard établir la valeur de ces droits et de ces privilèges ? L'honorable premier ministre laisse la chose dans le vague et il sera impossible plus tard de dire si ces vingt-cinq ou quarante-cinq millions doivent être calculés à leur pleine valeur dans l'établissement des tarifs. L'amendement de M. Fowler est rejeté.

M. HUGHES (Victoria) : Je désire proposer :

Que ce bill ne passe pas maintenant en troisième délibération mais qu'il soit renvoyé de nouveau en comité général de la Chambre avec instruction d'amender l'article 12 en omettant le mot " Gravenhurst ".

Je veux que le mot Gravenhurst soit rayé, ou, dans tous les cas, que l'article soit modifié de telle façon que la compagnie n'ait pas le droit de couvrir tout le pays d'embranchements entre North Bay et Gravenhurst. Je consentirais à laisser Gravenhurst pourvu qu'on enlève North-Bay, ou bien qu'on laisse North-Bay et que l'on supprime Gravenhurst ; mais je crois qu'il est contraire aux intérêts des autres compagnies qui ont entrepris la construction de chemins de fer dans ce district d'accorder des pouvoirs aussi étendus à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'espère que le proposant du bill acceptera cet amendement et rayera ou Gravenhurst ou North-Bay.

L'amendement de M. Hughes (Victoria) est rejeté.

M. KEMP : Je désire proposer l'amendement dont j'ai donné avis dernièrement et qui se lit comme suit :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général afin d'amender l'article 8 dudit acte en y ajoutant les mots suivants : " la majorité des directeurs, y compris le président, seront sujets anglais."

Cet article fait partie du traité avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, et je crois que l'on a agi sagement. J'espère que l'honorable député (M. McCarthy) acceptera cet amendement. Il y a un an environ on a beaucoup parlé dans le pays du danger que couraient les actions du chemin de fer du Pacifique d'être acquises par les Américains, ce qui aurait fait de notre chemin de fer une institution américaine. Mais nous étions protégés contre ce danger par le fait qu'il est nécessaire que la majorité des directeurs du chemin de fer Canadien Pacifique doivent être des sujets anglais. Ce serait une chose sérieuse si nos transcontinentaux tombaient au pouvoir de syndicats puissants composés de magnats de chemins de fer américains. L'effet serait de favoriser les villes et les ports américains aux dépens des villes et des ports canadiens. Dans ces circonstances les Américains pourraient, s'ils le jugeaient à propos, exploiter les chemins de fer canadiens au profit des Etats-Unis et au détriment de notre pays. Il me semble que l'amendement que je propose nous protégerait contre l'adoption d'une telle politique et je demanderai au proposant du bill de vouloir bien accepter cet amendement.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami (M. Kemp) voulait accepter une proposition, je lui dirais que tout en admettant que son amendement a du bon et que je n'y vois pas d'objection, je crois qu'il vaudra mieux le proposer à l'occasion du débat sur le bill qui confirmera le traité avec la compagnie. Je suis prêt à accepter cet amendement, mais je crois qu'il aura plutôt sa place dans le bill confirmant le traité entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc Pacifique.

M. KEMP : L'honorable premier ministre nous dit-il que cette condition fera partie du traité ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

L'amendement de M. Kemp est retiré.

M. Wilson propose,—Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir de l'amender en prescrivant qu'un embranchement sera construit entre la ligne-mère à partir d'un point à ou près l'endroit où ladite ligne-mère franchit la rivière Nashwaak et se dirigeant par voie de Fredericton et de la vallée du fleuve Saint-Jean, jusqu'à la ville de Saint-Jean.

M. McCARTHY : Je demande à l'Orateur de vouloir bien décider si un honorable député peut proposer une motion dont un autre député a donné avis.

M. WILMOT : J'ai donné les raisons de mon opposition au chemin proposé dans ce bill—

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre. L'honorable député n'a pas donné d'avis.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas l'autorité sous la main, mais je suis certain d'avoir lu quelque part qu'un amendement important à un bill privé doit être proposé par l'honorable député même qui en a donné avis.

M. HUGHES (Victoria) : M. l'Orateur, je prétends——

M. McCARTHY : L'honorable député a déjà parlé une fois.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député (M. McCarthy) a parlé 40 fois et je

suis certain que s'il voulait rester tranquille les affaires avanceraient beaucoup plus vite. Je pose une question au sujet d'un rappel au règlement, et si je ne suis pas dans mes droits j'obéirai avec plaisir aux règles du débat. Dans le cas où la discussion sur ce bill dépassera 9 heures, avis peut être donné de nouveau et le député qui donne cet avis peut proposer la motion.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas une motion, c'est une recommandation.

M. FOWLER : Ayant déjà parlé sur la motion dont j'ai donné avis, le règlement de la Chambre m'empêchait de proposer la deuxième motion. Je demande à l'Orateur de décider si oui ou non le règlement me permet de proposer cette motion. Si le règlement me le permet, je serai heureux de la proposer de nouveau et de la discuter.

M. l'ORATEUR : Il faut le consentement unanime de la Chambre pour cela. La Chambre me paraît y consentir.

M. FOWLER : Alors je propose conformément à l'avis que j'ai déjà donné :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir de l'amender en prescrivant qu'un embranchement sera construit entre la ligne-mère à partir d'un point à ou près l'endroit où ladite ligne-mère franchit la rivière Nashwaak et se dirigeant par voie de Fredericton et de la vallée du fleuve Saint-Jean, jusqu'à la ville de Saint-Jean.

La Chambre a discuté l'autre soir en comité général la question de cet embranchement. Le premier bill soumis à cette Chambre ne contient aucune disposition se rapportant à un embranchement jusqu'à la ville de Saint-Jean. J'ai soulevé la question et j'ai demandé à l'honorable député (M. McCarthy) d'apporter à son bill un amendement établissant un raccordement direct avec la ville de Saint-Jean. Sans ce raccordement direct, qui permettrait d'atteindre le plus grand port de mer canadien de l'Atlantique, il serait nécessaire de passer par Moncton que l'on a proposé comme terminus de ce prétendu—je dis prétendu à dessein —de ce prétendu chemin transcontinental. Le mot transcontinental appliqué à un chemin que l'on veut construire d'un océan à l'autre, mais qui s'arrête à une ville de l'intérieur, est un terme mal approprié. Le premier bill ne proposait aucun raccordement avec la ville de Saint-Jean, qui est la plus grande ville de la province du Nouveau-Brunswick, et est le port le plus rapproché de l'Atlantique sur la côte canadienne. Je considère que les promoteurs du bill ont commis là une erreur très grave. J'ai demandé que le bill fut amendé de façon à donner à la ville de Saint-Jean un raccordement direct avec le transcontinental par la route la plus courte possible. L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a proposé qu'au lieu de suivre la ligne la plus courte et la plus directe, entre la ligne principale du chemin proposé et la ville de Saint-Jean nous devrions faire un détour afin de traverser le bourg de Chipman, et de là aller à Norton qui est situé sur la ligne du chemin de fer Intercolonial, entre Moncton et Saint-Jean, à environ 33 milles de Saint-Jean. La route proposée par l'honorable député (M. Emmerson) est beaucoup plus longue que celle que je propose dans la motion qui est maintenant soumise à la Chambre. Rien de plus facile que de prendre la carte d'un pays et d'y tracer des lignes que l'on prétend être des routes directes. L'honorable député de Westmoreland a oublié, s'il l'a jamais su, que la route qu'il propose traverse la partie la plus montagneuse de la province du Nouveau-Brunswick. Non seulement le pays est accidenté et montagneux, mais il abonde en lacs assez considérables, que même la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera obligée de contourner, car je ne crois pas que le chemin de fer de cette Compagnie puisse aller sur l'eau plus qu'un autre chemin de fer; et il lui faudra faire aussi de grands détours pour trouver des passages praticables entre les montagnes. Et lorsque tout cela sera calculé, la route que l'honorable député propose sera de 50 milles plus longue que celle qui, en partant d'Edmundston, suivrait la vallée du Saint-Jean jusqu'à la ville de Saint-Jean. Je ne sais pas pourquoi on a fait de Moncton le terminus du réseau. Si l'on désirait avoir la route la plus courte possible jusqu'à un port de mer de l'Atlantique, on a certainement commis une grande erreur en choisissant Moncton comme terminus.

Quelques honorables DEPUTES : Neuf heures.

M. l'ORATEUR : L'heure réservée aux bills d'intérêt particulier étant expirée, la Chambre va reprendre l'étude de la motion de M. Wade, et de l'amendement qui s'y rapporte.

INDEPENDANCE DU PARLEMENT—M. LOY, M.P.

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Wade et l'amendement de M. Monk.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) : Quand le débat s'est ouvert cet après-midi, je n'avais pas l'intention de parler sur cette question parce que la preuve entendue devant le comité n'ayant pas été imprimée, je n'avais pas pu, du reste comme plusieurs autres membres de la Chambre, me renseigner suffisamment sur cette question. Mais au cours de la discussion, certains faits ont été connus et certaines déclarations ont été faites que nous ne pouvons pas laisser passer. On a dit cet après-midi que la majorité de ceux qui ont parlé là-dessus étaient des avocats, et c'est à quoi, du reste, nous devions nous attendre. L'un des rares orateurs qui n'étaient pas avocats, M. Heyd, et qui a parlé en faveur de

l'honorable député de Beauharnois, a dit que si des avocats ne pouvaient pas s'entendre sur l'interprétation de la loi, on pouvait douter que M. Loy pût lui-même connaître la loi. Je ne veux pas m'appesantir là-dessus, mais il y a certaines règles qu'il nous faut adopter si nous voulons que la justice puisse prévaloir, et l'une de ces règles est que l'ignorance de la loi ne saurait jamais être une excuse. En d'autres termes, l'honorable député dont le mandat est attaqué est tenu d'observer la loi comme tout autre sujet du Roi, qu'il ait ignoré ou non qu'il pût y avoir une loi applicable aux conditions dans lesquelles il se trouvait. S'il en était autrement, il serait souvent impossible d'administrer équitablement la justice. Mais ce n'est pas tant mon intention, ce soir, de considérer si l'honorable député doit être ou non invalidé, comme de répondre à certaines affirmations par trop tranchées qui ont été faites cet après-midi par au moins deux membres de la professtion d'avocat qui ont parlé pour le gouvernement. Il est parfaitement admis, depuis que des cours de justice ont été établies en Angleterre et en ce pays, qu'on peut violer la loi en employant des menées secrètes, de la même manière que par des voies directes et ouvertes. On ne peut pas éluder la loi par des faux-fuyants, et chercher ainsi à échapper aux responsabilités qui s'attachent aux violateurs de la loi. Il est aussi parfaitement reconnu que si certaines circonstances existent qui obligent une personne de prudence et de discrétion ordinaire à se soumettre à une enquête, et si la cour s'aperçoit que cette personne a cherché à éviter l'enquête ; bien plus, si l'on constate que cette personne a délibérément cherché à ignorer tout ce qui pouvait lui être préjudiciable ; alors, les mêmes conséquences doivent découler de l'enquête que si cette personne avait connu tout ce qui s'était passé. Il est donc à la fois juste et important, en discutant cette question, que nous cherchions à savoir non seulement si le député de Beauharnois avait eu réellement connaissance, soit verbalement ou par lettre, de ce qui se passait au sujet de l'achat de sa propriété ; mais il nous appartient et il importe aussi de chercher à savoir si les circonstances étaient telles que toute personne ordinaire, placée dans les mêmes conditions, aurait eu raison de douter de ce qui pouvait se passer. Je ne fais que soulever ici cette question, mais je dois cependant m'y attacher durant quelques instants, surtout à cause de certains énoncés juridiques d'un caractère hasardé et de certains faits soumis cet après-midi par l'honorable député d'Annapolis et l'honorable député d'Ottawa. Le premier a terminé son discours en ces termes : Une certaine classe d'avocats, et il n'a pas achevé ce qu'il voulait dire. J'ai été quelque peu embarrassé pour démêler ce que cela pouvait bien être. Je ne puis m'expliquer ces paroles qu'en supposant qu'il a dû vouloir faire allusion à une certaine catégorie d'avocats qui n'ont rien de mieux à faire qu'à injurier l'avocat de la partie adverse, quand ils ont une cause qui ne leur dit rien de bon. Si c'est là ce qu'il a voulu dire, je ne crois pas que les faits lui rendent raison. S'il a voulu parler de l'honorable gentleman de la gauche qu a soulevé cet incident, je ne vois pas qu'il puisse dire que cet honorable gentleman ait injurié qui que ce soit. Au contraire, la Chambre devra reconnaître, je crois, qu'il a présenté sa motion en y apportant tout le calme et la dignité voulus, en même temps que toute la discrétion nécessaire, et en ayant les justes égards pour l'observation des règlements judiciaires auxquels on doit naturellement s'attendre dans une affaire de cette importance, où il s'agit de conséquences si graves pour l'honorable député de Beauharnois. Mais, d'un autre côté, bien qu'il soit vrai qu'il y ait certaines circonstances dans lesquelles un avocat témoigne qu'il n'a pas une bonne cause en injuriant l'avocat de la partie adverse, il y a une autre manière de déterminer si un avocat possède la conviction qu'il n'a pas une bonne cause ou si oui ou non il défend une excellente cause. Quant nous voyons le président du comité des privilèges et élections, l'honorable député d'Annapolis, et l'honorable député d'Ottawa, qui sont des avocats éminents de ce pays, des hommes d'une habileté reconnue et possédant une grande renommé comme juristes—quand nous voyons, dis-je, ces avocats aux prises avec cette cause depuis si longtemps, et sans autre résultat que d'empirer de plus en plus la situation pour le député de Beauharnois, que faut-il donc penser que puisse valoir cette cause ? Ne doit-on pas raisonnablement en inférer que cette cause est loin d'être aussi bonne qu'on le prétend ? Peut-on en venir à une autre conclusion que si ces honorables gentlemen, avec l'expérience qu'on leur connaît des choses du barreau, avaient une bonne cause, ils nous auraient présenté des arguments irrésistibles ? Eh bien, je n'irai pas jusqu'à dire que l'honorable député, dont le siège est en danger, veuille s'écrier : Sauvez-moi de mes amis, parce qu'il n'y aurait là rien de bien flatteur pour les honorables députés qui sont venus à son aide ; mais je me contenterai pour le moment de répondre à une déclaration faite par l'honorable député d'Annapolis. Il a dit, si j'ai bien compris, que M. Johnston avait vendu au gouvernement, et que, cela étant, et ayant passé un contrat valide avec le député de Beauharnois, alors la vente se trouvait valide.

Je conteste l'argument que M. Johnston a fait une vente au gouvernement. Quels sont les faits ? Les faits exposés par l'honorable ex-ministre des Travaux publics, et qui n'ont pas été contestés par personne, sont qu'il a donné instruction à quelqu'un de Montréal, M. Dandurand, d'acheter cette propriété pour l'emplacement d'un bureau de poste ; que M. Dandurand alla trouver M. Johnson et lui demanda de se charger de cette affaire ; que M. Johnston déclare que, conformément à ces instructions, il alla à

Valleyfield et fit un marché avec le député du comté afin d'obtenir une promesse de vente sur cette propriété. Il était l'homme lige du gouvernement. Il n'avait pas d'argent pour acheter cette propriété, et sa position a toujours été la même. Il débuta comme agent du gouvernement—un sous-agent, il est vrai, mais cela ne change en rien les choses—et il a continué les négociations comme agent du gouvernement. On s'assura ses services par l'entremise d'une personne à qui l'ex-ministre des Travaux publics avait donné instruction d'agir au nom du gouvernement. Ainsi, il est impossible de prétendre que cette personne achetait pour son propre compte. Du commencement jusqu'à la fin, cette personne a agi en qualité d'agent avoué du gouvernement, conformément à des instructions reçues directement du département des Travaux publics, avec de l'argent qu'on s'était procuré par l'entremise du gouvernement, et cette personne a été payée comme agent en recevant par la suite la somme de $300, montant d'une déduction consentie par le vendeur de la propriété, et en plus $100 qui lui ont été versés, je crois, par le gouvernment. La lettre qui a été envoyée, déclarant que le gouvernement avait besoin d'un certain emplacement, est importante, car elle peut démontrer si l'honorable député de Beauharnois avait ou non connaissance du fait que le terrain devait devenir la propriété du gouvernement. Maintenant l'honorable député d'Annapolis a admis que si, en fait, l'honorable député de Beauharnois connaissait que le gouvernement devait être l'acheteur, et que Johnston n'était virtuellement qu'un agent, avant que la transaction fut ratifiée par un acte de vente, alors la loi doit suivre son cours et le siège doit être déclaré vacant, car l'honorable député a violé la loi. Quelle est la preuve sur ce point-là ? L'honorable leader de l'opposition a fait remarquer, avec la libéralité que chacun se plaît à lui reconnaître, que probablement cette lettre n'était pas en elle-même une preuve décisive; qu'elle pourrait donner lieu à l'interprétation que M. Loy lui a donné, à savoir qu'il faisait une transaction avec Johnston, et que Johnston faisait à son tour une transaction indépendante avec le gouvernement. Mais si l'on considère les faits, ainsi que la question qui a été posée par M. Loy, quand on a ouvert les premières négociations : " Est-ce que c'est pour le gouvernement " ? Si l'on considère aussi qu'il était notoire que cet emplacement était l'un des plus convenables qu'on pût trouver pour un bureau de poste ; si l'on n'oublie pas que l'honorable député de Beauharnois avait déjà été le maire de Valleyfield, et qu'on le savait intimement mêlé aux affaires municipales de cette ville ; si l'on se rappelle, enfin, l'éminence de la position qu'il occupait, et l'extrême improbabilité qu'il pût ignorer que son terrain était l'emplacement le plus convenable pour un bureau de poste ; si l'on prend, dis-je, toutes ces choses en considération, il est presque inconcevable qu'il n'ait pas dû comprendre, par cette lettre, que le gouvernement avait l'intention d'acheter sa propriété. Dans tous les cas, comme il connaissait toutes les circonstances de l'affaire, il fut questionné à l'enquête ; et s'il a alors délibérément fermé les yeux, il se trouvait tout autant responsable que s'il eût permis que lumière pleine et entière fût faite sur ses agissements. En outre, est-il concevable que l'honorable député de Beauharnois ait pu considérer M. Johnston comme un homme en moyens, agissant pour son propre compte, quand on voit qu'un arrangement fut conclu, au moment de signer l'acte de vente, pour une déduction de $300 sur le prix de vente. M. Johnston avait fait une obligation de cette déduction, en alléguant que, sans cela, il ne pourrait pas donner suite à l'affaire.

Est-ce que cette déduction n'annulait pas la promesse de vente et ne faisait pas de toute cette affaire un nouveau contrat ? Dans l'affirmative, l'honorable député de Beauharnois ne se trouvait donc plus lié par la promesse de vente à laquelle il avait consenti. Mon honorable ami d'Annapolis dit qu'il ne regarde pas cette déduction comme constituant un nouveau contrat. Je ne veux pas mettre en doute la sincérité de mon honorable ami. Je reconnais volontiers qu'il exprime son opinion, en toute équité et honnêteté, en sa qualité de membre de cette Chambre appartenant à la profession d'avocat, mais je dois m'élever, avec toute la déférence que je lui dois, contre les conclusions auxquelles il en est arrivé. Nous ne sommes pas ici à discuter des points rigides et irréductibles de loi. Je comprends parfaitement que tout cela est susceptible d'interprétation large et raisonnable, et je dois émettre de mon côté l'avis que quand M. Johnston a dit qu'il ne pourrait pas donner suite au marché sans une déduction de $300, il proposait là en réalité un nouveau contrat. Et alors mon honorable ami de Beauharnois, qui savait dans le temps que sa propriété devait être transférée au gouvernement, aurait dû refuser de conclure la vente. Mon honorable ami d'Annapolis a émis l'avis que si M. Loy connaissait, avant de signer le contrat, que sa propriété était destinée au gouvernement, alors l'acte de l'indépendance du gouvernement devait lui être appliqué. Eh bien! si l'on considère tout ce qui s'est passé, peut-il subsister l'ombre d'un doute que l'honorable député de Beauharnois devait au moins se douter fortement que c'était le gouvernement même qui faisait l'acquisition de sa propriété. L'honorable député d'Ottawa, M. Belcourt, ne s'en est pas moins rangé à l'avis que M. Johnston ignorait complètement qu'il achetait cet emplacement pour un bureau de poste. Je n'ai pas assisté à toutes les réunions du comité, et je ne le regrette pas, car cela me permet d'avoir une idée plus claire de tout ce qui se rattache à cette affaire. Je me rappelle parfaitement la déposition de

M. Johnston, et je me souviens qu'il a expliqué qu'on lui avait donné instruction d'acheter un emplacement pour un bureau de poste. Et ce qui a dû sembler extraordinaire à plusieurs membres du comité, c'est que sa déposition ne s'est pas arrêtée là et qu'il a ajouté que le choix de l'emplacement était laissé à sa discrétion. Les honorables membres du comité qui se trouvaient alors présents ont dû être aussi étonnés que moi de cette déclaration. Je m'en ouvris immédiatement à d'autres membres du comité, et j'exprimai l'étonnement que je ressentais que le choix d'un emplacement eût pu être laissé à M. Johnston, qui n'était que l'agent du gouvernement. Il se rendit à Valleyfield, afin d'obtenir une promesse de vente sur un emplacement destiné au bureau de poste et le gouvernement, par l'entremise de M. Dandurand, lui remit l'argent nécessaire à la conclusion de la vente. L'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) nous a cité l'article 1472 du code civil de la province de Québec. Je ne vois aucune différence sensible entre cet article et la loi de la province d'Ontario. Cet article se lit comme suit :

Une vente est un contrat par lequel une personne délivre une chose à une autre personne, en considération d'une somme d'argent que cette dernière personne s'oblige à payer.

Laissez-moi attirer l'attention sur ces mots " Que cette dernière personne s'oblige à payer ". Ces mots ont bien ici leur importance, parce qu'une promesse de vente diffère essentiellement d'un contrat ordinaire de vente. Un acte de vente lie mutuellement les deux parties, au lieu qu'une promesse participe plutôt de la nature d'une offre. Maintenant, voici la partie de cet article du code sur laquelle mon honorable ami a désire attirer l'attention :

Elle (la vente) est parfaite par le seul consentement des parties, quoique la chose ne soit pas encore livrée.

Je partage entièrement l'avis de mon honorable ami que c'est là un excellent principe le loi, non seulement dans la province de Québec, mais probablemetnt aussi dans toute la Confédérataion. Mais si une vente n'est complète que par consentement, elle ne peut être complétée qu'en autant qu'elle se rattache aux termes de l'engagement, soit verbal ou écrit. Mon honorable ami d'Ottawa prétend que tout cela doit être déterminé par les conditions existant à la late du 16 juillet. Je n'ai pas besoin de rappeler aux honorables membres de cette Chambre qui appartiennent à la profession d'avocat, que la fraude dans l'initiation d'un contrat rend ce contrat nul, et qu on ne peut pas faire valoir en cour un contrat basé sur de telles fausses déclarations. Il y a l'exécution spécifique, me direz-vous peut-être ? A l'instance de qui ? Serait-ce à l'instance de Johnston ? Mais nous voyons qu'il s'est rendu à Valleyfield en ayant le mensonge à la bouche. Il se rendit là, chargé de faire des déclarations qu'il savait être fausses. Le député siégeant était un homme public, intéressé dans la prospérité de sa ville. Il était intéressé à savoir si cette propriété devait être employée pour quelques fins publiques, comme de pourvoir à un besoin de la ville, ou si ce serait pour d'autres fins. L'observation présentée que la propriété était achetée pour d'autres fins que celles qu'on avait réellement déclarées, se serait immédiatement appliquée à Johnston s'il s'était présenté en cour pour demander l'exécution spécifique. Aurait-on pu procéder à l'instance de la Couronne ? Quelle était ici la situation de la Couronne ? J'attire là-dessus l'attention des membres du gouvernement. Le ministre des Travaux publics, qui a charge de cette affaire, et qui prétend que cette propriété était désirable dans l'intérêt du gouvernement et dans l'intérêt du pays, avait concerté un plan pour en faire l'acquisition. Il s'abouche avec un agent, et cet agent emploie à son tour un sous-agent, qui reçoit instructions de représenter sous un faux jour au vendeur pour quelles fins on destinait sa propriété. On voit donc ici que la Couronne, qui est supposée avoir institué des poursuites, savait parfaitement que cette propriété n'aurait pas pu être achetée du député de Beauharnois en avouant loyalement pour quelles fins on la destinait, et cependant elle se présente en cour et demande l'exécution spécifique du contrat. Quelle serait la réponse de la cour ? La réponse serait : Cette affaire ne s'est pas ouverte sur une base honnête et loyale ; et en outre, le gouvernement du Canada, qui, entre tous, devrait être le dernier à ouvrir une instance directement contraire au bien public et aux termes du statut, ne pourrait pas dire que l'exécution spécifique puisse être invoquée pour la vente à la Couronne de la propriété d'un membre du parlement. L'exécution peut-elle être invoquée à l'instance de M. Loy ? Je vous ferai observer, M. l'Orateur, et je crois que vous partagerez ici mon avis, qu'aucune instance de ce genre ne pourrait réussir. J'admets que si l'avis émis par l'honorable député d'Ottawa était exact, c'est-à-dire que la transaction était close le 16 juillet et que la promesse de vente terminait toute l'affaire, alors il y aurait une base sérieuse. Ou bien si les poursuites avaient été intentées avant qu'on eût fait des révélations au député de Beauharnois, alors ce procès se serait trouvé en bonne voie. Mais quand les faits sont qu'il savait parfaitement, avant qu'on lui demandât d'acheter sa propriété, que les propositions qui lui étaient faites visaient en substance à transférer sa propriété à la Couronne, il va sans dire qu'il se serait vu aussi refuser le privilège de l'exécution spécifique, car la loi est parfaitement claire qui déclare qu'aucune vente ne peut être effectuée et aucun contrat passé entre un membre du parlement et la Couronne. Alors, que reste-t-il à faire ? Il n'y a plus qu'à poursuivre Johnston. Il ne reste plus qu'à demander des dommages-intérêts, et seulement des dom-

mages-intérêts. Et ici, l'article 1077 du code, que mon honorable ami a cité, se présente très bien. Il faut poursuivre Johnston, qui est celui à qui vous avez eu affaire, et qui vous a trompé. Il n'y a que ce moyen. On pourra répliquer que la chose ne manque pas de difficultés, et on nous fera observer que Johnston n'est qu'un homme de paille. Je n'ai rien à répondre à cela. Il est probable qu'en effet c'est là un homme de paille, car c'est généralement à ces sortes de gens qu'on a recours pour mener de l'avant des projets de ce genre. La réponse est celle-ci : " Usez toujours d'une grande prudence avant de passer des contrats avec des inconnus ; ayez l'œil ouvert quand un étranger arrive dans votre ville, et, vous racontant des choses extraordinaires, vous demande de vous engager à lui vendre votre propriété, avec l'espoir que vous vous conformerez à ses désirs avec toute l'innocence du bel âge. Mais si, avec toute la naïveté qui distingue la plupart des membres du parlement, vous vendez une propriété de ce genre qu'on sait désirée pour le bureau de poste qu'on projette d'établir dans votre ville, il doit vous appartenir de chercher à connaître celui à qui vous avez affaire, et vous n'avez pas à vous plaindre, si vous êtes forcé d'instituer une action en dommages-intérêts contre un homme de rien. Mais, en dehors de ces principes généraux appliqués aux parties au contrat, principes qui, j'ai tout lieu de le croire, seront reconnus par tous les membres de cette Chambre, il y a aussi certaines règles bien connues de cours d'équité qui doivent être admises. Une cour d'équité ne décrète pas l'exécution spécifique en manière d'affaire de routine ; elle la décrète ou la refuse selon qu'elle le juge à propos. On ne saurait invoquer le privilège exceptionnel et particulier de l'exécution spécifique, excepté quand on a pu parfaitement établir ses droits à cette demande. Celui qui se présente en cour d'équité doit agir avec équité. Celui qui demande l'exécution spécifique doit pouvoir démontrer qu'il a les mains nettes et qu'il ne s'est rendu coupable d'aucune connivence, d'aucune fraude ou d'aucune action répréhensible. Peut-on ici démontrer cela ? Bien plus, celui qui se présente en cour d'équité doit pouvoir prouver que ce qu'il demande n'est pas contraire au bien public. Peut-on, ici, démontrer cela ? Il ne saurait y avoir violation plus flagrante des exigences du bien public, que de voir décréter par une cour de justice l'exécution spécifique, quand on se serait assuré que cette transaction n'était qu'un moyen d'éluder le statut, ce qui permettrait à un membre du parlement de vendre sa propriété à la Couronne, représentée ici par des hommes partageant ses sentiments politiques.

Eh bien! je m'adresse ici non seulement à mes amis de la gauche, mais à vous, M. l'Orateur, ainsi qu'à tous les membres du gouvernement et aux députés de la droite, au nom de M. Loy. Je ne crois pas—et je

M. LENNOX.

parle ici en toute sincérité—qu'on ait agi ici loyalement vis-à-vis de l'honorable député de Beauharnois. Je ne crois pas que le gouvernement ait donné à cet honorable député une chance de se tirer d'affaire, et n'oublions pas qu'il s'agit ici de ce bien si précieux entre tous qui est la réputation sans tache d'un homme. Quelle est la position où le gouvernement se trouve avoir acculé l'honorable député de Beauharnois? Cette position est telle que même en mettant les choses au mieux, il restera maintenant forcément entaché de soupçon. Si cette preuve avait été imprimée, comme c'était le devoir du gouvernement de le faire, nous aurions pu discuter ce sujet à fond et équitablement, en ne perdant pas de vue que, quelles que puissent être nos divergences politiques, c'est notre devoir, en toute équité et en tout honneur, de nous soutenir les uns les autres quand nous croyons être dans le vrai. Nous aurions pu peut-être non seulement exonérer complètement M. Loy des accusations qui ont été portées contre lui, afin de lui permettre de garder son mandat, mais nous aurions pu peut-être aussi revendiquer son honneur, en décidant par un vote unanime de cette Chambre qu'aucun blâme ne pouvait s'attacher à lui. Cela aurait pu arriver, si le gouvernement avait permis que la preuve fût imprimée. Mais quelle est maintenant notre position ? Nous nous trouvons dans cette situation déplorable—et j'espère bien que ce sera là un cas unique—que les membres de cette Chambre, tant de la gauche que de la droite, ne peuvent pas s'entendre, parce qu'ils ignorent quelle a été la preuve. Il est impossible à tous les honorables membres de cette Chambre, excepté ceux qui ont assisté à toutes les séances du comité —et il y en a très peu—de pouvoir entrer dans tous les détails de cette affaire aussi au fond que nous l'aurions voulu, parce que la preuve entendue nous fait défaut.

Eu égard à toutes ces circonstances, je viens dire maintenant que je n'aimerais pas voir pousser trop loin cette affaire contre l'honorable député de Beauharnois, qui a déjà été si malmené par ses propres amis. Ces amis l'ont laissé, ne l'oublions pas, en butte au soupçon, par suite du fait bien notoire que le gouvernement désirait cet emplacement; par suite des agissements fort suspects de M. Johnston dans les négociations pour acquérir cette propriété; par suite aussi du fait que M. Loy était un ami du gouvernement, qu'il était intéressé dans cette affaire, et qu'il devait en connaître tous les dessous; par suite enfin de ce que, après que promesse de vente eût été expirée, et alors même qu'on devait attendre qu'il eût dû être sur ses gardes vis-à-vis d'un inconnu comme M. Johnston, il ne parut nullement se soucier de ce qui pourrait arriver. Je répète que toutes ces circonstances sont de nature à jeter du louche sur les agissements du député de Beauharnois, bien qu'on ne puisse pas dire que tout cela équivaille à une preuve certaine. Eh ! bien, dans ces circonstan-

ces, comprenant que l'honorable député peut très bien s'écrier : Sauvez-moi de mes amis, parlant ici pour moi-même sans que j'aie reçu instructions de personne, sans connaître non plus l'opinion générale de la gauche de cette Chambre, je serais heureux, à titre de confrère, que l'honorable député qui a pris charge de cette affaire pût trouver moyen de ne pas faire mettre cette motion aux voix. Je suis d'avis que là où l'honneur est en jeu, il vaut mieux laisser impunies certaines infractions dont des membres de cette Chambre auraient pu se rendre coupables, plutôt que de laisser l'un des nôtres couvert d'une flétrissure qu'il est possible qu'il n'ait pas méritée.

M. PORTER (Hastings-ouest) : Comme le débat qui s'est élevé sur cette motion s'est déjà prolongé, je n'aurais pas adressé la parole si ce n'eût été que j'ai l'honneur d'être l'un des membres du comité auquel a été confiée l'enquête sur ces accusations. Je ne veux pas que la Chambre ni le pays croient que j'ai donné mon assentiment au rapport de la majorité qui a été soumis à la Chambre au sujet de cette affaire. Je ne veux pas non plus qu'on croie que je me sois rangé à l'avis des députés de la droite au sujet de l'interprétation qu'il faut donner au contrat intervenu entre M. Loy et M. Johnston. Le député d'Ottawa (M. Belcourt) a essayé de convaincre cette Chambre que le contrat de vente intervenu entre le député de Beauharnois et M. Johnston était une affaire entièrement terminée le 16 juillet, et qu'après cette date, et quels que fussent les renseignements que l'honorable député pouvait avoir reçus, il lui était impossible de se désister du contrat auquel il avait consenti. Eh bien! M. l'Orateur, je dois m'élever contre ces prétentions de l'honorable député d'Ottawa. C'est, je crois, un principe de droit admis par tout avocat, et même, j'ajouterai, un droit individuel qui sera reconnu par tous les membres de cette Chambre, qu'une personne qui a une propriété à vendre, c'est-à-dire un vendeur, a le droit absolu de dicter et d'exposer les conditions auxquelles il vendra cette propriété. Si ridicules, si absurdes et si onéreuses que puissent être ces conditions, il possède le droit absolu de les imposer et d'insister pour qu'elles soient remplies avant qu'il donne suite à la vente. En appliquant ce principe au cas qui nous est soumis, l'honorable député de Beauharnois, en donnant la promesse de vente pour l'achat de sa propriété, avait parfaitement le droit d'imposer à l'acheteur toutes les conditions qu'il jugeait à propos, et à défaut du consentement de l'acheteur, d'acquiescer à ces conditions, il n'était lié absolument en rien. Quand une promesse est donnée pour la vente ou l'achat d'une propriété, à moins que les termes de cette promesse ne soient acceptés, il ne saurait y avoir de contrat obligatoire. La promesse de vente peut être conditionnelle, quant au délai pendant lequel on pourra s'en prévaloir. Cette promesse peut aussi être conditionnelle quant à la manière dont le prix d'achat sera payé. On peut en outre faire ses réserves quant au titre de la propriété ou de plusieurs autres manières. Quelles que soient les conditions imposées par le vendeur, ces conditions doivent être acceptées par l'acheteur, ou sans cela il n'y a pas de contrat.

Si l'acheteur s'éloigne en quoi que ce soit des conditions de la promesse de vente, il est nécessaire qu'il y ait autre chose pour compléter le contrat. En d'autres termes, le vendeur ayant reçu une acceptation modifiée ou conditionnelle, c'est à lui d'aller plus loin et de reconnaître ou de confirmer l'offre conditionnelle qu'il a reçue. Il apparaît parfaitement, dans le cas actuel, que cela n'a pas été fait. Ce contrat n'a passé que par deux phases, et je désire attirer l'attention de la Chambre sur le texte même de la promesse de vente et de l'acceptation. Je soumets en toute confiance à la Chambre qu'il est raisonnable de supposer, aux termes de la promesse de vente et de la lettre d'acceptation, qu'aucun contrat n'était intervenu entre les deux parties tant que le prix d'achat n'avait pas été réellement payé. Les conditions de la promesse de vente sont que le vendeur consent à vendre sa propriété, et que l'acheteur aura le droit d'acheter jusqu'au mercredi, le 16 juillet, à 3 heures de l'après-midi, et que "le prix d'achat sera $10,000, payables comptant au jour de la vente." Si l'argument invoqué par l'honorable député d'Ottawa est exact, la vente se trouvait complétée le 16 juillet, alors que la lettre, qu'il a appelée "lettre d'acceptation," a été écrite. Je défie qui que ce soit d'apercevoir, dans cette soi-disant lettre d'acceptation, une acceptation des conditions mêmes contenues dans cette promesse de vente. Il y avait trois choses à faire : d'abord, le 16 juillet, l'exécution de la promesse: en second lieu, le paiement des $10,000 ; et, en troisième lieu, le paiement au moment de la vente. Voilà les trois conditions que le vendeur a imposées, et qu'il avait parfaitement le droit d'imposer. Voyons si ces conditions ont été acceptées par l'acheteur. M. Johnston dit : "J'ai l'honneur d'accepter votre offre." Jusque-là, fort bien, et c'est ce qu'il a fait le 16 juillet. Mais il n'accepte pas tout à fait la seconde condition, quant au paiement des $10,000 au jour de la vente, car voici ce qu'il dit :

> Le prix d'achat sera payé au comptant, dès que l'acte aura été signé et que le titre de la propriété aura été trouvé en règle.

Voilà qui est entièrement différent de ce que le vendeur avait déclaré dans sa promesse de vente. Selon les conditions de la promesse, l'acheteur était tenu d'exécuter les conditions de la promesse à la lettre, mais en lisant l'acceptation du 16 juillet, nous voyons que l'acheteur s'éloigne des conditions de cette promesse de vente. Pour cette raison, je dis qu'il n'y avait pas de contrat, qu'il n'y avait pas de confirmation de cette acceptation par le vendeur.

Pour cette raison, aussi, je prétends qu'il n'y a jamais eu de contrat obligatoire par la promesse de vente, et par la lettre d'acceptation qu'on avait en vue entre ces deux parties. Si je suis ici dans le vrai, alors cela me mène encore plus loin. L'honorable député d'Ottawa a prétendu que, parce qu'il y avait un contrat, il s'ensuivait, en conséquence, que l'honorable député de Beauharnois ne pouvait pas se dégager.

Si je suis dans le vrai, le contrat n'existait pas, et cela étant, la seconde partie de son argument se trouve ne rien valoir. Si, comme je le prétends, il n'y avait pas de contrat entre ces deux parties, alors l'honorable député de Beauharnois se trouvait être, en tout temps, parfaitement libre de se dégager après avoir reçu cette lettre du 16 juillet, car les négociations pouvaient éventuellement se terminer par un contrat. Je prétends que la preuve entendue devant le comité me justifie pleinement d'affirmer que l'honorable député de Beauharnois avait appris que c'était en somme le gouvernement qui était l'acheteur ; et dès l'instant où il apprenait cela, comme il n'était lié vis-à-vis de personne par un contrat, c'était non seulement son droit mais son devoir comme membre de cette Chambre de répudier toute l'affaire, et de refuser d'entrer dans de nouvelles négociations à ce sujet. Mais ce n'était pas là, selon moi, la seule échappatoire que l'honorable député de Beauharnois avait ici à son service, et j'approuve entièrement quelques-unes des remarques présentées à ce sujet par l'orateur qui m'a précédé. Si l'honorable député de Beauharnois ignorait que cette propriété était vendue au gouvernement, le gouvernement ne devait certainement pas ignorer qu'il achetait cette propriété de l'honorable député de Beauharnois. Le gouvernement savait que l'honorable député de Beauharnois faisait dans le temps partie de cette Chambre, et il appartenait tout autant au gouvernement d'informer l'honorable député de Beauharnois de la position dans laquelle il allait se trouver, s'il donnait suite au contrat, qu'il pouvait appartenir à l'honorable député de Beauharnois de se dégager aussitôt qu'il eût compris où on voulait l'amener. Il y a un principe de loi pour ainsi dire universellement connu, et ce principe c'est qu'il peut y avoir tout autant fraude à s'abstenir de donner des renseignements qui devraient être communiqués, comme de faire de fausses affirmations à la personne avec qui l'on passe un contrat ; et je prétends, bien que le mot "fraude" soit peut-être trop fort, que le gouvernement s'est réellement ici abstenu de communiquer à l'honorable député de Beauharnois les renseignements qui lui eussent permis de s'édifier sur toute cette affaire, et d'échapper aux peines ou obligations du statut, expressément édictées pour protéger le parlement de ce pays. Pour ces deux raisons, donc, je diffère entièrement des honorables députés de la droite, parce que j'en suis venu à la conclusion—et plusieurs honorables membres de la droite ont en réalité aussi admis la même chose—qu'à une certaine époque avant que le prix d'achat eût été réellement versé, l'honorable député de Beauharnois avait appris que c'était le gouvernement qui achetait cette propriété. Alors, donc, soit que l'honorable député de Beauharnois ait été ainsi renseigné avant qu'il pût être forcé de donner suite au contrat, ou que le gouvernement fût lui-même dans l'obligation de le renseigner, je soutiens que l'honorable député de Beauharnois n'était en rien justifiable de donner suite au contrat, et je prétends aussi qu'il n'est ni juste ni honnête pour le gouvernement de venir demander ici à ses partisans de le disculper.

L'amendement de M. Monk est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Henderson,
Avery,	Johnston (Cardwell),
Barker,	Kemp,
Bell,	Kidd,
Bennett,	Lancaster,
Birkett,	Lennox,
Blain,	Léonard,
Borden (Halifax),	Maclean,
Brock	Monk,
Broder,	Morin,
Cargill,	Osler,
Clare,	Pope,
Clarke,	Porter,
Culbert,	Richardson,
Earle,	Roche (Marquette),
Fowler,	Sproule,
Ganong,	Thomson (Grey),
Gilmour,	Tolton,
Hackett,	Vrooman,
Halliday,	Wilson.—40.

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Macdonald,
Archambault,	Mackie,
Bazinet,	MacKinnon,
Beith,	MacLaren
Belcourt,	(Huntingdon),
Bernier,	Macpherson,
Bickerdike,	McCarthy,
Brown,	McCreary,
Bruneau,	McEwen,
Bureau,	McGugan,
Carbonneau,	McIsaac,
Champagne,	Madore,
Christie,	Malouin,
Copp,	Marcil (Bagot),
Costigan,	Marcil (Bonaventure),
Cowan,	Martineau,
Davis,	Matheson,
Demers (Lévis),	Mayrand,
Demers (Saint-Jean),	Meigs,
Desjardins,	Mignault,
Douglas,	Monet,
Dugas,	Morrison,
Emmerson,	Mulock (sir William),
Erb,	Murray,
Ethier,	Oliver,
Fielding,	Parmelee,
Fisher,	Paterson,
Fitzpatrick,	Power,

Fortier,	Préfontaine,
Fraser,	Proulx,
Galliher,	Puttee,
Gauvreau,	Riley,
Geoffrion,	Robinson (Elgin),
Gibson,	Roche (Halifax),
Girard,	Ross (Rimouski),
Gould,	Ross (Victoria, N.-E.),
Grant,	Rousseau,
Guthrie,	Russell,
Harwood,	Schell,
Heyd,	Scott,
Holmes,	Sifton,
Hughes (King, I.P.-E.)	Stephens,
Hyman,	Stewart,
Kendall	Sutherland (Essex),
Lang,	Sutherland (Oxford),
Laurier (sir Wilfrid),	Talbot,
Laurier (L'Assomption)	Tarte,
Lavergne,	Tolmie,
Law,	Tucker,
LeBlanc,	Turcot,
Lemieux,	Turgeon,
Lewis,	Wade,
Lovell,	Wright.—105.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Messieurs

Calvert,	Taylor,
Logan,	Lefurgey,
Dyment,	McCormick,
McColl,	Ward,
Smith (Vancouver),	Hale,
Harty,	Reid (Grenville),
Blair,	Bruce,
Carroll,	Cochrane,
German,	Haggart,
Johnston (Cap-Breton)	Lavell,
McLennan,	McIntosh,
Ross (Ontario),	Rosamond,
Wallace,	Smith (Wentworth),
Beland,	Boyd,
Thompson (Haldimand)	Ingram,
Cartwright,	Tupper,
Johnston (Lambton),	Simmons,
Charlton,	Tisdale,
Tobin,	Ball,
Borden (sir Frederick)	Kaulbach,
Bourassa,	Casgrain,
Campbell,	Clancy,
Gallery,	Hughes (Victoria),
McCool,	MacLaren (Perth),
Reid (Ristigouche),	Pringle,
Ross (Yukon),	LaRivière,
Delisle,	Gourley,
Bourbonnais,	Carscallen,

L'amendement est rejeté, et la motion principale (M. Wade) adoptée par assis et levé.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANS-CONTINENTAL.—PLANS PRESENTES.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai l'honneur de proposer :

Qu'un ordre de la Chambre soit émis pour la production de certains plans, préparés par M. E. A. Hoare, ingénieur, en vue d'une ligne courte de chemin de fer entre la ville de Québec et les provinces maritimes.

La motion est adoptée.

Le premier ministre dépose les plans sur la table de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis dire que j'ai aussi déposé sur la table de la Chambre certains rapports des divers ingénieurs employés par les gouvernements provinciaux d'Ontario et de Québec et le gouvernement du Canada. Mais il n'est pas nécessaire de présenter de motion pour la production de ces rapports, car ils sont propriété publique.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à savoir si cela comprend les "montagnes" de renseignement dont le très honorables premier ministre a parlé dans son discours.

Le PREMIER MINISTRE : Non ; cela ne comprend pas les "montagnes" ; quelques-unes des collines seulement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : Puis-je demander quand nous aurons les montagnes ?

M. MACLEAN : La montagne n'a pas encore accouché.

INTERPELLATIONS.

LE DIRECTEUR DE LA POSTE A MACLEOD, ALBERTA.

M. OSLER :

1. M. D. J. Campbell a-t-il été destitué de l'emploi de directeur de la poste à Macleod, Alberta, et dans l'affirmative, à quelle date ?
2. Qui a recommandé sa destitution ?
3. Pourquoi a-t-il été destitué ?
4. Combien de temps a-t-il occupé la position de directeur de la poste à Macleod ?
5. Combien cette position rapportait-elle par année ?
6. A-t-il été remplacé, quel est le nom du nouveau titulaire et à quelle date a-t-il été nommé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Campbell fut nommé directeur de la poste à Macleod, le 1er janvier 1885 ; ses appointements étaient de $800 par année. Il a aussi rempli les fonctions de shérif, et celles-ci l'empêchaient de s'acquitter convenablement de ses fonctions de directeur de la poste, et pour cette raison, il fut fait un changement. Le 6 du courant, M. Samuel Heap fut nommé à sa place.

COMMISSION DU CAPITAL ET DU TRAVAIL, 1886.

M. KENDALL :

1. Quels sont les noms des membresde la commission nommée en 1886 pour s'enquérir des relations du capital et du travail, et autres questions ?
2. Qu'elle a été la dépense occasionnée par cette commission ; comment cette somme a-t-elle été appliquée et combien a été payé à chaque personne ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Hon. James Armstrong, Ottawa ; John Armstrong, Toronto ; G. Boivin, Montréal ; U. Carson, Ottawa ; J. A. Clark, St. John,

N.B. ; A. T. Freed, Hamilton ; W. A. Gibson, Ottawa ; Wm. Haggarty, Sydney, N.-E. ; S. B. Heakes, Toronto ; Jules Helbronner, Montréal ; John Kelly, St. John, N.B. ; Patrick Kerwin, Québec ; H. A. McLean, Halifax, N.S. ; Michael Walsh, Halifax, N.-E.

2. La commission coûtera en tout $81,718.98. Ce montant fut appliqué comme il suit :

Aux membres de la commission :

Hon. James Armstrong, Ottawa	$ 7,142 17
John Armstrong, Toronto	2,400 00
G. Boivin, Montréal	1,737 90
U. Carson, Ottawa	2,040 98
J. A. Clark, St. John, N.B.	3,440 40
A. T. Freed, Hamilton	3,152 19
W. A. Gibson, Ottawa	2,831 38
Wm. Haggarty, Sydney, N.-E.	1,862 17
S. B. Heakes, Toronto	3,122 84
Jules Herbronner, Montréal	6,507 80
John Kelly, St. John, N.B.	1,637 11
Patrick Kerwin, Québec	3,072 98
H. A. McLean, Halifax	3,119 65
Michael Walsh, Halifax	3,586 91
	$45,654 48

Le résidu de cette somme de $81,718.98 fut dépensé comme il suit :

Aux secrétaires et sténographes de la commission	$10,019 79
A W. C. Blumhart	758 50
" J. Bouchard	425 25
" J. H. Browning	814 32
" D. Delisle	417 75
" A. deHaerne	384 00
" D. S. Hennessey	420 25
" A. Monpetit	1,892 55
" Holland Bros.	372 12
" A. Prieur	934 00
" A. Raby	526 50
" E. Roger	615 00
" J. P. Sexton	941 25
" Wm. Smith	540 00
" M. Vidal	456 00
Total	$7,194 49
A diverses autres personnes	$ 3,543 19
Impressions et papeterie	10,981 01
Papeterie de l'Etat	39 02
Imprimerie de l'Etat	1,287 00
Total	$81,718 98

COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

1. Quels sont les noms des membres actuels de la commission du port de Montréal ?

2. Quels montants ont été payés à chacun desdits membres de la commission au cours du dernier exercice financier à titre d'appointements, d'honoraires de présence à la commission ou autrement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. L'honorable Robert Mackay, Jonathan Hodgson, Robert Bickerdike, Alphonse Racine, E. H. Lemay, Wm. E. Doran (depuis le 2 mai), James Cochrane (maire), James Crathern, John Torrance, L. E. Geoffrion, Robert Reford.

2. L'honorable Robert Mackay, traitement en qualité de président, (57-58, Vic. ch. 48), $2,000.

Honoraires de présence, $5 par assemblée :

Sir WILLIAM MULOCK.

Hon. Robt. Mackay	$680
Jonathan Hodgson	505
Robt. Bickerdike	570
Alphonse Racine	595
E. H. Lemay	385
Wm. E. Doran (depuis le 2 mai)	410
James Cochrane	425
James Crathern	455
John Torrance	525
L. E. Geoffrion	490
Robt. Reford	375
	$5,415

CHEMIN DE FER NAPANEE-DESERONTO.

M. PORTER :

1. Une charte a-t-elle jamais été accordée à la Compagnie Rathbun, ou à aucune autre compagnie ou personne, pour la construction d'une ligne de chemin de fer de Napanee à Desoronto, dont le tracé longerait la rivière Napanee ? Dans l'affirmative, à quelle date ?

2. Une loi a-t-elle été passée, ou une charte octroyée à la Compagnie Rathbun, ou à aucune autre personne ou compagnie, pour la construction d'une ligne de chemin de fer de Napanee à Deseronto, changeant le tracé primitif mentionné ci-dessus, ou autorisant l'adoption d'un autre tracé ? Dans l'affirmative, quelle est la date de cet acte ou de cette charte, et quel est le tracé ainsi autorisé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 1. La charte à la Compagnie Napanee-Tamworth-Québec (Canada, 1879, ch. 67) couvrait cette route en autorisant la construction d'un chemin de Napanee à la rivière Ottawa et le prolongement dudit chemin de fer " dans la direction du sud vers les localités de la baie de Quinté qu'il sera jugé expédient ". Subséquemment, cette compagnie (1890, ch. 62) changea son nom en celui de Kingston-Napanee-Western, et se fusionna en vertu de l'acte fédéral 1896, ch. 15, avec la Compagnie de chemin de fer de la baie de Quinté ; cette dernière s'était constituée en 1881 (ch. 46), avec MM. Hugo B. Rathbun et Edward B. Rathbun, comme deux de ses directeurs provisoires.

2. Quoique le tracé primitif ne paraît pas avoir été changé par la charte subséquente, d'autres tracés furent autorisés en vertu des statuts fédéraux, 1884 (ch. 62), 1886 (ch. 68), 1890 (ch. 62), 1896 (ch. 15, article 6).

PENITENCIER DE KINGSTON—PRIX DE L'AGAVE.

M. CLARKE :

Quel a été le prix moyen par livre payé, chaque année depuis 1893, par le gouvernement du Canada, pour l'agavé employé dans la fabrication de la ficelle d'engerbage au pénitencier de Kingston ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE :

1893	Aucun achat.
1894	$3 50 par quintal
1895	2 91 "
1896	3 35 "
1897	3 06 "
1898	Aucun achat
1899	Aucun achat
1900	$8 50 par quintal
1901	5 13 "
1902	6 26 "
1903	8 75 "

ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903—APPOINTEMENTS.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que la Chambre se forme en comité demain pour considérer le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient d'adopter les dispositions suivantes relativement aux appointements des membres de la commission et autres dépenses entraînées par la mise en vigueur des prescriptions du bill actuellement soumis à la Chambre modifiant et refondant la loi sur les chemins de fer, savoir :

1. Au président de la commission, il sera payé des appointements de $10,000 par année.

2. A chacun des deux autres membres de la commission, il sera payé des appointements de $8,000 par année.

3. Au secrétaire, il sera payé le chiffre d'appointements que fixera l'Exécutif et qui ne dépassera pas $4,000.

4. Les appointements et rémunérations des autres fonctionnaires et employés de la commission et toutes autres dépenses incidentes nécessitées par la mise en vigueur des prescriptions du bill seront soumis à l'approbation de l'Exécutif.

5. Les appointements des membres de la commission et du secrétaire seront payés mensuellement sur les fonds sans affectation spéciale à la disposition du Receveur général ; tous autres appointements, rémunérations et dépenses, y compris les dépenses de voyage, seront payés sur les crédits votés par le parlement.

Je dois dire que Son Excellence a donné son assentiment à cette résolution.

COMMISSION TREADGOLD.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je voudrais signaler à l'attention du gouvernement un télégramme qui a été reçu de Dawson, adressé à M. T. Chase Casgrain, député, et qu'en son absence on me remit, par ordre du signataire :

Dawson, T. Y., 4 août 1903.

Monsieur T. Chase Casgrain, député,
Ottawa.

Chambre de commerce a demandé Laurier, Ross, texte complet attributions commission deux fois sans succès ; informez-vous.

Je suppose que cette dépêche se rapporte à la commission Treadgold, et j'en infère que la chambre de commerce a demandé qu'on lui envoie le texte du document définissant les attributions de la commission et qu'elle n'a pas reçu de réponse. Il paraîtrait que cette demande fut adressée au premier ministre et au député du Yukon. Toutefois, telle qu'elle est, je la signale à l'attention du gouvernement afin que les mesures qu'on jugera nécessaires dans la circonstance puissent être prises.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai reçu un télégramme comme celui-là de la part, je pense, de M. McCormick, qui, si je ne me trompe, signe comme président de la chambre de commerce. Transmis par la poste, les renseignements n'arriveraient pas à Dawson plus tôt que les membres de la commission, qui sont maintenant en route. Je me propose d'envoyer un sommaire par télégramme.

M. R. L. BORDEN : Il sera facile, je suppose, pour les membres de la Chambre de commerce et tous les intéressés d'obtenir des membres mêmes de la commission des renseignements précis quant à ses attributions?

Le PREMIER MINISTRE : Assurément.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre pourrait voir à ce que la commission reçût des instructions dans ce sens.

Le PREMIER MINISTRE : La commission siégera comme cour publique.

LE CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Le PREMIER MINISTRE : Avant que nous passions à l'ordre du jour, j'aimerais à demander à mon honorable ami le chef de l'opposition, s'il lui conviendra de discuter demain le bill du chemin de fer transcontinental ? Si ce jour ne lui convient pas, quel est le jour qui lui conviendrait?

M. R. L. BORDEN : Demain aurait convenu très bien, n'était que les documents demandés jeudi dernier n'ont été déposés sur la table de la Chambre qu'aujourd'hui. Pour cette raison, je pense que mardi prochain conviendrait peut-être mieux ; car il est désirable que la députation se renseigne à l'égard des faits dont l'honorable premier ministre a parlé dans son discours, ce qu'elle n'a pu faire jusqu'à présent.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, nous discuterons le sujet mardi.

PRISONS PUBLIQUES ET DE REFORME.

Le bill (n° 221) modifiant de nouveau l'acte relatif aux prisons publiques et de réforme est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour en faire l'examen.

Article 1,

M. R. L. BORDEN : Quelle est la signification du terme " écoles industrielles certifiées "?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet amendement est fait à la demande du procureur général de l'Ontario. Le certificat en question est émis par le secrétaire provincial de l'Ontario et son effet est de placer ces écoles industrielles sur le même pied que la maison de correction pour garçons de l'Ontario.

M. R. L. BORDEN : Les mots " écoles industrielles certifiées " se rapportent, je sup-

pose, à quelque acte de la province de l'Ontario.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

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

PENSION DE RETRAITE DES JUGES.

La Chambre en comité sur le projet de résolution suivante déclarant :

Qu'il est expédient d'amender l'Acte de la cour Suprême et de la cour de l'Echiquier et l'Acte concernant les juges des cours provinciales, et de prescrire ce qui suit :—

1. Si un juge de la cour Suprême du Canada ou de la cour de l'Echiquier du Canada, ou de toute cour supérieure au Canada, donne sa démission, Sa Majesté pourra, par lettres patentes émises sous le grand sceau, énonçant l'âge de ce juge et la durée de ses services, lui accorder une pension égale au traitement qu'il recevait lors de sa démission, à compter de la date de ladite démission, et cette pension lui sera servie sa vie durant, pourvu que ledit juge ait :

(a.) atteint l'âge de 75 ans et ait rempli sa charge comme juge d'une ou plusieurs desdites cours, ou comme tel et comme magistrat stiplusieurs desdites cours pendant 30 ans, ou plus.

(b.) atteint l'âge de 70 ans et ait rempli sa charge comme juge d'une ou plusieurs desdites cours pendant 25 ans, ou plus ; ou

(c.) ait rempli sa charge comme juge d'une ou plusieurs des dites cours pendant 30 ans, ou plus.

2. Si un juge de la cour Suprême du Canada ou de la cour de l'Echiquier du Canada, ou d'une cour supérieure d'aucune des provinces du Canada, donne ou a déjà donné sa démission comme tel pour accepter la charge de lieutenant-gouverneur d'une province, et s'il occupe le poste de lieutenant-gouverneur, et s'il n'a pas autrement qualité pour recevoir une pension de retraite comme tel juge, Sa Majesté pourra, en aucun temps après l'expiration de la durée de service de ce juge comme lieutenant-gouverneur, lui accorder une pension égale aux deux tiers du traitement attaché à la charge judiciaire qu'il remplissait à l'époque de sa démission, à dater de l'émission desdites lettres patentes et devant lui être servie sa vie durant.

3. Tout juge de cour de comté qui aura atteint l'âge de quatre-vingts ans sera d'office mis à la retraite ; et à tout juge qui sera ainsi mis à la retraite, ou qui, ayant atteint l'âge de soixante et quinze ans, donnera sa démission, et qui, dans l'un ou l'autre cas, aura rempli sa charge pendant une période de vingt-cinq ans ou plus, Sa Majesté pourra accorder une pension égale au traitement qu'il recevait à l'époque de sa retraite, ou s'il a rempli sa charge comme tel pendant une période moindre que vingt-cinq ans, égale aux deux tiers dudit traitement : Pourvu qu'à tout juge comme susdit qui sera ainsi mis d'office à la retraite, ou qui aura donné sa démission dans les ans qui suivront la promulgation de l'acte basé sur la présente résolution, il puisse être accordé une pension égale au plein traitement qu'il recevait lors de sa mise à la retraite ou de sa démission, quel que soit le nombre d'années pendant lesquelles il aura rempli sa charge.

4. Si un juge d'une cour de comté, après avoir rempli sa charge pendant une période de vingt-cinq ans et avoir été atteint d'une infirmité permanente ne lui permettant pas de remplir utilement ses fonctions, donne sa démission, Sa Majesté pourra, par lettres patentes émises sous le grand sceau du Canada, lui accorder une pension égale au traitement annuel qu'il recevait lors de sa démission, ladite pension devant compter de la date de sa démission, et lui être servie sa vie durant.—(Le ministre de la Justice).

Article 1 :

M. BORDEN (Halifax).

M. WILSON : J'aimerais que le ministre de la Justice pût nous donner de meilleures raisons à l'appui de ces résolutions. Si ma mémoire ne me trompe pas, le parti libéral, dans l'opposition, faisait la guerre au système des pensions plus qu'à toute autre chose. Et dans toute l'étendue du pays, la population, sans distinction de parti, est opposée aux mesures de cette sorte. Elle considère qu'un particulier doit pourvoir à son propre fonds de retraite, et que les contribuables ne devraient pas être taxés pour le soutien d'un homme qui a vécu dans le luxe tant qu'il a été au service du public et négligé de mettre quelque chose de côté pour ses vieux jours. Je représente une circonscription rurale et mes commettants ne sont pas du tout en faveur d'une telle mesure. Il est dans cette circonscription des journaliers des ouvriers qui gagnent de $300 à $400 par année. Est-il juste que ces hommes soient taxés pour aider à pensionner un juge dont les appointements varient de $4,000 à $7,000 par année et qu'on voudrait mettre à la retraite avec ses pleins appointements ? Je considère cela très injuste. On ne peut pas même dire que ces juges ont contribué à leur fonds de retraite. Je reconnais que le gouvernement actuel a modifié quelque peu notre système de pensions depuis son arrivée aux affaires. Tout employé de l'Etat doit aujourd'hui payer au fonds de retraite une somme de tant par année, et cet argent lui est remboursé avec intérêt à 5 pour cent lorsqu'il est mis à la retraite, ou payé à sa famille, s'il meurt avant d'avoir été mis à la retraite. Il ne peut y avoir d'objection à cela, car il ne fait que reprendre ce qu'il a payé. Mais il n'y a pas de raison pour que l'Etat taxe le peuple afin de maintenir dans le luxe les familles de gens qui n'ont jamais rien contribué au fonds de retraite. J'exprime les sentiments de la population que je représente.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je représente moi-même une circonscription rurale, qui renferme probablement un plus grand nombre de cultivateurs que le comté de mon honorable ami ; et je n'hésite aucunement à dire que tout homme qui a servi son pays trente ans en qualité de juge a droit à la plus grande considération. Beaucoup de nos juges sur le banc donnent leurs services au pays pour bien peu de choses comparé à ce qu'ils pourraient gagner dans l'exercice de leur profession d'avocat.

M. BENNETT : Et dans bien des cas, c'est tout le contraire.

M. WILSON : Dans ma circonscription, il y a une vacance dans la judicature de la cour de comté. Et il n'est pas un avocat du chef-lieu qui n'accepterait la position aux appointements qui sont payés ; et il s'agit simplement d'une charge de juge de cour de comté.

Il y a ailleurs d'autres personnes qui ambitionnent cette charge, et le traitement attaché à celle-ci excède le chiffre des honoraires que rapporte à la plupart de ces avocats l'exercice de leur profession.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les observations de l'honorable député ne sont pas sans valeur, mais ce que j'ai dit a aussi une grande importance. La magistrature n'a plus d'attraits pour les membres les plus éminents du barreau. Mon honorable ami sait qu'il y a dans la province d'Ontario, comme je sais qu'il y en a dans la province de Québec, des juges qui remplissent les devoirs de leur charge depuis vingt-cinq et même trente ans, des juges âgés de soixante-quinze ans et plus, et il conviendra que si ces magistrats sont encore obligés de travailler quand l'heure du repos a réellement sonné pour eux, c'est qu'ils ne sont pas en mesure de prendre leur retraite. Puisque nous n'offrons aux membres distingués de la magistrature qu'un modeste traitement, le moins que nous puissions faire, c'est de leur accorder cette allocation de retraite.

M. ROBINSON (Elgin) : Je remarque qu'on peut contraindre les juges âgés de quatre-vingt ans à prendre leur retraite.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les juges des cours de comté seulement. Les juges des cours supérieures pourront prendre leur retraite s'ils le désirent, mais nous ne pourrons pas les y obliger.

M. ROBINSON (Elgin) : Pourquoi oblige-t-on un juge de cour de comté à prendre sa retraite à quatre-vingts ans ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Parce que l'expérience nous a appris qu'il est temps qu'un juge prenne sa retraite lorsqu'il atteint l'âge de quatre-vingts ans.

M. ROBINSON (Elgin) : L'honorable ministre ne sait-il pas que certains hommes de quatre-vingts ans sont aussi pleins de vigueur et possèdent autant d'activité intellectuelle que d'autres qui n'ont que soixante ans ? Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'obliger un juge de prendre sa retraite, à moins qu'il ne soit incapable de remplir les devoirs de sa charge. Le juge de la cour du comté que je représente remplit ses fonctions depuis un demi-siècle ; il est encore très vigoureux et, pas plus que lui-même, les avocats du comté ne sont désireux de lui voir prendre sa retraite. Son expérience est très grande, et il a probablement beaucoup plus de savoir que celui, quel qu'il fût, qu'on pourrait appeler à lui succéder.

M. BENNETT : Quel âge avait M. le juge Britton lorsqu'on l'a nommé juge de la cour Supérieure d'Ontario ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne m'en souviens pas.

M. BENNETT : Environ soixante-quinze ans, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'en sais vraiment rien.

Le PREMIER MINISTRE : A mon honorable ami de Lennox (M. Wilson), dont la manière de voir ne semble pas concorder avec le sens des résolutions, et qui parait s'opposer à ce que des pensions soient accordées aux juges parce qu'il n'en est pas accordé aux autres classes de la société, je ferai observer que dans tous les pays civilisés, en Angleterre notamment, on fait si grand cas des fonctions que remplissent les juges qu'on a cru sage d'accorder à ces derniers une pension pour leurs vieux jours. L'octroi de cette pension a pour but de mettre les juges au-dessus de toute tentation, d'assurer leur dignité et leur indépendance, et de faire d'eux ce qu'ils devraient être, c'est-à-dire les arbitres impartiaux de tous les différends qui troublent la société. Jamais il n'a été question en cette Chambre de priver les juges de leur pension. Depuis l'établissement de la Confédération nos juges ont toujours eu leur pension.

M. WILSON : N'en élevez-vous pas le chiffre ?

Le PREMIER MINISTRE : Non ; mais nous faisons en sorte qu'une pension soit payée dans certaines circonstances. A l'heure qu'il est, tout juge qui le désire peut, s'il a exercé ses fonctions pendant quinze ans, prendre sa retraite et toucher une pension égale aux deux tiers de son traitement. En vertu de cette résolution, tout juge qui aura exercé sa charge trente-cinq ans ou atteint l'âge de soixante-dix ans et rempli ses fonctions pendant vingt-cinq ans, ou qui aura atteint l'âge de soixante-quinze ans et exercé ses fonctions pendant vingt ans, pourra prendre sa retraite et il lui sera accordé une pension égale au chiffre de son traitement. A l'instar de certains autres honorables députés, mon honorable ami s'oppose à ce que certains juges soient obligés de prendre leur retraite. On peut obliger les juges des cours de comté à prendre leur retraite. On ne peut pas contraindre les juges des cours supérieures à en faire autant, mais ils sont libres, après avoir exercé leurs fonctions pendant trente ans, ou après avoir occupé leur charge pendant vingt ans et atteint l'âge de soixante-quinze ans, ou après avoir exercé leurs fonctions pendant vingt-cinq ans et atteint l'âge de soixante-dix ans, de prendre leur retraite tout en continuant de recevoir le plein montant de leur traitement. Personnellement, je regrette qu'il

ne nous soit pas permis d'obliger même les juges des cours supérieures à prendre leur retraite lorsqu'ils ont atteint un certain âge. Je ne voudrais pas que l'on vît en ceci la moindre allusion blessante à l'égard de qui que ce soit. Force nous est malheureusement de reconnaître que la puissance de nos facultés s'en va diminuant avec les années. Et lorsque des juges, qui ne sont, en fin de compte, que de simples mortels comme nous, ont atteint l'âge de soixante-quinze ou quatre-vingt ans, ils ne sont généralement plus aussi aptes que des plus jeunes qu'eux à rendre les importants services qui la société attend d'eux. Prenons un cas semblable au leur, disons celui des généraux d'armée. Aux Etats-Unis, tout général âgé de soixante-quatre ans est obligé de prendre sa retraite. De même en Angleterre, une limite d'âge, est, je crois, assignée aux officiers généraux. Si je ne me trompe,—je parle sauf correction—les officiers supérieurs sont tenus de prendre leur retraite dès qu'ils ont atteint une certaine limite d'âge. La même règle devrait s'appliquer aux juges. Mon honorable ami d'Elgin-ouest (M. Robinson) nous a parlé d'un juge qui, en dépit de ses quatre-vingts ans, remplit les devoirs de sa charge comme un homme de soixante ans et peut-être même mieux.

Mais les exceptions de ce genre ne servent qu'à prouver la règle générale, c'est-à-dire qu'un homme de quatre-vingts ans n'est plus aussi apte qu'un plus jeune que lui à faire de la bonne besogne. Ainsi, qu'un juge du comté d'Elgin soit encore, à quatre-vingts ans, assez alerte pour remplir les devoirs de sa charge, cela ne prouve rien. C'est à cet âge-là, peut-être, que M. Gladstone a rendu ses plus précieux services à l'Etat. Ces exceptions sont très rares. Bien que mon honorable ami (M. Robinson) soit très vigoureux pour son âge—il est peut-être comme moi âgé d'une soixantaine d'années—il conviendra sans doute avec moi que ses forces ont déjà été plus grandes qu'elles ne sont aujourd'hui. Avec le temps, c'est avec regret que je me vois obligé de l'avouer, nos forces, au lieu de s'accroître, s'en vont diminuant. Cette loi de la nature humaine, il nous faut la reconnaître et y pourvoir dans le présent bill. Pour ceux qui pratiquent au barreau, il n'est pas de plus pénible spectacle que de se trouver en présence de juges que la médiocrité de leur fortune oblige à continuer d'exercer leurs fonctions quand il est malheureusement évident qu'il vaudrait mieux pour eux qu'ils prissent leur retraite. Et puis, je le répète, chacun s'accorde à reconnaître que les services des juges sont les plus précieux qui se puissent rendre au pays. Il me semble que lorsqu'un juge a exercé ses fonctions pendant vingt-cinq ans et atteint l'âge de soixante-quinze ans, ou rempli les devoirs de sa charge pendant trente ans, qu'il s'aperçoit que ses forces lui font défaut et que l'intérêt public exige qu'il cède le pas à plus jeune que lui, le pays ne devrait pas le jeter sur le pavé, mais plutôt lui faire une situation honorable, et lui assurer l'aisance et le confort pour le reste de ses jours.

Sir WILFRID LAURIER.

M. ROBINSON : Il me semble que j'aimerais mourir sous le harnais. Lorsqu'un serviteur nous a été fidèle toute sa vie et qu'il a toujours fait son devoir, il n'est pas juste, selon moi, de le mettre à la porte parce qu'il a le malheur de se faire vieux. Nous vieillissons tous, mais nul d'entre nous n'aimerait à se faire chasser. Il nous serait même désagréable de nous faire mettre à la porte de cette Chambre. Et si le premier ministre était encore à quatre-vingts ans en mesure d'occuper son poste, le pays ne trouverait pas bon qu'on l'en chassât, et lui non plus.

Voici un juge qui sert son pays depuis un demi-siècle et désire être maintenu dans sa charge, et le presque unanimité des avocats qui plaident devant lui souhaite qu'il continue d'exercer ses fonctions. Il serait cruel de le remercier de ses services. Comme le vieux cheval qu'on envoie au pré pour y mourir, il ne pourrait survivre à sa mise à la retraite. J'espère que le bill de l'honorable ministre fera des exceptions, et que chaque fois qu'un juge sera capable de remplir son devoir envers le public, on lui fera la grâce de ne pas le mettre à la retraite contre son gré.

M. BROCK : Au nom de la classe à laquelle j'appartiens—au nom des négociants et des industriels qui ont à soutenir de nombreux procès—comme en mon nom personnel, je tiens à dire qu'il est grandement à souhaiter que les juges soient choisis parmi les membres les plus vigoureux du barreau. Pour un juge plus que pour tout autre peut-être, il importe d'être bien payé et de pouvoir compter sur une pension pour ses vieux jours. Je crois qu'on pourrait fort bien s'accommoder d'autres hommes politiques ; nous pourrions même nous passer d'un grand nombre de ceux que nous avons aujourd'hui, mais il n'est pas possible de se dispenser des services que nos juges peuvent rendre dans un pays comme le nôtre, où les procès sont si nombreux. La résolution me paraît donc être excellente sous tous rapports. Nous ne pouvons pas tous partager l'avis de l'honorable député d'Elgin-ouest, dont les observations pleines de bon sens sont plutôt marquées au coin de la sentimentalité ; le faire, ce serait courir au-devant des graves inconvénients signalés par le premier ministre. En vieillissant, les juges eux-mêmes deviennent parfois entêtés, et il arrive que des juges ne veulent pas prendre leur retraite qui sont rendus au déclin de leur âge. Il est bon, selon moi, que le gouvernement soit revêtu du pouvoir que comporte la résolution, afin qu'il puisse en user lorsqu'un juge est devenu incapable de remplir les devoirs de sa charge. Il va sans dire qu'il serait odieux de ne s'en prévaloir qu'une fois par ci par là. C'est une règle

générale que l'on devrait établir et, comme l'a dit le ministre de la Justice, appliquer dans le sens prévu par la résolution. Cette résolution, je me plais à le dire, je l'approuve entièrement et je crois qu'elle aura l'assentiment unanime de la classe de citoyens à laquelle j'appartiens.

M. PORTER : Le paragraphe de la résolution que nous sommes à discuter ne rend pas obligatoire la mise à la retraite des juges de la cour Suprême ou des cours Superieures, comme semble le croire l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Robinson). Il ne s'applique qu'aux seuls cas de démission volontaire. Et nul, ce me semble, ne peut mieux décider s'il est temps pour lui de prendre sa retraite que celui-là même qui est admis à bénéficier des avantages conférés par la présente résolution. Un juge qui a exercé ses fonctions pendant trente année consécutives et atteint la limite d'âge prévue dans la résolution, devrait être dans la meilleure situation possible pour décider s'il devrait continuer d'exercer ses hautes fonctions, ou s'il ne vaut pas mieux pour lui-même, pour les plaideurs et le public en général qu'il prenne sa retraite. Cela étant, il me semble néanmoins qu'il serait injuste de forcer à prendre sa retraite un juge qui a consacré un si grand nombre de ses années au service de son pays. Et si ce juge estime lui-même qu'il est devenu incapable de remplir les devoirs de sa charge distinguée et qu'il lui incombe de céder sa place à un plus jeune que lui, il n'est pas juste, à mon point de vue, que le pays qu'il a si longtemps et si fidèlement servi l'abandonne à lui-même au moment où il est obligé de renoncer à l'exercice de ses fonctions. J'approuve donc de tout cœur la résolution présentement à l'étude.

M. BORDEN (Halifax) : Cette résolution est-elle de notre cru, ou l'a-t-on empruntée à l'étranger ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Entièrement de notre cru. A ma connaissance, il n'existe qu'un seul précédent aux Etats-Unis, où les juges de la cour Suprême et des cours de district peuvent prendre leur retraite et continuer de toucher la totalité de leur traitement après avoir exercé leurs fonctions pendant dix ans et atteint l'âge de soixante-dix ans.

M. BORDEN (Halifax) : Après avoir étudié l'esprit de la résolution et bien pesé les paroles du premier ministre, je crois remarquer que le projet de résolution ne prévoit pas certains cas pourtant dignes d'égards. Ainsi, un juge nommé à quarante-cinq ans, pourrait bien, au bout de vingt ans, être affligé de quelque infirmité qui l'empêcherait absolument d'exercer ses fonctions. A entendre le très honorable premier ministre, on serait porté à croire qu'un cas de ce genre serait prévu, mais il n'en est rien dit dans le projet de résolution.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour pourvoir à un cas semblable, on pourrait peut-être exiger un certificat de médecin.

M. BORDEN : Je prétends que l'on pourrait prévoir tous les cas de cette nature en prenant des moyens susceptibles de sauvegarder l'intérêt public. J'ignore si le gouvernement a songé à ces cas-là, mais en écoutant le premier ministre, il m'est venu à l'esprit que les cas de ce genre sont aussi dignes d'égards que ceux que prévoit la résolution.

M. OSLER : J'approuve entièrement ces résolutions. Je ne vois pas pourquoi elles ne s'appliqueraient pas à tous les juges. Si l'on croit nécessaire d'établir une limite d'âge pour les juges des cours inférieures, je ne vois pas pourquoi on n'en ferait pas autant à l'égard des juges des cours supérieures. L'honorable député n'est pas sans le savoir, certains hommes se trouvent dans leur plus grande vigueur à quatre-vingts ans et sont alors plus qu'à soixante ans en mesure de rendre d'utiles services à leur pays. Mais ce sont là de très rares exceptions. Je ne comprends pas l'exception que l'on crée en faveur des juges de la cour Suprême et des cours supérieures. Il importe autant, sinon plus, que cette règle s'applique à leur cas qu'à celui des juges des cours inférieures. Il me semble que sous ce rapport la portée du bill est insuffisante. Le premier ministre a dit avec raison qu'il convient de mettre les juges à l'abri de toute préoccupation pécuniaire et de pourvoir à ce que, après avoir longtemps servi leur pays, ils puissent couler leurs vieux jours dans le calme.

Après tout, ces résolutions ne comportent pas de mesure radicale, parce que le traitement des juges reste encore ce qu'il était au moment de la Confédération, alors que le prix de la vie était bien moins cher qu'à présent. Il s'ensuit donc, ainsi que l'a fait observer le ministre de la Justice, qu'il est devenu difficile de déterminer à monter sur le banc les personnes qu'on aimerait à y voir. Il s'ensuit aussi que nos juges cherchent de plus en plus à grossir leurs revenus en se livrant à d'autres occupations. C'est ainsi que pour accroître leurs revenus, nombre des meilleurs juges en qui nous reposons la plus grande confiance acceptent la charge de directeurs de diverses compagnies. Cela est de nature à nuire sérieusement à l'administration de la justice au Canada, et l'on devrait aviser aux moyens à prendre pour mettre fin à cette pratique qui me paraît très dangereuse. Les compagnies recherchent la coopération de ces juges à cause de la confiance que leur présence inspire au public. Je sais que, règle générale, les juges sont des hommes d'affaires assez médiocres. Je n'oserais vraiment pas dire le nombre de juges, de juges de la province d'Ontario du moins, qui acceptent des situations dans des compagnies dont ils ne connaissent pas du tout les opé-

rations. Ils se voient obligés de le faire parce que leur traitement n'est pas proportionné au rang qu'ils occupent dans la société. L'exercice de sa profession permet à n'importe quel avocat de talent de Toronto, d'Hamilton, de London, de Montréal, de Québec ou d'Ottawa, de se créer un revenu plus élevé que le traitement accordé à n'importe lequel de nos juges. Je ne crois pas que nous puissions atteindre notre but véritable, c'est-à-dire avoir des juges vraiment indépendants, tant que nous n'aurons pas sensiblement élevé le chiffre de leur traitement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En réponse aux observations de l'honorable député, je dois dire que nous n'avons pas le droit de modifier la situation des juges des cours supérieures. En vertu de l'article 96 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, il appartient exclusivement au Gouverneur général de nommer les juges des cours supérieures, des cours de district et de comté de chaque province. L'article 99 dispose que les juges des cours supérieures seront inamovibles, sauf forfaiture. Il nous est donc impossible d'intervenir. Je l'avoue, je suis de ceux qui ne voudraient pas qu'il fût permis de s'ingérer dans les choses qui concernent les juges des cours supérieures. Plus ils échapperont à notre contrôle direct ou indirect, mieux ce sera pour la magistrature et le public en général. Je voudrais profiter du moment où je fais tout en mon pouvoir pour améliorer la situation des juges des cours supérieures pour déclarer, comme l'a fait mon honorable ami de Toronto (M. Osler), qu'il ne convient pas que nos juges se lancent dans des entreprises commerciales. J'ai des opinions bien arrêtées sur cette manière d'agir qui me paraît incompatible. A mon sens, tout juge payé pour consacrer la totalité de son temps au service du pays n'a pas droit de se livrer à des occupations étrangères à l'exercice de sa charge. Cette observation s'adresse surtout aux juges qui ne craignent pas de se laisser nommer directeurs d'institutions financières et de consacrer une partie de leur temps au service de certaines compagnies au détriment de l'intérêt public.

M. WRIGHT : A mon titre de représentant d'une division rurale, j'aimerais faire une observation au sujet des résolutions qui nous sont soumises. Il y a dans mon comté un juge fort intelligent, à l'esprit large et éclairé, et qui est âgé de plus de quatre-vingts ans. Nous estimons qu'il ne serait que juste qu'un juge comme celui-là pût prendre sa retraite et continuer de toucher le plein montant de son traitement. Nous désirons ardemment que les juges soient choisis parmi les hommes les plus éclairés du pays. S'il est une chose dont nous sommes particulièrement fiers, c'est bien la haute estime en laquelle nos juges sont tenus par tout le pays. Nous souhaitons par-dessus tout qu'il soit établi des conditions telles que nos plus savants avocats n'hésitent plus à se laisser élever à la magistrature. Les présentes résolutions permettront aux juges de compter sur une pension suffisante à partir du jour où le cours naturel des choses les obligera de prendre leur retraite. Dans mon comté comme dans d'autres divisions rurales, il se trouve des gens à qui leur situation de fortune ne permet pas de retenir les services d'un avocat lorsqu'il leur faut comparaître, et il est très avantageux, en pareil cas, que le président du tribunal soit un juge éclairé qui veillera aux intérêts de ces gens et verra à ce que justice leur soit rendue. Cette question a fixé l'attention de mes commettants parce que notre juge ayant atteint un âge très avancé pourra prendre sa retraite et continuer de toucher une pension suffisante si les résolutions qui nous sont soumises sont finalement votées.

M. GALLIHER : J'approuve de tout cœur les résolutions telles qu'elles sont actuellement rédigées. Il se pourrait que le conseil donné par l'honorable chef de l'opposition, si parfois on jugeait à propos de le suivre, nous suscitât des embarras. Si je ne me trompe, ces résolutons ont pour objet de pourvoir à la rémunération des juges qui ont consacré un certain nombre d'années au service du pays. Il pourrait arriver, comme l'a fait observer le chef de l'opposition, que par suite de maladie ou d'accident un juge devînt incapable de remplir les devoirs de sa charge. Puis il nous faudrait nous laisser guider par la question du plus ou moins d'aptitudes. Alors que nous pourrions dire d'un juge qu'il n'est plus apte à remplir les devoirs de sa charge, nous pourrions dire d'un autre que cette inaptitude n'est pas aussi prononcée, et il s'ensuivrait que nous accorderions certains avantages à l'un que nous ne pourrions pas accorder à l'autre. Je prévois que des difficultés peuvent s'élever à ce sujet. Un juge peut avoir exercé ses fonctions pendant cinq ou dix ans, et il peut lui arriver un accident qui le rende inapte à remplir ses devoirs. Ce juge se trouverait dans la même position que celui qui aurait servi vingt ou vingt-cinq ans, c'est-à-dire si je comprends bien ce que nous en a dit l'honorable gentleman. Je ne crois pas que ce soit là l'objet qu'on se propose dans cette résolution, et si le gouvernement en venait à l'adopter telle quelle, je crois qu'il se trouverait en face de la difficulté dont je viens de parler. Je veux aussi faire une autre remarque, non pas au sujet de cette résolution, mais à propos des juges. Selon moi, les juges, et surtout les juges de la cour Suprême, ne reçoivent pas assez pour leurs services. Nous devons certainement faire appel aux meilleurs juristes pour agir en qualité de juges. Il n'y a pas, dans le pays, de position plus importante que celle de juge. Les juges ont entre leurs mains des questions de droits de propriété,

représentant quelquefois des sommes très considérables. Par conséquent, il nous faut les hommes les plus honnêtes, les plus intègres et les plus savants pour exercer ces hautes fonctions, des hommes non seulement versés dans les lois, mais possédant aussi un esprit juridique, et j'aimerais à voir présenter quelque mesure permettant d'augmenter le traitement de ces juges, ou de remanier ces traitements dans toutes les parties du Canada. Ceux qu'on juge dignes d'être appelés à ce hautes fonctions doivent recevoir un traitement convenable, traitement les mettant au-dessus de tout soupçon dans l'exercice de leur charge, et leur permettant aussi d'être à l'abri du besoin à l'expiration de leurs fonctions, ou quand l'âge les oblige à prendre leur retraite. J'aimerais aussi à dire quelques mots des juges des cours de comté, et surtout de ceux de l'ouest. Par exemple, dans cette partie de l'ouest où je demeure et où j'exerce ma profession, notre juge de cour de comté reçoit $2,400 par année.

Il n'a pas l'avantage, ainsi que dans beaucoup d'endroits de l'est, de recevoir des honoraires en qualité de substitut, de sorte que tout ce que reçoit le juge du comté de Kootenay—et ce doit être la même chose partout ailleurs dans la Colombie Anglaise—ne représente pour ainsi dire que la somme de $2,400. Cela n'est pas suffisant pour engager un avocat qui a une clientèle quelconque dans un district ou une ville de la Colombie Anglaise, à accepter une charge de juge. On devrait prendre les mesures nécessaires pour augmenter les traitements de ces juges. Ils devraient aussi pouvoir recevoir des honoraires en qualité de substituts, ou bien encore on devrait leur allouer un certain montant pour les dépenses courantes, parce que la vie est bien plus chère dans l'ouest que dans l'est. Le traitement de nos juges de cour de comté, sans supplément provenant d'autres sources, est bien moins élevé que le traitement des juges de comté des provinces de l'est.

M. HUGHES : Tout est bien plus cher là-bas.

M. GALLIHER : Oui, tout est plus cher, même les hommes qu'on peut se procurer.

M. GILMOUR : Dois-je comprendre, par cette résolution, que les juges de la cour Suprême et de la cour Supérieure devront être arrivés à un certain âge avant d'avoir droit à leur pension de retraite ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : D'après la loi actuelle, un juge forcé de quitter ses fonctions par la maladie, immédiatement après sa nomination, peut prendre sa retraite en retirant les deux tiers de son traitement. S'il a exercé ses fonctions durant quinze ans, il peut prendre sa retraite à la fin de sa quinzième année, quoiqu'il pût être encore en possession de toutes ses facultés. Dans l'amendement que je propose, un juge peut prendre sa retraite quand il a atteint l'âge de 75 ans et qu'il a exercé durant vingt ans, ou s'il est âgé de soixante-dix ans et qu'il a exercé durant vingt-cinq ans. Il peut encore prendre sa retraite, quel que soit son âge, quand il a exercé ses fonctions durant trente ans.

M. GILMOUR : Je crois que si quelque chose survenait à un juge au bout de cinq ou dix ans de fonctions, il devrait pouvoir retirer une partie de son traitement en manière de pension de retraite.

M. R. L. BORDEN : Je désirais voir quelle sauvegarde contenait le statut dans le cas dont vient de parler le ministre de la Justice. Je veux parler du cas où un juge, après avoir exercé durant quinze ans, se voit dans l'impossibilité de continuer ses fonctions, et par conséquent doit prendre sa retraite.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a aucun moyen de forcer un juge à prendre sa retraite. Cela est laissé à sa propre initiative.

M. R. L. BORDEN : Je comprends cela parfaitement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vais faire envoyer le statut à mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : A propos de la recommandation faite par mon honorable ami de Yale et Caribou, je comprends parfaitement qu'il doit y avoir une certaine sauvegarde, et qu'on ne doit adopter aucune mesure qui pourrait mettre un juge quelconque sous la main de l'Exécutif. Je redouterais cela tout autant que mon honorable ami ; mais j'aimerais à lui faire observer que la loi actuelle pourvoit déjà à des cas de ce genre, quand il s'agit d'un juge qui, n'ayant pas exercé durant quinze ans, se voit néanmoins dans l'impossibilité de continuer à siéger. Je vais citer l'article qui a trait à cela, en omettant les passages qui n'ont pas d'importance :

> Si un juge d'une cour supérieure qui est devenu affligé de quelque infirmité permanente qui l'empêche d'exercer utilement ses fonctions, se démet de sa charge, Sa Majesté pourra, par lettres patentes émises sous le grand sceau du Canada, énonçant ladite infirmité permanente, lui accorder une pension égale aux deux tiers du traitement attaché à la charge qu'il occupait au moment de sa démission ; et cette pension commencera immédiatement après sa démission et lui sera servie sa vie durant.

J'ignore pour le moment si le statut contient des dispositions pour déterminer ce qu'on doit entendre par incapacité permanente.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a le certificat du médecin.

M. R. L. BORDEN : Il s'agit là d'une pratique dépendant du département de la Justice, et non pas d'un article de statut. Bien entendu, aussi, cela ne s'applique pas au cas où un juge devient incapable d'offrir sa démission. Alors, si l'on appliquait le

principe de la loi actuelle au cas dont j'ai parlé, vous vous trouveriez peut-être en face de conditions comme celles-ci : Un juge nommé à l'âge de 45 ans, ayant servi durant 20 ans et étant frappé d'incapacité permanente, pourrait prendre sa retraite, si ces modifications étaient adoptées, en touchant un traitement égal à celui qu'il recevait à l'époque de sa résignation.

M. GALLIHER : J'ai bien pensé que l'honorable député voulait parler d'un cas de ce genre, et c'est aussi ce qui m'a frappé, quand j'ai vu que le statut parlait d'une limite de 15 ans et non pas de 25 ou 30 ans. Il m'a semblé évident que dans le cas où un juge aurait à se retirer pour cause d'incapacité comme celle que vous mentionnez, on se trouverait pour ainsi dire à lui appliquer le principe relatif aux longs état de service, quand en réalité il n'aurait pas exercé aussi longtemps que cela, par exemple 30 ou 25 ans après avoir atteint un certain âge. Je comprends qu'on doive lui payer un traitement proportionné à ses états de service, mais non pas le traitement appartenant à de longs états de service.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que mon honorable ami soulevait des objections à cause de la difficulté qu'il pourrait y avoir à s'assurer des cas d'incapacité permanente. Mes remarques ne s'appliquaient qu'à cela, et je faisais observer que ce cas ne présenterait pas plus de difficultés que celui auquel pourvoient les dispositions des articles 14 et 15 du chapitre 138 des Statuts refondus. Cela étant, il ne nous reste plus qu'à considérer si, dans les circonstances, nous avons autant de rai on d'accorder au juge qui prend sa retraite son entier traitement, comme nous pourrions en avoir dans les cas qui sont exposés dans les résolutions présentées par le ministre de la Justice.

D'une part, voici un homme de soixante ans, sans infirmités graves qui lui interdisent l'exercice de ses fonctions, et qui, à sa retraite, reçoit une pension égale à son traitement, parce qu'il a servi l'Etat pendant vingt-cinq ans. Le juge que j'ai cité comme exemple, semble également méritant ; il est vrai qu'il n'est âgé que de 65 ans, qu'il n'a exercé la magistrature que pendant 20 ans, mais à cet âge il est affligé d'infirmités qui lui interdisent l'exercice de ses fonctions. Ce juge, à mon avis, est tout aussi méritant que le premier.

M. GALLIHER : Alors, il faudrait admettre une dualité de principes, dont l'un s'appliquerait aux cas que vous venez de citer, et l'autre au juge qui, ayant le nombre d'années de service voulu, touche son traitement dans toute son intégrité.

M. R. L. BORDEN : Cette observation est parfaitement logique. Dans le cas dont il s'agit, on applique le principe consacré dans le statut que j'ai cité et celui qui est contenu dans le projet de résolution du ministre de la Justice.

M. BORDEN (Halifax).

Quant à savoir s'il est sage et logique de le faire, c'est là une question qui prête au doute, et pour ma part je suis enclin à croire que c'est parfaitement logique et sage.

M. WADE : A mon sens, il ne faudrait pas fixer cette période de 20 années de service.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai cité le cas qu'à titre d'éclaircissement.

M. WADE : Voici un juge qui, après avoir exercé la magistrature pendant dix ans, est devenu incapable de remplir ses fonctions, en raison d'infirmités graves, comme la surdité ou la cécité ; et en pareilles circonstances, on devrait lui accorder, à sa retraite, une pension égale à son traitement. Le principe est applicable dans l'un et l'autre cas. Il y a même des raisons plus puissantes qui militent en faveur de ce juge infirme. Voici un avocat qui, à 45 ans, est élevé à la magistrature ; et à 50 ans, il devient infirme. Il ne peut songer à se refaire une clientèle, et ses infirmités lui interdisent l'exercice de la magistrature. Alors, de deux choses l'une : ou il doit prendre sa retraite, en ne touchant que les deux-tiers de son traitement, chose impraticable dans notre province, où le traitement des juges n'est que de $4,000 l'an, ou bien, il faudra qu'il continue à faire partie de la magistrature, sans en exercer les fonctions. On consulterait mieux l'intérêt public en décrétant que le juge qui, après cinq ou dix ans de service, devient incapable d'exercer ses fonctions, touchera, à sa retraite, le plein montant de son traitement.

M. GOURLEY : Il y a un puissant argument en faveur de la thèse préconisée par l'honorable député, c'est que du moment qu'un juge devient impuissant à remplir les devoirs de sa charge il devrait être en mesure de prendre sa retraite. Je connais un juge qui désirerait aujourd'hui prendre sa retraite, mais qui n'est pas en mesure de le faire, parce qu'il ne pourrait toucher le plein montant de son traitement ; et ainsi l'administration de la justice est entravée par la présence d'un magistrat auquel les infirmités devraient interdire l'exercice de la magistrature, et qui se démettrait de son emploi, s'il était en lieu de le faire en touchant le plein montant de ses émoluments. Quand un juge est devenu incapable de remplir les devoirs de sa charge, par suite d'infirmités physiques, on devrait l'autoriser à toucher, à sa retraite, le plein montant de son traitement, et de la sorte, du moment qu'il se sentirait impuissant à remplir plus longtemps sa charge, il pourrait démissionner, sans éprouver de regrets, financièrement parlant.

Je me range à l'avis du député de Yale (M. Galliher). Le traitement de $2,400 accordé aux juges des cours de comté, en Nouvelle-Ecosse, est tout à fait insuffisant. Il y a vingt-cinq ans, lorsqu'on a fixé le chiffre de ces traitements, il est possible que cette somme, toute minime qu'elle soit,

pût répondre aux besoins de l'époque ; mais aujourd'hui, avec un pareil traitement, les juges ne sauraient plus soutenir la dignité du rang qu'ils occupent dans la société. Au contraire, leur dignité en souffre, aux yeux du public qui est plutôt porté à les plaindre et à les prendre en pitié. Nos juges devraient être en mesure de mener un train de vie en rapport avec la dignité de leur rang et d'une façon indépendante.

Il est une autre question, que depuis longtemps je tenais à signaler au ministre de la Justice et à la Chambre. A l'époque de l'établissement de la Confédération, on posa, en principe d'établir une distinction entre les traitements des juges des différentes provinces, d'après leur population et l'étendue de leur territoire.

Voici un juge qui exerce les hautes fonctions de la magistrature en Colombie Anglaise, province dont la population est, disons, de 300,000 âmes. De quel droit, je le demande, donne-t-on à ce juge un traitement inférieur à celui des juges des autres provinces, et cela tout simplement parce que cette province a une population moins nombreuse et un territoire moins étendu? C'est là, à mon avis, une distinction des plus odieuses et des plus injustes. Ainsi, un juge de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse se trouve inférieur à un juge de la haute cour, à un juge qui exerce une juridiction similaire dans quelque autre province. Si un juge préside au tribunal de la juridiction la plus élevée, dans sa province, peu importe qu'il y ait vingt justiciables ou qu'il y en ait un million, son traitement devrait être égal à celui des juges d'Ontario et de Québec. Du reste, il importe peu, en principe, que la population d'une province soit d'un chiffre inférieur à celle d'une autre province, puisqu'un juge ne peut, après tout, expédier qu'une certaine somme d'affaires judicaires dans la province. En réalité, le territoire judiciaire dans les grandes provinces est divisé de telle sorte que la population et le territoire d'un district judiciaire d'Ontario ou de Québec où un juge exerce sa juridiction, ne sont guère plus considérables que dans les districts de l'Ile du Prince-Edouard où un magistrat rend la justice. Bien que le territoire de ces provinces soit plus étendu, les districts judiciaires, théâtre des travaux de ces juges, sont souvent moins vastes que ceux des petites provinces. Je demande donc au ministre de la Justice de faire disparaître cette distinction odieuse et injuste, établie à l'époque de l'établissement de la Confédération. Tous mes collègues, membres du barreau, s'accorderont, j'en suis sûr, à dire avec moi qu'il n'y a pas lieu d'accorder à un juge de la cour Supérieure d'Ontario un traitement supérieur à celui des juges de même juridiction, en Colombie Anglaise, en Nouvelle-Ecosse ou dans l'Ile du Prince-Edouard.

Les juges exerçant une juridiction similaire dans les différentes provinces devraient toucher un traitement uniforme. Je me fais ici le champion des juges de la Nouvelle-Ecosse, et sans doute mes collègues des autres provinces affirmeront le même principe.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette inégalité du traitement des juges dans les différentes provinces est un grief qu'on n'a cessé de formuler, depuis nombre d'années, et j'espère que, dans un avenir assez rapproché, il sera proposé quelque mesure tendant à uniformiser ces traitements. Toutefois, il faut bien se garder de trop de précipitation en pareille matière, et pour le moment, si je mène à bonne fin la besogne que j'ai entreprise, cela suffira, quitte à effectuer, plus tard, le reste de la réforme.

M. KENDALL : Je tiens à poser une ou deux questions au ministre de la Justice touchant la conduite des juges envers les membres du barreau et les auditoires souvent nombreux qui se pressent autour du parquet. Je n'ai guère de reproches à adresser aux juges de la Nouvelle-Ecosse à cet égard. La plupart de ces magistrats se distinguent par leur grand savoir, leur intégrité et l'urbanité de leurs manières. Je tiens, cependant, à signaler au ministre de la Justice le fait qu'au cours de ces deux ou trois années dernières, un ou deux juges de la Nouvelle-Ecosse se sont conduits d'une façon indigne envers les membres du barreau et ont attaqué de la manière la plus révoltante des auditoires composés de contribuables des plus respectables. Je le demande, un juge a-t-il droit de porter atteinte au caractère d'un comité nommé par un conseil de comté, pour construire un palais de justice ? Un juge a-t-il droit d'attaquer malicieusement les goûts d'un auditoire composé de contribuables dignes de respect, qui se pressent autour du parquet? Je n'en dirai pas davantage, mais j'espère que cette simple interpellation au ministre suffira pour assurer, à l'avenir, aux membres du barreau et à ceux qui, par affaires ou par inclination, assistent aux séances des tribunaux, les égards respectueux auxquels ils ont droit.

Je tiens à faire comprendre à ces juges, si mes paroles arrivent jusqu'à leurs oreilles, que s'ils veulent jouir du respect que commande leur dignité, ils devront, à l'avenir, traiter les avocats et les auditoires qui fréquentent les palais de justice avec les égards qu'ils méritent.

M. KAULBACH : Etant étranger au barreau, j'avais l'intention de m'abstenir de prendre part à ce débat ; mais je croirais manquer à mon devoir envers le pays, en gardant le silence. Les résolutions relatives aux pensions de retraite des juges pêchent, à mon sens, contre un principe élémentaire de justice. Les juges qui président aux différents tribunaux sont censés vivre selon leurs revenus ; mais s'ils sont imprévoyants et qu'ils ne fassent pas d'économies pour leurs vieux jours, c'est leur propre faute et ils doivent en subir les

conséquences. A mon avis, mieux vaudrait relever le traitement des juges que de leur accorder des pensions de retraite. Si j'en juge d'après ce qui se passe dans mon propre comté, il y a plus de juges qu'il n'y a de besogne judiciaire. Dans mon comté, les juges viennent rendre la justice deux fois l'an, et expédient leur besogne en deux ou trois jours. Réduisons donc le nombre des juges de moitié, et doublons le traitement des autres, puis abolissons le système des pensions de retraite. Il faut bien penser aussi un peu au public qui paie ces pensions et ces traitements. A mon avis, le système des pensions de retraite, en général, est vicieux, et je saisis l'occasion d'exprimer publiquement ma désapprobation de ces résolutions qui entraînent des dépenses insensées, absolument inutiles et injustifiables.

Deuxième résolution.

M. SPROULE : Voilà un traitement tout à fait exceptionnel.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Laissons cette résolution en suspens, quitte à la reprendre plus tard.

Troisième résolution.

M. STEPHENS : C'est avec surprise que j'ai vu le ministre de la Justice apporter des modifications à la disposition relative à l'âge auquel les juges des cours de comté peuvent être obligés à prendre leur retraite. Dans sa teneur primitive, le texte de cette résolution portait les mots " soixante-quinze ans ", tandis que maintenant, elle porte les mots " quatre-vingts ans ". Rarement, un homme, à l'âge de quatre-vingts ans, possède la capacité d'un homme moins âgé. Je suis allé aux renseignements à cet égard et je n'ai pas réussi à trouver une seule institution commerciale ou financière qui ait comme administrateur un homme âgé de quatre-vingts ans.

Qu'un homme âgé de soixante-dix ans cherche à se procurer de l'emploi dans une institution où la besogne demande de la tête, et il y réussira fort rarement ; mais même s'il réussissait à faire agréer sa demande, l'entreprise ne prospérerait pas, sous sa gestion, comme elle le ferait sous l'administration d'un homme moins âgé. A mon avis, l'office de juge de cour de comté est une charge pleine de responsabilité et qui exige chez le titulaire, la possession pleine et entière de ses facultés intellectuelles. La chose, d'ailleurs, se comprend facilement, puisque ce juge est tenu d'étudier et de décider les causes les plus épineuses, et cela d'ordinaire, sans délai. Cette charge est pleine de responsabilité pour une autre raison, et c'est qu'il n'est pas interjeté appel des décisions de ces juges. Ainsi, voici un marchand qui s'adresse à ce tribunal et dirige des poursuites pour obtenir une somme de $100 ou $200 ; or, si le juge est incapable de donner une décision convenable, il fait tort à ce marchand non seulement au point de vue financier, mais encore au point de vue moral, en ce qu'il porte atteinte à sa réputation. Je propose donc, en amendement à la troisième résolution la radiation des mots " quatre-vingt ans " et la substitution de mots " soixant-quinze ans "; et en outre, la radiation des mots " soixante-quinze," à la troisième ligne, et leur remplacement par les mots " soixante-dix ans."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voici pourquoi nous avons substitué les mots " quatre-vingts ans " aux mots " soxante-quinze ans." Quand ces résolutions furent soumises à la Chambre, elles appellèrent l'attention publique et je constatai qu'il y aurait trois juges de cour de comté qui seraient obligés de prendre leur retraite, quoiqu'ils n'eussent pas exercé la magistrature pendant vingt-cinq ans. Force leur aurait donc été d'accepter comme pension de retraite les deux-tiers de leur traitement. En pareilles circonstances, j'ai cru préférable d'étendre la période de temps jusqu'à quatre-vingts ans. L'exécutif est maintenant autorisé par la loi à exercer son initiative, dû moment qu'un juge de cour de comté est impuissant à remplir ses fonctions judiciaires. Sur demande faite au ministre de la Justice, celui-ci peut nommer un commissaire qui fait enquête, et le juge peut être retraité," par voie de décret des ministres du Conseil. Il n'est que juste d'améliorer, autant que possible, la situation des juges des cours de comté, et à mon avis, nous n'irons pas trop loin dans ce sens, en adoptant la résolution sous sa forme actuelle.

M. CLANCY : Forcer les juges des cours de comté à prendre leur retraite, semble, à coup sûr, une mesure draconienne. Je ne sais même si le ministre de la Justice n'est pas allé jusqu'à affirmer qu'il aurait appliqué cette coercition même aux juges de la cour Supérieure, s'il eût été autorisé à le faire.

Quand un député saisit la Chambre d'une résolution, il devrait avoir le courage de formuler publiquement ses accusations, plutôt que de se retrancher derrière les privilèges du parlement. Le député de Kent (M. Stephens) n'a pas le courage de ses convictions et au lieu d'assumer la responsabilité de ses allégations, il insinue qu'un des juges de cour de comté, probablement dans le comté qu'il représente, est inhabile à remplir sa charge. L'honorable député assumera-t-il la responsabilité de déclarer en plein parlement, qu'un juge de cour de comté, dans le comté de Kent, est inhabile à exercer les fonctions de la magistrature ? Si l'honorable député veut assumer pareille responsabilité, il prouvera, au moins, qu'il a le courage de ses convictions. Ce n'est pas la première fois, d'ailleurs, qu'il joue dans cette Chambre ce rôle subordonné. Il y a quelque temps, il a saisi la Chambre d'une résolution relative à un juge de la cour Supérieure, résolution qu'il n'avait pas lui-même rédigée, mais

qu'on lui avait dressée. Voilà que maintenant il prend une attitude tout aussi louche à l'égard d'un juge de son propre comté. Il s'est chargé de présenter une résolution à la Chambre, sans doute à l'instigation de quelque intéressé de son comté, qui voudrait recueillir la succession du juge en question. S'il veut porter une accusation contre les juges du comté de Kent, qu'il ait donc le courage de formuler publiquement son accusation, plutôt que de recourir à de pareilles insinuations.

M. STEPHENS : L'honorable député fait erreur, en affirmant que certains intéressés ont rédigé et m'ont confié la résolution en question. Je n'ai obéi, en présentant cette résolution, qu'à ma propre inspiration.

Je ne n'ai point fait d'insinuations, à l'égard du juge de la cour du comté de Kent, J'affirme tout simplement qu'il y a, au Canada, plusieurs juges qui sont impuissants à remplir les devoirs de leur charge.

M. CLANCY : Comment l'honorable député le sait-il ?

M. STEPHENS : Je tiens la chose des avocats de différents comtés.

M. LENNOX : De quels comtés s'agit-il ?

M. STEPHENS : Il est inutile de désigner ici ces comtés. L'honorable député fait erreur, en insinuant que des intéressés m'ont chargé de présenter cette résolution à la Chambre, et que je joue ici le simple rôle de comparse. S'il s'imagine avoir le monopole de l'intelligence, il se trompe. Il y a bien peu de juges, qui ont dépassé la limite d'âge que j'ai proposée, qui soient aptes à remplir les devoirs de la magistrature en générale. Un juge de cour de comté exerce une charge pleine de responsabilité. Il décide seul les causes qui lui sont soumises, et dans nombre de cas, il n'y a pas d'appel de ses décisions. La charge est plus importante que celle d'un juge d'un tribunal de juridiction supérieure.

M. CLANCY : Quels sont les griefs portés à la connaissance de l'honorable député, qui l'ont poussé à prendre pareille attitude.

M. STEPHENS: Il est inutile de formuler ici ces griefs. J'affirme qu'un juge, âgé de quatre-vingts ans, est inhabile à exercer convenablement les fonctions de la magistrature. Voilà mon attitude sur cette question et je la crois parfaitement légitime.

M. CLANCY : L'honorable député dit que je prétends au monopole du savoir-faire. Eh bien ! je ne saurais lui rendre le même compliment.

M. LEMIEUX : Allons donc !

M. CLANCY : L'honorable député (M. Lemieux) qui m'interrompt, oublie ce qu'il doit à la dignité du barreau, dont il fait partie.

M. LEMIEUX : Je ne suis pas juge.

M. CLANCY : L'honorable député devrait se faire le défenseur des membres éminents de sa propre profession, dont le seul crime est celui de la vieillesse. J'espère que, s'il est jamais coupable de ce crime, on lui épargnera pareilles observations, quand la question de sa retraite viendra ici sur le tapis. Quant à moi, je n'espère guère voir cette époque.

Le député de Kent n'appartient pas au barreau. S'appuyant sur des on-dits, et sans doute, à l'instigation de certains intéressés qui désirent, sans doute, recueillir la succession de ces juges, il vient insinuer que certains juges sont impuissants à remplir les devoirs de leur charge, à l'âge de quatre-vingts ans, et cependant il refuse de signaler un seul des griefs en question. En prenant pareille attitude, il ne fait guère preuve de courtoisie.

M. STEPHENS : L'honorable député connaît-il quelque juge qui soit incapable de remplir les devoirs de sa charge ?

M. CLANCY : Je n'ai jamais fait pareille affirmation.

M. STEPHENS : L'honorable député sait-il s'il en existe ?

M. CLANCY : Je n'en connais pas.

M. BENNETT : Le ministre de la Justice pourrait-il nous dire combien il y aura de juges retraités, si ce projet de loi est adopté dans sa teneur actuelle ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le comité sera étonné d'apprendre le petit nombre de juges qui seront retraités, si ces résolutions sont adoptées dans leur présente teneur. Quant à la cour Supérieure, il n'y aura que deux juges retraités dans la province de Québec, tandis qu'en Nouvelle-Ecosse et dans les Territoires du Nord-Ouest respectivement, il n'y en aura qu'un seul.

M. GOURLEY : Quel est ce juge, en Nouvelle-Ecosse, qui sera mis à la retraite ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est le juge en chef, qui est âgé de soixante-quinze ans et qui exerce la magistrature depuis vingt-deux ans. Dans les Territoires du Nord-Ouest, il n'y aura qu'un seul juge retraité, le juge Richardson, et au Nouveau-Brunswick, un seul également, le juge en chef.

Quant aux juges des cours de comté, dans la province d'Ontario, voici ceux qui seront retraités : le juge Elliott, qui est âgé de quatre-vingts ans et compte trente-quatre années d'exercice de la magistrature ; le juge Hughes, âgé de quatre-vingts ans et qui remplit la charge de juge depuis quarante-huit ans ; le juge Deacon, âgé de soixante-dix-neuf ans et qui possède à son actif trente-cinq ans et six mois de service ; le juge Lazier, qui a atteint sa soixante-seizième année d'âge et vingt un ans et demi de service ; le juge O'Brien qui touche à sa quatre-vingt

troisième année et qui compte treize années et demie d'exercice ; le juge Ketchum, âgé de soixante-quinze ans et demi, et qui remplit sa charge depuis quatorze ans et demi ; le juge Woods, âgé de quatre-vingt-quatre ans, et qui préside au tribunal depuis dix-sept ans et demi. Dans la cour de comté du Nouveau-Brunswick, il y a le juge Stevens, âgé de quatre-vingt-un ans et qui exerce la magistrature depuis trente-six ans. Je dois ajouter que ce juge demande, depuis longtemps, une loi comme celle qui est en délibération.

M. BENNETT : Le ministre sait-il combien il y aura de juges retraités, dans le cours des deux ou trois années prochaines ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Ces renseignements nous ont coûté force recherches et labeurs. Malheureusement, il n'existe pas, au ministère, d'état relatif à l'âge des juges, à l'époque de leur nomination, et ces renseignements sont difficiles à obtenir. Après tout, les juges qui ont dépassé la limite d'âge de soixante-quinze ans, toucheront, à leur retraite, une pension égale à leur traitement. Il ne saurait donc y avoir de griefs à cet égard.

M. POPE : Ils devraient tous toucher le plein montant de leur traitement, à leur retraite.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quelques-uns d'entre eux le recevront.

M. MACKIE : Relativement à l'âge du juge Deacon, je dois dire qu'il est âgé de 81 ans, au lieu de 79.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je tiens mes renseignements à cet égard du juge Deacon lui-même.

M. MACKIE : C'est de la même source que je tiens ce renseignement, que le juge m'a donné au cours des trois derniers mois.

M. BENNETT : Comme il y a lieu de croire qu'il sera nommé trois juges de cour de comté dans la province d'Ontario, le ministre de la Justice devrait nous renseigner au sujet de ces nominations. Dans la province d'Ontario, on a inauguré un système qui a produit de bons résultats : il consiste à choisir les juges en dehors des rangs de ceux qui se mêlent activement aux luttes politiques. Sir John Thompson avait appliqué ce système qu'on avait jugé, du reste, admirable ; mais en raison des exigences politiques, le ministre de la Justice a été forcé de s'en départir depuis qu'il est entré en charge, et la conséquence, c'est qu'aujourd'hui on voit, dans la province d'Ontario, des partisans à outrance quitter l'arène politique pour revêter l'hermine, et une fois installés sur le tribunal, ils se trouvent en présence de ceux mêmes qu'ils ont combattus pendant nombre d'années. Il faut, tout de même, féliciter le ministre de la Justice, de ce que, dans les comtés d'York et de Grey, il n'a pas promu les juges cadets. Cette décision est très sage, admirable même. A mon avis, ces juges méritaient la réprimande qui leur a été ainsi administrée. La leçon qu'ils ont reçue servira, à l'avenir, d'avertissement aux juges qui seraient tentés de descendre dans l'arène politique, et ils s'efforceront de mériter leur promotion par l'exercice légitime de leur charge, au lieu de s'appuyer sur leurs affiliations politiques. Pour en revenir à la question débattue, je dois dire qu'à mon avis, le traitement des juges de la cour Supérieure dans la province d'Ontario, n'est pas assez élevé. En outre, il y a un trop grand nombre de juges dans notre province. Qu'avons-nous vu récemment ? A la dernière session de la législature d'Ontario, le gouvernement provincial, cédant à la pression politique exercée sur lui, a pris virtuellement des mesures pour la nomination de trois nouveaux juges. Si j'interprète bien la loi, du moment que la législature provinciale a décidé de créer ces charges, il est du devoir du gouvernement fédéral de pourvoir aux traitements des titulaires. Il est de notoriété publique, dans notre province, que les juges n'ont pas un surcroit de besogne. Il est possible qu'à la cour d'Appel la besogne judiciaire se soit quelque peu accumulée.

M. McCARTHY : Il ne doit être nommé que deux juges, et encore un de ces juges sera-t-il transféré de la cour de chancellerie.

M. BENNETT : Le public sera d'avis que c'est deux juges de trop. L'important c'est d'appeler à ces charges des hommes de mérite supérieur, et pour cela, il faut relever les traitements des juges. Certains juges de la cour Supérieure d'Ontario veulent bien qu'on leur donne plus de besogne, mais ils exigent, en retour, une meilleure rémunération, et cela à fort bon droit. C'est un fait de notoriété publique que, ces années passées, certains juges de la cour Supérieure d'Ontario ont paralysé la besogne des tribunaux, en raison de leur absence. Quant aux juges des cours de comté, il faut avouer que cette institution est devenue la fable du pays, parce qu'on a fait des nominations dans certains comtés où le besoin de juges puînés ne se faisait pas plus sentir que la cinquième roue du coche. Le gouvernement actuel, du reste, n'est pas plus coupable que ses devanciers ne l'ont été, à cet égard. Puisqu'il s'agit de faire une nomination de juge pour le comté de Prescott, je dois signaler au ministre de la Justice le fait que, l'année dernière, il ne s'est pas plaidé une seule cause dans cette pseudo-cour le comté, bien qu'il y ait eu quelques litiges dans la cour de division. En raison de ce fait, et attendu qu'il y a un juge puîné dans ce comté, il serait sage de lui donner de l'avancement et de supprimer un juge. Dans le comté d'Ontario, où il y a deux juges, il s'est plaidé trois causes l'année dernière. Les exigences politiques jouent un tel rôle dans la nomination des juges que, dans le comté d'Ontrio, bien que le juge McCrim-

mon, le juge doyen, soit un homme dans toute la force de l'âge, et qu'il y ait un juge puîné, on a jugé nécessaire d'en nommer un troisième, à titre de juge de la cour de vérification des testaments. Ainsi, voilà trois juges chargés de faire la besogne qu'un seul pourrait facilement expédier. L'heure est venue d'opérer toute une révolution dans l'organisation de ces cours de comté. Qu'on élimine quelques-uns de ces juges.

Quant aux traitements, je suis d'avis que, si l'on tient compte des honoraires de la cour de vérification qu'on leur verse, la rémunération de ces juges est amplement suffisante ; mais quant aux juges de la cour supérieure, c'est l'avis des avocats et du gros du public qu'il faudrait relever leurs traitements et éclaircir quelque peu leurs rangs.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député fait erreur, quand il affirme que sir John Thompson a posé, en principe, que les juges des cours de comté doivent être choisis au sein du barreau, en dehors du district judiciaire qu'ils doivent administrer. Il a bien posé ce principe, il est vrai, mais lorsque la question est venue sur le tapis dans cette Chambre, il y a quelque temps, je suis allé aux renseignements au sujet des nominations faites par sir John Thompson ; et lorsque la résolution à l'étude reviendra en délibération, je me propose de soumettre ces renseignements à la Chambre, et les députés se convaincront que nous avons tous péché, à l'égard de ces nominations. Bien que cette règle ait été établie par sir John Thompson, je ne veux pas dire qu'elle doive être abrogée.

M. PORTER : Cette résolution s'applique-t-elle aux juges puînés des cours de comté comme aux juges doyens des cours de comté ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Tous les juges des cours de comté.

M. PORTER : La résolution porte quelle s'applique à chaque juge des cours de comté. Il y a quelques années, dans une loi établie relativement aux traitements des juges des cours de comté, on a consacré cette formule, et, d'après l'intepretation qu'on lui a donnée, plus tard, elle s'appliquait seulement aux juges doyens. Le ministre devrait rédiger la résolution de façon à parer à toute ambiguité, de sorte qu'elle s'applique également aux juges puînés.

Un mot au sujet de la rémunération des juges des cours de comté. Je me range à l'avis des députés qui prétendent que cette rémunération est insuffisante. Le chiffre de ces traitements a été fixé, paraît-il, à l'époque de l'établissement de la confédération et n'a pas été remanié depuis. En réalité, ces traitements ont subi un abaissement de $200 à $400. A l'époque en question, le coût de la vie était bien moins élevé qu'il ne l'est aujourd'hui. En fixant ces traitements, on a tenu compte et du coût de la vie et des devoirs assignés à ces juges de cours de comté.

Or, quoique leur traitement soit demeuré stationnaire, le coût de l'existence a accusé une très sensible augmentation, pendant que la somme de leurs travaux s'est également accrue. Il était entendu, à l'origine, qu'ils ne rempliraient que les fonctions relatives aux cours de comté et de division ; mais, depuis cette époque, il a été édicté une cinquantaine de lois fédérales et provinciales qui leur assignent de nouveaux devoirs. Or, est-il juste que ces juges remplissent ces multiples fonctions, sans surcroît de rémunération, bien que le prix de la vie se soit élevé d'une façon sensible, depuis l'époque où l'on a fixé leurs traitements ?

En réalité, leur rémunération est moindre qu'elle n'était autrefois. Le parlement a consacré le principe que je préconise, relativement aux juges de la cour Supérieure, lorsqu'en 1873, il adopta une loi, portant relèvement du traitement de ces juges ; et il est déclaré dans le préambule de cette loi, qu'en raison du coût plus élevé de l'existence, le gouvernement du jour croit devoir relever le chiffre de ces traitements. Cet argument s'applique aux juges des cours de comté comme à ceux de la cour Supérieure ; et, en outre, tandis que le parlement a relevé le chiffre des traitements de ces derniers, il a abaissé celui de la rémunération accordée aux premiers. Voici un autre argument qui milite fortement en faveur de la thèse que je soutiens. On leur a enlevé une source importante de revenus. Autrefois, il était d'usage que le juge de la cour de comté, outre sa charge, exerçât les fonctions de maître local de la haute cour.

Or, aujourd'hui, dans les comtés où cette charge devient vacante, on ne la donne plus au juge de la cour de comté ; mais on la confie à un membre du barreau, et ainsi on enlève au premier une source importante de revenus. Autrefois, les juges de la cour de comté recevaient les honoraires provenant des affaires expédiées dans la cour de vérification des testaments ; or, aujourd'hui, du moment que cette charge devient vacante, on la donne à un membre du barreau, qui perçoit les honoraires ; de sorte que c'est encore une source de recettes enlevée au juge en question.

Un autre argument milite en faveur de l'augmentation du traitement de ces juges de cour de comté ; c'est qu'ils sont en outre de véritables juges de la cour Supérieure, sauf qu'ils ne décident pas les causes évoquées à la haute cour ; mais ce sont eux qui entendent les motions présentées au juge en chambre, et les demandes de tout genre relatives à ces causes, dans leurs comtés respectifs. Autrefois, cette besogne était confiée aux juges de la haute cour à Toronto, mais depuis, on l'a assignée aux juges de la cour de comté, et de la sorte on leur a donné un surcroît de travail, sans augmentation proportionnelle de leur rémunération. Si je ne me trompe, le ministre

de la Justice nous a donné à entendre que, dans un avenir assez rapproché, il remédierait à ce grief, et j'espère qu'il sera en mesure d'améliorer la situation de ces juges.

M. FOWLER : Je me range à l'avis du député de Hastings, au sujet de l'urgence de relever le traitement des juges de la cour de comté, et cela en raison du coût plus élevé de la vie et du surcroît de besogne qu'on leur a imposée. Dans ma province, nous n'avons pas l'avantage d'avoir un ou deux juges par comté. Un seul juge expédie la besogne judiciaire de plusieurs comtés, et le statut relatif à l'instruction des causes par voie sommaire a été une source de nouvelles dépenses pour les juges. Le juge du comité que je représente est aussi celui du comté d'Albert.

Quand un individu est accusé d'un délit, le juge doit se transporter dans le comté d'Albert où cet individu demande à être jugé ; et durant son absence de son comté, il lui faut faire des dépenses considérables en frais de route et d'entretien. Il ne reçoit aucune indemnité, de ce chef. Il est donc urgent de relever le traitement de ces juges.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'abonde dans le sens du député de Hastings-ouest (M. Porter) au sujet du relèvement des traitements accordés aux juges de la cour de comté. Je le répète, je suis bien d'avis que ces juges méritent une meilleure rémunération ; mais je me trouve précisément en même posture que des hommes plus éminents que moi, du moment qu'il s'agit de réaliser cette réforme. Force leur a été de retirer leurs résolutions, après les avoir fait délibérer en séance du comité.

Cette question est à l'étude depuis 1883. J'ai sous les yeux une lettre adressée par sir John Thompson à un de ces juges, lettre où il affirme qu'il espère pouvoir, au cour de cette session, soumettre à la Chambre une résolution tendant au relèvement des traitements des juges de la haute-cour et des cours de comté. Malheureusement, ce projet n'a pas abouti. A mon avis, la rémunération de ces juges est insuffisante. Il importe d'améliorer leur situation ; mais, toutefois, c'est là mon avis personnel et je dois me contenter de cette simple expression d'opinion.

M. HENDERSON : Je désire ajouter un mot au sujet du débat intervenu entre le ministre de la Justice et le député de Simcoe-est (M. Bennett) au sujet du principe posé par feu sir John Thompson. A l'époque où sir John Thompson était ministre de la Justice, comme je le pressais de nommer un juge dans mon comté, il m'informa qu'il avait décidé d'établir le système mentionné ici par le député de Simcoe-est, et qu'il lui était impossible de faire la nomination en question, et il ne l'a point faite. La version du ministre de la Justice peut se concilier avec celle du député de Simcoe-est. Il est possible qu'au début de son administration, sir John Thompson n'eût pas encore adopté ce système ; mais quand il eût détenu le portefeuille de la Justice pendant quelques années, il a sans doute compris qu'il importait d'appliquer ce système, et il ne s'en est plus départi. Le ministre de la Justice affirme, peut-être à bon droit, que sir John Thompson n'a pas toujours fait ces nominations dans le sens indiqué par le député de Simcoe-est ; mais ces nominations datent sans doute du début même de son administration.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je communiquerai à la Chambre une liste des juges nommés par sir John Thompson, ainsi que des districts qui leur ont été assignés et des dates de ces nominations. Je soumettrai cet état, qui est tout dressé, du moment que les résolutions à l'étude reviendront en délibération.

M. HENDERSON : Le ministre de la Justice et le député de Simcoe-est ont sans doute tous deux donné une fidèle version des faits.

M. FOWLER : Je tiendrais à savoir à quels juges s'appliquera la disposition relative à la limite d'âge de quatre-vingts ans. Si je ne me trompe, l'amendement propose la radiation des mots " quatre-vingts ans " et la substitution des mots " soixante-quinze ans ".

M. LANCASTER : Il est fâcheux que le ministre de la Justice n'ait pas eu, comme son prédécesseur, le courage de nous soumettre une résolution portant relèvement du traitement des juges des cours de comté, et alors on aurait vu quels sont les membres de ce comité qui auraient osé venir affirmer que la rémunération de ces juges est suffisante. Je n'ai mission de parler ici qu'au nom de la province d'Ontario, et je dois dire qu'il n'y a pas d'employés de l'Etat qui soient aussi mal rémunérés que les juges des cours de comté. On ne peut se former une juste idée de la besogne de ces juges, en citant le nombre de causes qu'ils décident dans leurs comtés. On ne mentionne que les causes sur lesquelles ils ont juridiction civile. D'abord, ils font réaliser au pays de fortes économies, en instruisant les procès des criminels. Aujourd'hui, les avocats disent aux prévenus qu'ils peuvent s'adresser avec tout autant de sécurité au juge de la cour de comté qu'à un jury. Les deux tiers des prévenus, dans les comtés d'Ontario, préfèrent être jugés par les juges de cours de comté, et ces juges peuvent connaître de tous les délits, sauf celui de meurtre ou de trahison. Le parlement doit admettre que des juges à qui on confie pareille juridiction doivent posséder les aptitudes voulues ; autrement, le parlement du Canada ne leur confierait pas pareille juridiction.

En égard au prix plus élevé de la vie et à l'insuffisance de leur rémunération, il faut admettre que nos juges de cours de comté sont en lieu de se plaindre de la parcimonie du pays à leur égard. Je m'étonne

quelquefois qu'il soit possible de trouver des hommes de capacités reconnues qui consentent à accepter ces charges ; et c'est sans doute un sentiment de patriotisme, plutôt que l'amour du lucre, qui les pousse à se charger d'emplois auxquels est attachée une si faible rémunération. Je sais que plusieurs de ces juges ne pourraient vivre à même leurs maigres traitements, s'ils ne possédaient des ressources de nature privée. C'est là un état de choses intolérable. En finissant, je ferai observer que si le ministre de la Justice nous eût soumis une résolution portant relèvement du traitement de ces juges—il s'agit ici des juges de la province d'Ontario, pour lesquels seuls j'ai mission de parler—cette résolution aurait reçu l'appui de la grande majorité des députés. Il est regrettable qu'il ne l'ait point fait ; car, à mon avis, la rémunération de ces juges est tout à fait insuffisante.

M. GUTHRIE : L'amendement propose d'abaisser de 80 à 75 ans la limite de l'âge à laquelle les juges seront obligés de prendre leur retraite. Pour les raisons alléguées par le ministre de la Justice, il importe de maintenir la limite de 80 ans. Toute modification de cette limite serait injuste envers plusieurs juges des cours de comté. Dans mon comté, le juge qui, à l'époque de sa nomination, avait lieu de croire que, sauf forfaiture, il serait inamovible, ce juge, dis-je, comptera vingt-trois années d'exercice de la magistrature, quand il aura atteint l'âge de 75 ans. Il n'aurait ainsi droit de toucher que les deux-tiers de son traitement, et ce serait là une injustice. Ce n'est pas le seul cas de ce genre, dans la province d'Ontario. Je suis donc d'avis qu'il faut maintenir la limite d'âge de quatre-vingts ans.

M. LANCASTER : Quelle période de temps le ministre se propose-t-il d'insérer dans la résolution ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'avais pas l'intention de faire adopter la résolution ce soir ; je voulais d'abord, que le comité pût exprimer son avis sur la question. J'étudierai la chose.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi établir une période de temps fixe ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette disposition a été insérée dans la résolution, quand la limite d'âge a été fixée à 75 ans ; mais la modification apportée rend cette disposition inutile.

L'amendement demeure en suspens.

Article 4.

M. STEPHENS : Je propose la radiation des mots " trente-cinq " à la deuxième ligne et leur remplacement par le mot "trente".

M. LANCASTER : Pourquoi fixer une période de temps ici ? Si un juge, par suite de quelque infirmité physique, devient impuissant à remplir sa charge, après 25 ou 30 ans ou même 10 ans de services, l'Etat est tenu de veiller à son bien-être, tout autant que s'il avait fourni une carrière publique de trente-cinq ans. S'il s'agit d'une infirmité contractée d'une façon soudaine, il n'y peut absolument rien. Si, après avoir renoncé à l'exercice de sa profession pour accepter la magistrature, il devient infirme, par un jugement de la divine Providence, et incapable de remplir les devoirs de sa charge, il a droit au secours de l'Etat, quelle que soit la durée de ses services.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Jusqu'à l'année dernière, ou l'année précédente, quand un juge devenait infirme et impuissant à exercer ses fonctions, avant dix années révolues d'exercice de la magistrature, il se retirait, sans avoir droit à la pension. D'après l'amendement que nous avons fait subir à la loi, l'année dernière, il a droit à la moitié de son traitement s'il a servi cinq ans, et à aux deux tiers s'il a servi dix ans. Si nous faisions ce changement par rapport aux juges des cours de comté nous les mettrions en meilleure situation que les juges des cours Supérieures.

M. LANCASTER : Nous ne ferions peut-être pas trop mal, leur traitement est si peu élevé !

M. LENNOX : Comment l'honorable ministre de la Justice entend-il légiférer par rapport au cas où un juge refuserait de démissionner ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voilà une question sérieuse. Il s'est déjà présenté deux cas de ce genre au Canada, et dans chacun on s'est contenté de laisser le juge poursuivre l'exercice de ses fonctions. C'est aussi ce qu'on a fait en Angleterre. Je prie mon honorable ami de laisser en suspens l'amendement et la résolution et je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et demande permission de siéger de nouveau.

Il est rendu compte des délibérations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Que ferons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous occuperons du bill relatif à la commission des chemins de fer, puis du projet de résolution cencernant le plomb et d'autres bills, si nous le pouvons.

La motion est adoptée et la séance est levée jeudi matin à 12 heures 30.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 6 août 1903.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley.—(M. Porter.)

COUR DE L'ECHIQUIER ET DETTES DE CHEMINS DE FER.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que l'article 47 du feuilleton, savoir : le bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier par rapport aux dettes des chemins de fer.—(M. Demers.)—(Seconde lecture) fasse partie des ordres du gouvernement.

La motion est adoptée.

INTERPELLATIONS.

MINISTERE DES DOUANES—APPOINTEMENTS DES EMPLOYES.

M. CLANCY :

Quelle augmentation d'appointements a-t-on accordée aux officiers et employés du ministère des Douanes à Montréal pendant les trois derniers mois ? Quels sont les noms de ces employés ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm Paterson) : Voici une liste de ces augmentations :

	Augmentation.
M. Charland	$100
E. H. Mercier	100
E. T. Wilkes	50
T. S. Slattery	50
J. Davis	50
J. S. Sorley	50
T. Butler	50
A. Bourret	50
J. S. Loyer	50
B. Heroux	150
J. Hough	50
F. L. Chevrier	100
A. E. Giroux	100
J. M. Bessette	150
J. A. Chicoine	50
R. Fontaine	50
P. Martin	50
P. J. O'Neil	50
J. C. O. Brière	50
T. J. Dawson	100
E. O'Shea	100
J. Z. Corbeil	$ 100
J. McCluskey	50
J. Murray	50
B. T. Holdbrook	100
N. Provost	50
J. A. Robert	50
E. Bernard	50
H. McCamley	50
J. Cannon	50
J. A. A. Larin	50
D. Manson	50
M. Neher	50
J. Drysdale	50
S. B. Lytle	50
S. St. Jean	50
P. McGovern	50
M. McGurn	50
H. Gauthier	140
P. Keane	50
W. Murphy	150
T. Logan	100
C. Killoran	90
F. Brabant	100
J. B. Desbois	100
P. J. Martin	80
H. Hearne	80
P. Sansfaçon	50
E. Beauvais	50
J. Dwane	30
E. Elliott	30
P. Locke	30

M. A. W. WRIGHT.

M. SCOTT :

Quelles sommes d'argent ont été payées, et à quelle date et pour quel objet, à M. A. W. Wright, organisateur du parti conservateur à Toronto ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm Mulock) : Le 29 octobre 1895 M. Wright fut nommé commissaire pour faire une enquête sur le système de pressuration au Canada. Il fit rapport le 6 mars 1896. Cette commission a coûté en tout $904.90. Voici le détail des frais :

Services, 88 jours à $5	$440 00
Pension et logement	269 50
Frais de voyage	174 20
Divers	21 20
	$904 90

COLOMBIE ANGLAISE—COMMISSION DU TRAVAIL.

M. EARLE :

La commission nommée par le gouvernement pour s'enquérir des troubles ouvriers dans la Colombie Anglaise a-t-elle fait rapport ? Dans l'affirmative, le rapport sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre, et quand ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm Mulock) : La commission a fait rapport, et ce rapport est maintenant dans les mains de l'imprimeur. Dès qu'il sera imprimé, il sera déposé une copie sur le bureau de la Chambre.

CONGRES INTERNATIONAL DE GEOLOGIE—REUNION AU CANADA EN 1906.

M. CARSCALLEN, par M. Lancaster :

1. Le gouvernement se propose-t-il d'inviter le Congrès international de géologie à tenir sa prochaine réunion au Canada en 1906 ?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures a-t-on prises à cet effet ?

3. Le gouvernement a-t-il nommé des délégués pour assister au congrès qui doit être tenu cette année à Vienne ?

4. Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) :

1 et 2. Le gouvernement a informé la Société Royale du Canada que si l'invita-

tion de cette dernière au Congrès international de géologie à se réunir au Canada en 1906 est acceptée, il fournira certains fonds pour subvenir aux frais de réception des membres de ce congrès.

3 et 4. Le docteur Bell, directeur intérimaire de la commission géologique, a été investi du pouvoir de se rendre à Vienne comme représentant les géologistes du Canada et de la Société Royale, afin de remettre à qui de droit l'invitation.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE — PAROISSES TRAVERSEES DEPUIS LEVIS JUSQU'A TEMISCOUATA.

M. MORIN :

Quelles paroisses la ligne du Grand-Tronc-Pacifique traversera-t-elle depuis le pont de Québec, à Lévis, jusqu'au comté de Témiscouata ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Il est impossible de dire à travers quelles paroisses le chemin passera, avant que le tracé en ait été définitivement établi, mais il traversera les comtés de Lévis, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska et Témiscouata.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE — PASSAGE DES MONTAGNES.

M. MORIN :

Dans quel comté et à quel endroit la ligne du Grand-Tronc-Pacifique traversera-t-elle la chaîne de montagnes qui la sépare de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Tout ce que je puis dire, c'est que le tracé n'a pas encore été établi et que, par conséquent, nous ne pouvons donner de réponse définitive à cette question.

CANAL DE LA TRENT—EMPLOI D'UN INSPECTEUR DE SANTE.

M. HUGHES (Victoria), par M. Lancaster :

1. Quel est l'inspecteur de santé attaché par le gouvernement aux travaux exécutés depuis le lac Balsam jusqu'à la section de Simcoe du canal de la Trent ?
2. A quelle distance des chantiers demeure-t-il ?
3. Le gouvernement a-t-il reçu des plaintes tendant à établir qu'il négligeait les ouvriers ?
4. Quel est son traitement ?

Le MINISTRE DES FINANCES :

1. Il n'y a pas de médecin inspecteur à l'emploi du département des Chemins de fer et Canaux sur le lac Balsam jusqu'à la section du lac Simcoe du canal de la Trent, et le département ne sait pas si les entrepreneurs en emploient un.
2. La réponse qui précède embrasse cette question-ci.
3. Il n'a été reçu aucune plainte au département des Chemins de fer et Canaux.
4. La réponse faite à la question n° 1 embrasse celle-ci.

CANAL DE LA TRENT—PAIEMENT DES SALAIRES—CAS DE M. THOMAS DODDS.

M. HUGHES (Victoria) par M. Lancaster:

1. Le cas de M. Thomas Dodds, de Woodville, actuellement interné à l'hôpital de Lindsay, a-t-il été soumis au département des Chemins de fer et Canaux, vu qu'il a été employé aux travaux exécutés depuis le lac Balsam jusqu'à la section du lac Simcoe du canal de la Trent ?
2. Le gouvernement sait-il qu'il n'a pas reçu sa paye depuis quelque temps pour la raison que le gouvernement n'a pas payé les entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES :

1. On ne trouve aucune trace de cette plainte au département.
2. Le département ne sait pas qu'il n'a pas reçu sa paye depuis quelque temps.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—IMPRESSION DU BILL EN FRANÇAIS.

M. J. EMILE LEONARD (Laval).—Texte. M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du gouvernement sur le fait que le bill n° 235, en français, concernant le chemin de fer National Transcontinental, n'est pas encore distribué dans cette Chambre. Je prie le gouvernement de hâter l'impression de ce bill en français.

SERVICE DE DEPECHES TELEGRAPHIQUES DE LA GRANDE-BRETAGNE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité demain pour étudier le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient de prescrire ce qui suit :—

L'Exécutif pourra autoriser le paiement des sommes suivantes, pour chacune des années fiscales mentionnées ci-après, afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne :—

(a.) Pour l'année fiscale 1903-04, une somme n'excédant pas quinze mille dollars ; ou au taux de quinze mille dollars par année, pour toute période de moins d'un an.

(b.) Pour l'année fiscale 1904-05, une somme n'excédant pas quinze mille dollars.

(c.) Pour l'année fiscale 1905-06, une somme n'excédant pas quinze mille dollars.

(d.) Pour l'année fiscale 1906-07, une somme n'excédant pas dix mille dollars.

(e.) Pour l'année fiscale 1907-08, une somme n'excédant pas cinq mille dollars.

2. Lesdites sommes pourront être payées, aux dates et de la manière que le ministre des Finances pourra fixer, à toute association ou à tout comité représentant les propriétaires des journaux qui pourront s'associer dans le but d'établir et maintenir ledit service, pourvu, cependant, qu'aucun paiement ne soit fait en vertu du présent acte avant que le ministre

des Finances ait constaté que les avantages du service sont acquis, à des conditions équitables et raisonnables, à tous journaux publiés au Canada, et que pas moins de la moitié du coût de l'établissement et du maintien dudit service est payée par les propriétaires des journaux participant à ses avantages.

3. L'Exécutif pourra faire les règlements pour l'application des prescriptions du présent acte.

La motion est adoptée.

LOI DES CHEMINS DE FER, DE 1903.

La Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient de prendre les dispositions qui suivent relativement aux appointements des employés de la commission et autres dépenses se rapportant à la mise à effet des prescriptions du bill actuellement soumis à la Chambre à l'effet d'amender et refondre la loi sur les chemins de fer, savoir :—

1. Au commissaire en chef, il sera payé un traitement de $10,000 par année.

2. A chacun des deux autres commissaires, il sera payé un traitement de $8,000 par année.

3 Au secrétaire, il sera payé un traitement, qui sera fixé par l'Exécutif et qui ne devra pas excéder $4,000.

4 Les traitements et rétributions à payer aux autres officiers, personnel et autres employés de la commission, et toutes autres dépenses incidentes nécessaires pour mettre à effet les prescriptions du bill, devront être approuvés par l'Exécutif.

5. Le traitement des commissaires et du secrétaire sera payé mensuellement à même les fonds sans destination spéciale à la disposition du receveur général ; tous autres traitements, rémunérations et dépenses, y compris les frais de voyage, seront payés à même les crédits votés par le parlement.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette que le ministre de la Justice ne soit pas à son siège dans le moment. Il sera ici bientôt. Dans l'intervalle, j'exposerai à la Chambre les raisons qui ont déterminé le gouvernement à proposer les appointements mentionnés dans cette résolution. Ces appointements seront plus élevés même que le traitement des juges de la cour Suprême et des cours Supérieures du pays ou que celui des ministres. On a dit, et avec beaucoup de raison, je crois, que le traitement actuel des plus hauts représentants de la justice devient insuffisant. De fait, il l'est devenu. Il n'a pas changé depuis 35 ans, c'est-à-dire depuis que la Confédération existe, et l'on a plus d'une fois exprimé dans la Chambre par le passé et pendant la présente session qu'il est vraiment temps de modifier le traitement des juges. La commission que nous allons instituer aura à s'acquitter de devoirs tout aussi importants que ceux des juges. Certains de ses membres, et surtout le commissaire en chef, devront avoir une connaissance générale de la loi, posséder la loi des chemins de fer et être aussi au fait de tout ce qui se rapporte à l'exploitation des chemins de fer. Dans les circonstances, les appointements qu'il s'agit d'accorder ne me paraissent pas trop élevés. Ils pourraient le paraître si on les comparait à ceux des autres fonctionnaires, mais vu l'importance des devoirs de ces messieurs et vu ce qui s'est fait par rapport aux juges et aux autres fonctionnaires du gouvernement, je pense que la Chambre trouvera notre demande tout à fait raisonnable et votera ce que nous demandons. Si l'on compare le traitement des commissaires en question à celui des gérants de chemins de fer, par exemple, qui n'occupent pas un poste plus élevé et n'ont pas à remplir de devoirs plus importants que ne le seront ceux du président de la commission des chemins de fer, on s'expliquera que ce traitement soit raisonnable. Il faut se rappeler que les membres de cette commission devront renoncer à bien des avantages attachés aujourd'hui à la position de juge. Ainsi, les juges sont inamovibles et exercent leurs fonctions durant bonne conduite. Les membres de la commission sont nommés pour 10 ans et sont amovibles même pendant ce temps-là.

L'honorable M. HAGGART : Dix ans ? Mais je croyais que ce terme avait été réduit ?

Le PREMIER MINISTRE : Je suis sûr que c'est dix ans. Mais les commissaires ne sont pas aussi certains que les juges de conserver leur charge même pendant ce temps-là, car ils sont amovibles, comme le sont les lieutenants-gouverneurs. Les juges ne peuvent être destitués qu'après des procédures très compliquées et sur un vote des deux Chambres. Pour ces raisons,, il nous semble que la somme de $10,000 que nous avons l'intention de payer au président de la commission n'est pas trop élevée. Dans le cas où elle serait jugée raisonnable nous soumettons que celle de $8,000 représente le traitement de chacun des deux autres commissaires.

L'honorable M. HAGGART : Quelles qualités doivent avoir les deux autres commissaires.

Le PREMIER MINISTRE: L'acte n'exige aucune qualité particulière.

M. MACLEAN : Pas même quant au commissaire en chef ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'est exigé aucune qualité particulière dans le bill.

L'honorable M. HAGGART : Il ne me reste plus qu'à demander si le gouvernement a arrêté le choix des commissaires ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, nous ne nous sommes pas encore occupés de cette question. Je proposerais une légère modification au texte de la résolution, c'est que les mots "commissaire en chef" fussent laissés de côté et qu'on employât ceux de président de la commission, comme il est dit dans le bill.

M. MACLEAN : Dans l'article 9 de l'acte on lit " commissaire en chef ".

Le PREMIER MINISTRE : S'il en est ainsi, ne changeons rien.

L'honorable M. TARTE : A mon avis, le gouvernement a tort de ne pas accorder des traitements raisonnables. Un ministre de la Couronne a bien l'honneur d'être à la tête d'un grand parti et le privilège d'être membre du Conseil privé, mais ses services ne sont pas suffisamment rétribués. A l'heure qu'il est, si l'on veut avoir pour serviteur des gens compétents et honnêtes, il faut les payer raisonnablement. Je crois que le président d'une commission comme celle-ci devrait toucher autant que le gérant d'une grande compagnie de chemin de fer. Je prends la liberté de faire cette remarque parce que mon état d'indépendance peut la faire mieux accepter que si elle était faite par un autre. Quoi qu'il en soit, le gouvernement pourrait peut-être y attacher une certaine importance pour cette autre raison qu'elle est conforme aux vues de tous ceux qui se sont occupés de la question. Le traitement est insuffisant à $10,000 et le gouvernement ne pourra trouver à ce prix le président qu'il lui faudrait.

M. MACLEAN : Je voudrais que le commissaire en chef touchât au moins $15,000 par année et qu'il fût payé $10,000 à chacun des deux autres. Je voudrais aussi que le gérant des chemins de fer du gouvernement eût un traitement d'au moins $15,000. Je crois qu'il est impossible de trouver pour moins de cette somme les fonctionnaires capables de remplir convenablement ces offices. On accorde $25,000 par année et même plus à des fonctionnaires ayant à remplir les mêmes devoirs dans d'autres situations. Il y a des gérants de banque qui touchent $15,000 à $20,000 par année, bien que leur devoir ne soit pas aussi important que le sera celui de ces commissaires. Je ne crains pas de dire ici qu'il est temps que le parlement modifie l'échelle des traitements et qu'il rétribue convenablement les services des fonctionnaires doués d'une grande capacité d'action, et ils sont rares, comme ils seraient rétribués dans le cours ordinaires des affaires, par d'autres grandes corporations qui auraient besoin de leurs services.

Le PREMIER MINISTRE : J'aurais été porté à faire comme viennent de le dire les députés de Saint-Marie et de York-est. Il fut un temps où je n'entendais pas l'économie de la même façon qu'aujourd'hui et où je croyais possible de réduire les dépenses publiques de plusieurs millions. Mais je me suis aperçu que chaque fois que nous voulions travailler dans ce sens, nos amis de la gauche nous liaient les mains. Ne sachant donc trop que faire dans le cas actuel, j'ai cru sage de proposer que le traitement fût de $10,000 par année. Toutefois, je me souviendrai de l'opinion qui vient d'être exprimée et que je partage dans une large mesure. Il peut bientôt arriver que nous tentions une revision de tous les traitements accordés par le gouvernement et surtout de ceux des juges, et alors le traitement de ces commissaires devra aussi être revisé.

M. INGRAM : De même que le premier ministre, tous les membres de cette Chambre sont dans l'incertitude au sujet de ce qu'il faudrait faire dans le moment. Le premier ministre n'a pas dit si c'était un expert en fait de chemins de fer qu'il entendait nommer président de cette commission, mais il ne réussira pas à se procurer un expert de premier ordre pour $10,000 par année. Je ne crains pas de dire, comme membre de l'opposition, que ce traitement ne suffira pas à tenter un expert de premier ordre. Cependant, je crois que c'est un expert comme cela que le gouvernement devrait avoir pour remplir cette charge. Et puis en travaillant à fixer le chiffre du traitement à payer à ces fonctionnaires nous suivons une voie qui nous mène aux antipodes du but que nous voulons atteindre ; le gouvernement aurait dû nommer les commissaires, cela nous aurait permis de mieux juger du traitement à leur accorder.

M. SPROULE : Je dirai, pour la satisfaction du premier ministre au secours de qui personne ne paraît venir, qu'à mes yeux la grande majorité du peuple va trouver suffisant le traitement qu'il a l'intention de payer aux commissaires des chemins de fer, et que s'il ne trouve pas un président qui soit un expert absolument de premier ordre, elle va juger ce traitement même trop élevé. Le premier ministre n'a donc pas besoin de craindre de mécontenter le peuple en n'accordant pas un traitement assez élevé ; la grande majorité du peuple va plutôt l'approuver.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Je suis heureux de voir que le premier ministre a aujourd'hui des idées plus larges qu'autrefois. J'espère que s'il atteint un âge aussi avancé que moi ses idées se seront élargies davantage. Il faut tenir compte de la différence de la situation actuelle par rapport à celle d'autrefois. Si mon honorable ami de Sainte-Marie n'a pas l'honneur d'être ministre, il a celui d'être ce que je fus moi-même un jour : ex-ministre de la Couronne. Nous avons donc tous deux à supporter le poids de ces honneurs-là avec notre modestie ordinaire. Feu le lieutenant-gouverneur Tilley me racontait que, se rendant un jour à Londres comme délégué avec mon grand ami Joe Hoe, comme on l'appelait, ce dernier lui dit : Tilley, il vous faut des idées plus larges, des conceptions plus vastes. Vivez aussi vieux que moi et vous n'aurez plus de ces idées étroites que vous avez. A mon tour, je dirai au premier ministre : Si vous voulez des serviteurs de premier ordre, il est indispensable que vous leur accordiez un traitement de premier ordre aussi.

M. MACLEAN : Le premier ministre nous dirait peut-être si l'on songe à faire repré-

senter la classe agricole dans cette commission-là ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que c'est ce qu'on se propose de faire.

M. MONK : Le premier ministre voudrait-il nous dire si l'on a estimé quel serait le coût total de cette commission ? On doit payer $10,000, plus deux fois $8,000, et $4,000 aux secrétaires ; mais ce n'est là qu'une partie de ce que coûtera la commission. Le gouvernement pourrait-il nous donner une idée de ce que coûtera la commission annuellement ?

L'honorable M. BLAIR : Naturellement, je ne puis exprimer l'opinion du gouvernement à cet égard, mais je suis peut-être en état de jeter un peu de lumière sur la question à laquelle l'honorable député (M. Monk) vient de faire allusion ; je l'ai étudiée jusqu'à un certain point et me suis efforcé de trouver quelle somme il conviendrait de demander au parlement, du moins pour la première année, pour l'entretien de cette commission. Considérant la somme d'ouvrage qu'elle aurait à faire au début de son existence : enquêtes et recherches dans les diverses parties du pays, assignation de témoins, service d'experts et aides de toute espèce dans les différents endroits où elle aurait à se rendre pour faire ces travaux-là, j'ai pensé qu'il ne serait ni sage ni prudent de demander au parlement d'accorder moins de $100,000 pour la première année. On trouvera peut-être ce chiffre exorbitant. Dans ce cas, il serait bon d'établir une disposition permettant à la commission de faire à tout événement ce pourquoi elle aura été créé, autrement, si la somme votée était insuffisante, la commission se trouverait obligée de suspendre ses travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous inscrirons au budget supplémentaire une somme destinée à défrayer les dépenses de la commission, mais je ne saurais dire à présent quelle sera cette somme.

M. MACLEAN : Il est dit dans l'article 21 du bill que :

L'Exécutif pourra aussi souvent qu'il en sera besoin, nommer un ou plusieurs experts, ou une ou plusieurs personnes ayant une connaissance technique ou spéciale des questions qu'il s'agira de régler pour agir comme conseiller ou conseillers dans toute affaire dont la Commission sera saisie.

2. Seront attachés à la Commission les officiers, commis, sténographes et messagers que la Commission, avec l'approbation de l'Exécutif, nommera, au besoin, aux appointements et rémunérations qu'elle recommandera et qu'approuvera l'Exécutif. La Commission pourra, à volonté, destituer tout membre de son service.

Cela me paraît signifier que l'Exécutif peut nommer tous ces fonctionnaires.

L'honorable M. BLAIR : C'est ce qu'il fera.

M. MACLEAN : Sur recommandation de la commission ?

M. MACLEAN.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. MONK : Vu le travail que cette commission aura à faire, l'estimation de l'exministre des Chemins de fer et Canaux me paraît fort raisonnable. Je suis porté à approuver ce que vient de dire l'honorable député de Grey-est et il me semble que vu l'aide dont les commissaires auront besoin nous devrions pouvoir trouver un président et deux assistants pour faire le travail voulu, moyennant le traitement que le gouvernement a l'intention d'accorder. Ce traitement est assez élevé. Mais, considérant la très grande dépense que va nécessiter l'institution d'une autre commission pour la construction de la partie est du Transcontinental National, il eût peut-être mieux valu remettre à plus tard l'institution de la commission des chemins de fer.

Il est fait rapport sur la résolution, qui est lue une première et une seconde fois, adoptée et renvoyée à la Chambre siégeant en comité général sur le bill (n° 21).

LOI DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer.

Article 255.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose une modification ayant pour objet de prévenir tout changement dans la classification tant qu'avis de demande de changement n'aura pas été publié dans la " Gazette du Canada ", afin que tous les intéressés soient avertis, et représentés s'ils le désirent. Je ferais cette modification en ajoutant à l'article les mots suivants :

On ne fera passer aucune marchandise d'une classe inférieure à une classe supérieure avant qu'il est été donné dans la "Gazette du Canada" un avis de deux semaines.

M. KEMP : Il ne suffira pas de deux semaines pour la Colombie-Anglaise, par exemple. Il faudrait au moins six semaines.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est très bien. L'article pourra se lire comme suit :

Jusqu'à ce qu'il ait été donné dans la "Gazette du Canada" un avis de six semaines ou jusqu'à ce que tout autre avis que la commission pourra fixer ait été donné.

M. KEMP : Je crois que ce sera satisfaisant.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je voudrais ajouter ce qui suit comme article 309a :

Dans tous les cas où le parlement du Canada aura aidé à la construction d'un chemin de fer au moyen d'une subvention en argent ou d'une garantie, tous les artisans, manœuvres ou autres personnes travaillant à la construction de ce chemin de fer toucheront le salaire reconnu comme étant celui qui se paie d'ordinaire aux

ouvriers compétents dans la région où se fera l'ouvrage, et un salaire convenable et raisonnable, s'il n'y a pas de salaire courant dans ladite région. S'il y a contestation au sujet du *quantum* du salaire courant, ou convenable et raisonnable, c'est le ministre des Chemins de fer qui le déterminera, et sa décision sera finale.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous emprunté cette disposition aux contrats impériaux ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, en substance.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que vous ne devriez pas charger le ministre des Chemins de fer de fixer les salaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il faudra qu'il soumette la question à un expert. C'est donc lui qui rendra la décision, mais c'est l'expert qui fera le travail.

L'honorable M. HAGGART : Il me semble qu'on aurait pu emprunter cet article aux contrats impériaux sans parler du ministre des Chemins de fer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il faut pouvoir en appeler à quelque tribunal.

M. CLARKE : Que signifie cet article ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que l'entrepreneur devra payer les salaires qui se paient d'ordinaire pour le même genre d'ouvrage, dans tout endroit où se fera l'ouvrage ; c'est-à-dire qu'il n'aura pas droit d'amener là une équipe d'ouvriers à qui il donnera beaucoup moins qu'il n'est d'usage de donner en pareil cas.

M. MACLEAN : Cela s'applique-t-il aux compagnies déjà subventionnées par le gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a dans l'acte relatif aux subventions une disposition pour ainsi dire semblable à celle-là.

M. CLARKE : L'honorable ministre a-t-il prévu le cas d'un entrepreneur cherchant à se soustraire à cette obligation ? Il y a quelques jours, une maison qui avait entrepris la construction d'un édifice public à Nelson, dans la Colombie Anglaise, engagea un certain nombre d'ouvriers de la province de Québec pour aller travailler là à meilleur marché qu'on n'y travaille d'ordinaire. Ce n'est qu'après être arrivés sur les lieux qu'ils apprirent qu'ils travaillaient au rabais. Ils firent l'ouvrage, s'en revinrent, et à leur retour, ils poursuivirent les entrepreneurs. Le département des Travaux publics passa outre à la clause du juste salaire et refusa de leur aider d'aucune façon. L'honorable ministre a-t-il pourvu à ce que pareil cas ne puisse plus se présenter ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois qu'il nous serait excessivement difficile d'empêcher un entrepreneur et des ouvriers de convenir ensemble d'un certain salaire. Mais le gouvernement a droit d'obliger l'entrepreneur à qui il accorde de l'aide de payer un salaire déterminé.

M. CLARKE : Je comprends que d'après une certaine cluause de la convention intervenue entre l'entrepreneur et la Couronne l'entrepreneur devait payer les salaires courants et qu'il n'a pas tenu compte de cette stipulation. Ce cas pourrait-il se présenter encore ? Je crois que l'honorable député de Yale et Caribou (M. Galliher) connaît mieux que moi les particularités du cas en question.

M. GALLIHER : Je crois qu'on a fait remarquer que les ouvriers s'étaient engagés pour un terme défini, c'es-à-dire pour tout le temps qui devait s'écouler jusqu'à ce que la construction de l'édifice fût achevée. Comme je l'ai dit lorsqu'il a été question de cettte affaire, cette condition était légitime. On leur payait aussi leur passage jusqu'à l'endroit où les travaux devaient se faire, et de là jusque chez eux s'ils voulaient s'en revenir. On leur payait, en outre, leurs frais d'entretien. Telles sont les circonstances exceptionnelles qu'on a dû faire ressortir. Puis dans leur contrat d'engagement, ces gens déclaraient en toutes lettres savoir parfaitement que le salaire qu'ils toucheraient serait inférieur au salaire courant de l'endroit où ils s'en allaient travailler. Ils savaient donc ce qu'ils faisaient. Je ne m'attache pas à justifier cette transaction. Je me borne à en relater les circonstances.

M. CLARKE : Je voudrais que l'honorable ministre nous déclarât s'il y a une disposition défendant de faire ce qui s'est fait à Nelson : d'engager des ouvriers à un salaire inférieur au salaire courant, à condition de payer leur passage. Cette condition soustrait-elle l'entrepreneur à son obligation ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne me suis suis pas beaucoup occupé de cette question, mais je suis tout d'abord porté à croire que nous ne pourrions faire de loi visant un contrat de ce genre. C'est un contrat qui a rapport aux droits civils et qui est soumis aux lois de la province où il est fait. Mais, d'un autre côté, si nous faisons nous-mêmes un contrat avec un entrepreneur ou une compagnie et que nous lui accordions une subvention pour l'aider à l'exécution des travaux, nous avons droit de stipuler que l'entrepreneur ou la compagnie sera soumis à certaines obligations, et nous pouvons donner effet à cette stipulation à même la subvention que nous avons en main, lorsqu'il s'agit de faire un règlement. Mais cela est tout à fait étranger au point soulevé par l'honorable député de Toronto-est et qui a trait au contrat par lequel l'ouvrier renonce à son droit.

M. CLARKE : Je crois qu'il a été établi assez clairement que lorsque ces gens-là ont présenté leur réclamation, le gouver-

nement avait en main des deniers destinés à aider l'exécution des travaux ; mais l'ex-ministre des Travaux publics a paru traiter le département du Travail d'une façon par trop cavalière en décidant tout de suite que la balance à payer pour l'exécution de l'entreprise était due à l'entrepreneur, et en la payant, comme il l'a fait. Les ouvriers ont trouvé que, déduction faite de leurs frais de passage jusqu'à Nelson et retour, ils avaient chacun $100 ou $200 de moins qu'ils n'auraient eu si les conditions du contrat intervenu entre le gouvernement et l'entrepreneur avaient été respectées. Il ne semble pas y avoir de moyen de donner effet à la clause relative au salaire et on devrait en trouver un.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je viens de recevoir des renseignements sur le sujet traité par mon honorable ami et je ne crois pas que tous les faits relatifs à cette affaire aient été portés jusqu'ici à la connaissance de la Chambre. Je n'étais pas présent lors de la discussion qui a eu lieu à ce propos, mais je crois me souvenir qu'un cas de ce genre a été soumis par le département des Travaux publics à celui de la Justice. C'était le cas d'un contremaître qui s'était engagé à Hull pour aller travailler à la Colombie Anglaise pour le compte d'une société d'entrepreneurs dont un nommé Lemoine faisait partie. Rendu là où il devait travailler, il demanda le salaire qu'on y payait d'ordinaire à des gens occupant une position différente. Le dossier me fut envoyé par le département des Travaux publics, auquel nous avons répondu, je crois, qu'il n'avait droit de retenir aucune partie de la subvention. Cependant, je cite ces faits de mémoire. Si on doit discuter cette question à fond je ferai préparer le mémoire qu'il faudra pour faire connaître à la Chambre comment tout s'est réellement passé.

M. GALLIHER : Je ne crois pas que l'affaire dont le député de Toronto-ouest a parlé ressemble à celle-ci, qui je crois, n'a jamais eu de suite, parce qu'il n'y a, dans les règlements du travail, à l'annexe concernant le taux des salaires, aucune disposition ayant trait aux contremaîtres. D'après l'autre cas je crois qu'il s'agissait d'un forgeron de Montréal.

M. FRASER : Je me rappelle que lorsqu'il s'est agi de ce cas on a prétendu que cet homme connaissait les conditions du contrat fait avec le gouvernement. Sachant que la loi les autorise à recevoir un certain salaire, les ouvriers peuvent s'engager, tout de même, pour un autre salaire que celui-là, s'ils le désirent.

M. CLARKE : D'après le présent article cela peut-il se faire ?

M. FRASER : Je crois que tout contrat fait pour valable considération devrait être respecté. N'importe qui sachant ce qu'il fait peut faire n'importe quel contrat valable qu'il lui plaira.

M. MACLEAN : Voilà le point. Il est évident que si l'ouvrier peut renoncer à son droit la loi devient inefficace. S'il aliène son droit il n'a pas de recours.

M. LANCASTER : Si cet article doit avoir un effet c'est celui d'obliger les entrepreneurs à payer le salaire qu'on paye d'ordinaire dans l'endroit où se font les travaux. Permettre à l'ouvrier de renoncer à son droit ce serait enlever tout effet à cette disposition. Si nous avons le droit de stipuler que l'entrepreneur devra payer un certain salaire nous avons implicitement celui de stipuler que toute convention faite entre un entrepreneur et un ouvrier contrairement à cette disposition sera nulle et de nul effet.

M. MACLEAN : La même question s'est présentée dans le cas du fonds de secours de la Compagnie du Grand Tronc. Les employés de cette compagnie ont aliéné leurs droits et l'on demande l'insertion d'un article qui aura pour effet de les protéger contre eux-mêmes en pareil cas.

M. CLARKE : Si l'entrepreneur peut faire une convention ayant pour effet de se soustraire à l'obligation que la loi lui impose cette loi est lettre morte.

M. FRASER : Non, car dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent l'ouvrier ne voudrait pas d'un contrat comme celui-là. D'ordinaire les ouvriers ne s'attendent pas à aller travailler bien loin, et s'ils y vont c'est pour une raison toute particulière. S'ils sont d'opinion qu'il leur serait plus avantageux d'aller travailler au loin et qu'ils s'engagent à y aller, il devraient être tenus de respecter le contrat qu'ils ont fait ainsi en connaissance de cause. S'il était dit dans la loi que l'ouvrier ne pourrait faire aucun contrat dont les conditions ne seraient pas conformes aux prescriptions du statut, ce serait différent ; mais ce serait aller un peu loin.

M. MACLEAN : Peut-il y avoir objection à cela, dès que nous intervenons de façon à modifier la liberté du contrat ? Je suppose que nous avons en vue d'empêcher l'entrepreneur de faire baisser les salaires en amenant des ouvriers étrangers à la localité. S'il en amène il devrait leur payer le salaire qu'on paie d'ordinaire dans l'endroit où l'ouvrage doit se faire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comme l'a fait remarquer le ministre de la Justice, une loi qui aurait pour effet d'empêcher l'entrepreneur de faire une convention avec l'ouvrier serait *ultra vires*. Mais si nous disons dans la loi que lorsqu'une compagnie de chemin de fer sera subventionnée par le gouvernement les ouvriers qu'elle emploiera à la construction de sa ligne auront droit à un salaire raisonnable, le gouvernement pourra insérer dans le contrat qu'il fera avec cette compagnie la condition qu'elle doit se conformer à toutes les dispositions du statut. Ainsi, nous aurons trouvé un remède à l'injustice dont l'ouvrier a à se plaindre.

M. LANCASTER : Y aurait-il objection à l'adoption d'un article donnant aux ouvriers le droit de faire des contrats dans lesquels ils renonceraient à leur droit par rapport aux justes salaires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable ministre de la Justice a traité ce point à fond. Il a exprimé l'opinion que toute disposition statutaire accordant cette faculté à l'ouvrier serait nulle et de nul effet et ne pourrait amoindrir en aucune façon le droit résultant de la loi.

M. CLARKE : Dois-je comprendre qu'un entrepreneur peut présenter à l'ouvrier un document l'obligeant à recevoir un salaire inférieur au juste salaire et que si l'ouvrier le signe il n'est pas tenu d'en respecter les conditions ? Je ne crois pas que l'honorable ministre de la Justice se soit prononcé dans ce sens ; toutefois, j'aimerais à savoir s'il est d'opinion qu'il est impossible, au point de vue de la loi, à un ouvrier de renoncer à son droit, comme on vient de le dire ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, ce n'est pas impossible, et je n'ai pas dit que ce l'est. Ce que j'ai dit, c'est que cet amendement faisant partie de la loi générale, si une compagnie vient à avoir droit à une subvention, il est d'usage qu'elle fasse avec la Couronne une convention établissant à quelles conditions elle aura droit à ce que la subvention lui soit payée. L'octroi d'une subvention par la Chambre à une compagnie de chemin de fer ne fait pas le contrat entre cette compagnie et la Couronne ; il faut que ce contrat soit conclu et qu'il contienne certaines dispositions indispensables. Il me semble que lorsqu'il s'agit d'un contrat entre la Couronne et une compagnie de chemin de fer recevant une subvention du parlement, il faudrait y insérer des dispositions obligeant la compagnie à se conformer à la loi quelle qu'elle soit. Si la loi dit que la compagnie devra payer aux ouvriers un certain salaire, il faudrait prendre les moyens nécessaires pour qu'elle ne pût se dispenser de se conformer aux dispositions du contrat. Je ne crois pas que l'entrepreneur fût justifiable de dire qu'il s'est conformé à la disposition de la loi relative au juste salaire, en établissant qu'il n'a pas payé ce salaire-là parce que les ouvriers ont aliéné le droit qu'ils y avaient.

M. CLARKE : Mais l'honorable ministre (sir W. Mulock) fait tout dépendre du contrat et non du statut.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Clarke) s'oppose-t-il à ce que ce parlement déclare qu'une convention de ce genre est nulle et de nul effet ?

M. CLARKE : A quoi bon cet article ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député se propose peut-être de demander qu'il soit mis de côté ?

M. CLARKE : Non pas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors, pourquoi y fait-il des objections ?

M. CLARKE : Je n'y fais pas d'objections ; je veux seulement faire remarquer au ministre qu'au lieu d'assurer aux ouvriers du pain—ce qui pourrait leur servir—il est en train de leur donner une pierre. A quoi bon cet article si les entrepreneurs peuvent se soustraire à l'obligation de payer le salaire courant ?

L'entrepreneur connaît parfaitement toutes les conditions du contrat qui le lie au gouvernement, et il peut se faire que ses hommes n'en connaissent pas le premier mot. Et il peut se faire aussi, comme cela est arrivé pour les hommes envoyés à Nelson, qu'on peut prétendre que les paysages superbes et pittoresques de l'endroit où ils ont passé leur engagement équivalent pleinement à la perte des salaires équitables, et que c'est là l'une des conditions qui leur sont imposées. On peut prétendre encore que leur voyage d'aller et retour leur a été payé. Si ces conditions peuvent s'interposer entre les entrepreneurs et le gouvernement, à quoi donc peut bien servir la loi ?

M. COCHRANE : Comme je ne suis pas un avocat, je me suis souvent étonné, quand le comité tombait d'accord sur un certain principe, que ce principe ne fût pas rédigé de telle façon que chacun pût comprendre ce qu'on voulait dire. C'est de cette difficulté qu'il s'agit encore ici. Et je viens exprimer au ministre des Postes et au ministre du Travail qu'il serait convenable que quand le ministre de la Justice présente un bill, on voulût bien permettre à cet honorable gentleman de rédiger ce bill de façon à ce qu'on comprenne ce qu'il veut dire. Le ministre de la Justice est supposé s'occuper de questions judiciaires, et je crois qu'il est prêt à expliquer tout ce qu'il soumet à cette Chambre. Si je comprends bien ces questions, l'opinion semble être générale que tout entrepreneur qui reçoit de l'aide du gouvernement est tenu de payer à ses hommes les salaires acceptés dans l'endroit où il fait exécuter ses travaux. Si c'est là le principe que nous devons affirmer, pourquoi le ministre de la Justice ne rédige-t-il pas une clause qui exprimera exactement les désirs du comité ? Si je comprends bien la clause actuelle il est possible—comme cela est arrivé pour les hommes engagés pour aller travailler dans la Colombie Britannique—qu'un entrepreneur fasse de tels arrangements avec ses hommes qu'il peut les dépouiller d'une partie du salaire auquel ils auraient droit d'après ce qu'on suppose être la loi. Il me semble que le ministre de la Justice pourrait préparer une clause qui empêcherait l'entrepreneur d'en agir ainsi. Supposons, par exemple, qu'un entrepreneur de la Colombie-Britannique ayant un contrat auquel s'appliquerait cet article, en-

gage des ouvriers chinois à faire le travail à un salaire que ces ouvriers peuvent accepter parfaitement, mais que des blancs ne pourraient pas accepter, en tenant compte de l'échelle des salaires dans ce district. Cela serait directement contraire au vœu exprimé par le comité. Je ne vois donc pas pourquoi le ministre de la Justice ne pourrait pas nous donner une clause qui rendrait exactement ce que nous voulons, et qui ne prêterait non plus à aucune controverse parmi les légistes.

M. BORDEN (Halifax) : La proposition émise par mon honorable ami le ministre des Postes me semble ici singulière. S'il n'y avait pas de contrat pour les salaires, ou pour parler plus exactement, si les taux des salaires n'étaient pas consignés dans le contrat intervenu entre le maître et l'ouvrier, vous vous trouveriez avoir précisément les taux des salaires auxquels pourvoit la clause, c'est-à-dire les taux courants dans le district. Mais, s'il faut en croire le ministre des Postes, on ne peut pas intervenir dans un contrat. Par conséquent, cette clause ne vaut rien. Elle ne saurait être d'aucune utilité dans le cas en question parce qu'on obtient tout de même ces taux de salaires en l'absence de tout autre taux qui aurait pu être déterminé dans le contrat, et, dans l'autre cas, d'après le ministre des Postes, la clause que nous proposons d'adopter est *ultra vires* de cette Chambre, et par conséquent, bien entendu, ne vaut rien. Je n'ai pas donné autant de considération, ainsi que le ministre de la Justice a dû le faire, à la question de savoir dans quelle mesure on peut intervenir dans un contrat. Tout dépend de cela, bien entendu. Mais, je ne crois pas que vous iriez plus loin s'il vous fallait dire que cela devra prévaloir, nonobstant toute disposition quelconque du contrat entre le patron et l'ouvrier. Si vous désirez que cela s'applique aux cas où les taux des salaires ont été convenus entre patrons et ouvriers, je dois penser, sans manquer de déférence au ministre de la Justice, que vous n'allez pas plus loin si vous dites "nonobstant toute disposition quelconque du contrat entre patron et serviteur."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si cet article est acceptable, on pourrait parfaitement le laisser passer.

M. BORDEN (Halifax) : C'est possible. Eh! bien, n'allez-vous pas encore plus loin, quand vous ajoutez qu'on ne permettra pas au serviteur, dans aucun contrat, de se mettre en dehors des dispositions de cet acte ? Mon honorable ami le ministre de la Justice croit-il qu'on va ici plus loin ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'en ai bien peur. C'est là un sujet auquel j'ai donné beaucoup d'attention.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai en ces matières absolument aucuns préjugés, et il est possible que le ministre de la Justice puisse arriver à me convaincre. D'un côté, vous dites que ce statut pourra être mis en vigueur, nonobstant toutes dispositions contraires dans le contrat entre patron et serviteur. Vous vous occupez là certainement de la question de contrat, et on vous donne le pouvoir de le faire, parce que cela est supposé se rattacher au sujet qui vous occupe. Si vous allez plus loin, et si vous dites qu'un arrangement quelconque sera nul, qui aura pu être conclu entre patron et serviteur, faute d'avoir observé les dispositions de cet article, dépassez-vous en réalité toutes les bornes permises ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Laissez-moi expliquer la situation comme je la comprends. Bien entendu, pour ce qui est du contrat, cela doit être réglé selon les lois de la province où le contrat est passé. Je ne dis pas qu'il ne nous soit pas plus possible d'intervenir dans le contrat qui est ici passé, que nous ne pourrions le faire pour un autre contrat. Mais je suis d'avis que si nous accordons, par exemple, une subvention pour aider à la construction d'un chemin de fer, nous avons le droit d'y mettre pour condition que la compagnie qui reçoit la subvention emploiera l'argent, pour ce qui est du contrat passé avec ses ouvriers, à payer des salaires suivant une échelle fixe. Nous ne pouvons maintenant, pour ce qui est de nous, que faire valoir ce contrat contre l'entrepreneur ou la compagnie de chemin de fer, ou l'individu, et dans ce cas je veux parler de la compagnie de chemin de fer. Nous ne pouvons agir que contre la compagnie de chemin de fer ; mais nous ne pourrions pas nous entremettre dans le but de faire valoir un contrat contre l'employé d'une compagnie de chemin de fer, parce que c'est là un contrat qui ne nous concerne nullement.

M. CLARKE : Que faites-vous donc de l'employé ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si nous pouvons arriver par cette manière indirecte à forcer la compagnie ou l'entrepreneur à payer à l'ouvrier un salaire spécial, la compagnie ou l'entrepreneur ne tarderait pas à s'apercevoir qu'il y a une peine attachée à la non exécution des conditions. J'ai donné à ce sujet toute l'attention possible, et je ne vois pas comment nous pourrions faire plus.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami peut avoir raison, parce qu'il a étudié la question et que je ne l'ai pas fait. Mais je désirerais lui demander ceci : Si vous pouvez en agir ainsi par voies indirectes, ainsi que l'a exposé l'honorable gentleman, pourquoi ne pourriez-vous pas aussi employer ces moyens indirects, afin d'empêcher que le contrat ne soit contraire aux droits de l'employé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous pourrions peut-être empêcher le patron de

faire un contrat de ce genre, mais je ne crois pas que nous pourrions nous entremettre ainsi en faveur de l'employé. Nous n'avons pas de contrat avec l'employé ; le contrat que nous avons est avec l'entrepreneur.

M. BORDEN (Halifax) : Mais est-ce que cette observation ne pourrait pas s'appliquer à ce que j'ai dit il n'y a qu'un instant ?

L'honorable M. HAGGART : Le ministre de la Justice dit qu'il ne s'agit là que d'une sorte d'amende imposée à la personne qui passe un contrat avec le gouvernement. Supposons que le gouvernemnt vienne dire : Vous n'avez pas payé des salaires raisonnables à vos hommes, et nous allons vous retenir la différence entre ce que vous avez payé et ce que vous auriez dû payer. Pouvez-vous faire cela ? Qui devra avoir le bénéfice de cet argent ? Sera-t-il versé dans le trésor, ou bien est-ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux a le droit de le remettre à l'ouvrier ? Je crois que la première attitude prise par le ministre de la Justice était celle qu'il fallait prendre. Cela se rattache-t-il incidemment à quelque chose que nous avons le droit de faire, c'est-à-dire la construction d'un chemin de fer ? Nous pouvons exercer notre juridiction jusqu'aux extrêmes limites dans la construction d'un chemin de fer. Nous pouvons voter une loi qui empêcherait un employé d'être partie à un contrat qui pourrait lui être nuisible, parce que cela se rattache incidemment au droit que nous avons complète juridiction là-dessus. Je prétends qu'incidemment nous avons le droit de voir à ce que les salaires raisonnables soient payés aux ouvriers employés à la construction de tout chemin de fer construit sous la surveillance du gouvernement. S'il y a là incident, vous avez le droit d'exiger que l'entrepreneur paie à ses ouvriers des salaires raisonnables ; dans le cas contraire, il vous faut convenir qu'il y a là intervention dans la juridiction du gouvernement local en matière de contrat entre patron et employé. Vous ne pouvez guère sortir de ce dilemme.

M. CLARKE : Puis-je demander au ministre de la Justice s'il n'y a pas une formule d'affidavit adoptée dans quelques départements, dans le département des Postes, je crois, à l'usage des fournisseurs qui délivrent des marchandises au département des Postes ? Je crois que l'entrepreneur doit déclarer, dans cet affidavit, qu'il a payé les salaires courants, et qu'il a observé certaines conditions sanitaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est la première fois que j'entends parler de cela.

M. CLARKE : Ne pourrait-on pas adopter une formule d'affidavit, à laquelle l'entrepreneur devra donner son consentement, et faisant foi qu'il ne s'est prêté à aucun contrat violant cet article ?

L'honorable M. HAGGART : Que fait-on ici des amendes que le ministre doit imposer d'après cet acte ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Demandez-le au ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. MONK : Cette affaire des édifices fédéraux de Nelson a été dicutée par la Chambre il y a quelques jours, mais je ne crois pas que le ministre de la Justice était alors présent. Il s'agissait de trois frères qui avaient passé un engagement avec les entrepreneurs d'un édifice dans la Colombie-Britannique, et qui avaient permis qu'on ne leur appliquât pas les taux des salaires apparaissant dans l'annexe de leur contrat. Il était évident que les entrepreneurs cherchaient à se soustraire aux engagements contractés au sujet du paiement de salaires équitables. Je me rappelle que ces entrepreneurs s'étaient engagés à payer à ces trois frères une certaine somme, mais vu qu'ils leurs payaient leurs frais de voyage de retour, et qu'ils leur donnaient en outre la nourriture et le logement—toutes choses à être déduites de leurs salaires—ces avantages devaient être considérés comme équivalant aux $5 par jour, qui étaient le prix mentionné dans l'annexe attachée au contrat. On a représenté ici avec force que nous n'avions pas le droit, ainsi que l'a fait remarquer il y a un instant le ministre de la Justice, d'intervenir dans un contrat passé entre employé et patron. Et quand des représentations furent faites au département du Travail et au département des Travaux publics, qui était le département directement intéressé dans cette construction, on parut en arriver à la conclusion que vu que l'arrangement avait été fait entre ces personnes, il était impossible de donner à ces trois hommes la satisfaction qu'ils demandaient. Et la conséquence a été qu'ils ont perdu ce qu'ils réclamaient, soit une somme de près de $1,200.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils n'ont pas perdu cet argent.

M. MONK : Ils l'ont perdu, à moins qu'ils n'aient recours au moyen conseillé par le ministre du Travail, c'est-à-dire, d'instituer une action en justice.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais l'honorable gentleman a dit qu'ils étaient sûrs de gagner, et les défendeurs sont des personnes responsables.

M. MONK : Si le contrat avait été observé, ils auraient eu immédiatement l'argent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pourquoi l'ont-ils perdu ?

M. MONK : C'est une question de fixation de taux de salaires. Mais quand nous avons voté $40,000 pour le département du Travail, nous nous imaginions que c'était afin

d'épargner aux ouvriers le malheur de tomber entre les serres des gens de loi. Cet amendement du ministre de la Justice me paraît être, au premier abord, on ne peut plus sage, mais je lui recommanderais cependant d'y joindre ce dispositif que tout contrat passé par un patron, contrairement à cette clause, sera nul et sans effet. Les ouvriers seraient vite renseignés là-dessus, comme mon honorable ami ne l'ignore pas, et le patron serait ainsi prévenu par un article de loi, qu'il ne peut rien stipuler qui pourrait priver ses hommes du salaire qui leur appartient en toute justice. Je crois que ce serait là une loi parfaitement acceptable. Il n'y a là rien de contraire à l'ordre public, et c'est parfaitement juste. On y déclarerait tout simplement que l'ouvrier, qui est très souvent la victime des rigueurs ou des promesses du patron, aura droit à la protection que la loi lui accorde par son contrat, et que ce contrat sera nul et sans effet s'il est passé avec l'entrepreneur contrairement aux dispositions de cette clause. Mon honorable ami de Grey paraît croire que ce pourrait être là une intervention dans le droit de contrat. Il y a cependant des cas où le parlement peut intervenir dans le droit de contrat. Nous étions précisément, hier, à discuter l'un de ces cas, et cette clause même est une atteinte au droit de contrat, atteinte qui peut se justifier, et la seule recomandation que j'aurais à faire au ministre de la Justice serait d'ajouter ce dispositif.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai déjà considéré l'opportunité d'ajouter la disposition dont parle mon honorable ami, c'est-à-dire que l'ouvrier ne pourrait pas avoir le droit de renoncer à ce qui lui appartient, et je suis d'avis que cela ne peut pas se faire et qu'il n'est pas en notre pouvoir de régler les contrats intervenant entre patrons et ouvriers. Je ne crois pas que nous puissions ici intervenir. Cependant, le sujet est digne de considération et je suis tout disposé à l'étudier de nouveau, bien que jusqu'à présent je ne vois pas qu'il soit du tout possible d'intervenir dans un contrat entre patron et employé.

M. CLARKE : Ne pourriez-vous pas exiger du patron qu'il reconnaisse par écrit qu'il s'en est tenu, pour ses salaires, aux taux acceptés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, nous pouvons l'obliger à en agir ainsi vis-à-vis de ses employés comme nous le désirerons. Mais c'est là matière à contrat entre lui-même et le département.

M. CLARKE : Ne pourriez-vous pas stipuler qu'il devra donner un affidavit faisant foi qu'il ne s'est pas soustrait à l'obligation de payer les salaires courants ? L'honorable directeur général des Postes a des affidavit de ce genre, qu'il fait signer par toutes les personnes qui sont en relations avec son département.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce serait là matière à contrat entre les patrons ou l'entrepreneur et le département, mais je ne crois pas qu'il y ait lieu ici d'en faire un article de statut.

M. CLARKE : Bien entendu, mon honorable ami de Jacques-Cartier nous a fait voir à quel point on pouvait frauder ces ouvriers, et si le parlement désire les protéger et voir à ce qu'on leur paie les salaires courants, nous devrions pouvoir être en mesure d'instrumenter de la manière qui serait le plus à propos.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois qu'un contrat, comme celui dont a parlé l'honorable député de Jacques-Cartier, dans lequel un ouvrier se serait soustrait aux dispositions de la loi, serait parfaitement valide dans notre province. D'après notre loi, un ouvrier a le droit de faire le contrat qui lui plaît. Ce contrat ne serait pas valide, je crois, dans la province d'Ontario, parce qu'ici l'on me dit que l'entrepreneur n'a pas le droit de se soustraire aux obligations imposées par l'acte de la responsabilité des patrons. On pourrait modifier le code civil de notre province, afin d'empêcher l'ouvrier de renoncer à ses droits, mais je ne vois pas bien comment le parlement fédéral pourrait légiférer en ces matières.

M. PUTTEE : Je désirerais faire remarquer à l'honorable ministre de la Justice que s'il est reconnu que le droit de passer un contrat non conforme à la loi est contenu dans la clause même, on admet implicitement pour ainsi dire que cette clause ne peut être que de très peu d'utilité pour l'ouvrier, parce que si le droit de faire ces sortes de contrats existe, l'ouvrier se trouvera pour ainsi dire forcé de se prêter à ces contrats.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami (M. Puttee) ne me semble pas avoir lu les dispositions. Bien qu'un ouvrier puisse parfaitement renoncer à ses droits, cela dégage l'entrepreneur vis-à-vis de l'ouvrier, mais non pas vis-à-vis du département. Le département peut toujours faire observer cet arrangement vis-à-vis de l'entrepreneur.

M. PUTTEE : Alors que le département peut aller de l'avant et forcer l'entrepreneur tendre émettre l'avis qu'on peut toujours avoir le droit de passer un contrat, ce qui avoir le droit de passer son contrat, ce qui ne serait pas conforme à la loi. On ne doit pas oublier que les propositions, pour ces sortes de contrats, viendront toujours de la part du patron lui-même. Il y a encore un autre sujet que j'aimerais à mentionner. Cet amendement est presque la même chose que la résolution de 1900, qui a été adoptée par cette Chambre, et par conséquent il n'est que juste et convenable que nous l'appliquions à toutes les concessions et subventions de chemins de fer, comme je crois

que la chose a dû être faite dans le passé. Voilà déjà trois ans que nous essayons de mettre en vigueur la résolution relative aux salaires courants, et nous avons déjà obtenu beaucoup de renseignements là-dessus. La Chambre des communes d'Angleterre, après avoir eu la même résolution en vigueur durant six ans, a nommé une commission pour s'assurer du fonctionnement de cette loi, et l'on a trouvé là les mêmes inconvénients que ceux qui ont pu être constatés en ce pays depuis quelques années. Le fait même que la résolution a servi à quelque chose a été démontré par les nouveaux expédients auxquels les entrepreneurs ont eu recours pour éluder la loi. Dans l'amendement qui a été proposé, l'honorable ministre de la Justice dit voir que dans les cas où un différend s'élève au sujet des taux courants ou équitables des salaires, la chose sera laissée à la décision du ministre des Chemins de fer et Canaux. L'honorable ministre ne doit pas ignorer que nous avons des fonctionnaires chargés expressément de s'assurer de ce que peuvent être les salaires équitables en différentes parties du pays. Nous sommes portés à croire que l'expérience acquise par ces fonctionnaires doit leur être très précieuse pour se renseigner exactement en ces matières, et il me paraît évident que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a aucun officier dans son département à qui il pourrait confier le devoir de s'assurer de ce que pourraient être des salaires équitables, au cas où un différend s'élèverait à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On peut avoir recours à ces fonctionnaires dans les cas où il s'agit d'aider le ministre des Chemins de fer et Canaux à décider si oui ou non un entrepreneur s'en tient aux termes de son contrat, mais je crois que ce serait aller trop loin que demander à un inspecteur des salaires de se substituer au ministre pour régler une affaire de cette importance.

M. MONK : Je suis de l'avis de plusieurs de mes collègues qu'il serait très important de trouver quelque moyen de protéger l'ouvrier, parce qu'il n'y a aucun doute—et je ne prétends pas ici assumer le rôle de protecteur spécial de l'ouvrier—que celui-ci serait la première victime de cet état de choses, à moins qu'on ne puisse trouver quelque moyen de le secourir à l'aide de l'amendement proposé par mon honorable ami. Quand cette session s'est ouverte, l'honorable ministre de la Justice doit se rappeler que j'avais déposé un bill dans lequel j'essayais de faire assumer par les compagnies de chemins de fer la responsabilité des incendies causés par ces compagnies ; mais j'ai dû reconnaître que c'était là chose entièrement du ressort des législatures provinciales, et que cette Chambre ne pouvait pas directement décréter que des chemins de fer du Canada seraient responsables pour les incendies causés par leurs locomotives. J'ai dû convenir que c'était là une invasion des droits provinciaux par le parlement fédéral. Par conséquent, mon bill s'est borné à rendre plus claires certaines dispositions de l'Acte d'interprétation afin d'en arriver indirectement au résultat que l'on désirait obtenir. Mais cela n'a pas eu le don d'agréer au ministre de la Justice, et il en résulte qu'une loi directe, décrétant en termes explicites que les compagnies de chemins de fer seront responsables des incendies causés par leurs locomotives, est maintenant incorporée, je crois, dans ce bill. En d'autres temps, si je ne me trompe pas, nous avons légiféré en matière de torts et dommages, qui est chose exclusivement provinciale, de manière à en arriver au but que nous nous proposions. D'après l'opinion exprimée par mon honorable ami, je suppose que nous en étions à faire des lois touchant les chemins de fer du Dominion, et que par conséquent nous pouvions imposer toutes les conditions qu'il nous plairait sur les chemins de fer placés sous notre autorité, même si ces conditions constituaient une invasion des droits provinciaux en matière de législation. Je crois que c'est là le point de vue qui a été mis en évidence par le Conseil privé, lors de cette cause de taxation des banques, d'abord soumise à une cour provinciale, puis qui fut renvoyée devant le Conseil privé. Si nous pouvons faire cela, pourquoi ne pourrions-nous pas légiférer dans le sens qu'aucun contrat dans lequel l'ouvrier se trouvera s'être soustrait aux conditions mentionnées dans la loi ne sera valable devant le département. Ou encore, sans décréter directement qu'un contrat de ce genre sera nul et non avenu, ce qui pourrait, comme l'a fait remarquer le ministre de la Justice, dépasser les pouvoirs de cette législature, nous pourrions au moins édicter que tout contrat de ce genre ne pourra pas être invoqué entre l'entrepreneur et l'ouvrier, en tant qu'il s'agisse de la subvention accordée par ce parlement. Je n'entreprendrais pas de rédiger la clause.

Il n'y a aucun doute que mon honorable ami peut ici réussir bien mieux que moi. Mais si nous avons déjà pu décréter que les dommages résultant des incendies causés par les locomotives des chemins de fer qui sont sous notre juridiction devront être payés par la compagnie de chemin de fer en cause, nous devons certainement aussi avoir le droit de légiférer au sujet de contrats entre entrepreneurs et ouvriers, sur des chemins de fer qui sont sous notre juridiction directe. C'est là le point sur lequel je désire attirer votre attention.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas qu'on puisse comparer les deux choses. Dans les cas de dommages par incendie, la situation est que quand un individu ayant subi des dommages s'adresse à une compagnie de chemin de fer pour obtenir satisfaction, il ne peut le faire qu'en se basant sur le principe qu'il y a eu faute de la part de la compagnie de chemin de fer

laquelle faute a causé des dommages à l'individu qui cherche à obtenir satisfaction. Le jugement du Conseil privé, dans la cause de Roy vs la Compagnie du Pacifique, a été que si une compagnie fait ce qu'une législature l'a autorisé de faire, il ne peut pas y avoir de faute ; et il me semble, malgré tout ce qui a été dit contre ce jugement, que c'est un principe élémentaire qu'il ne saurait y avoir de faute là où sanction législative est donnée à la faute dont l'on a à se plaindre. Pour ce qui est de l'amendement dont a parlé mon honorable ami, ce que nous avons ici décidé c'était purement et simplement qu'alors que nous autorisions la compagnie à exploiter son chemin de fer d'une manière particulière—si nous nous bornions à cela leur responsabilité se trouverait entièrement dégagée, pourvu qu'ils observassent strictement la loi—nous avons expressément stipulé qu'ils seraient responsables de tous dommages d'incendie causés par leur faute. C'est-à-dire que nous limitons l'étendue du droit qu'ils peuvent exercer en rapport avec l'exploitation de leur chemin. Tout cela est absolument de notre domaine. Mais ce que, jusqu'à présent, je ne puis pas comprendre, c'est comment nous pourrions nous y prendre pour intervenir dans un contrat consenti entre deux individus, dans les limites de toute province quelconque, au sujet de l'engagement d'ouvriers. Un contrat est passé entre deux individus, et si la loi d'une province quelconque donne toute liberté de passer ce contrat, comment pourrions-nous nous y prendre pour influencer ou modifier ce contrat? Comment pourrions-nous restreindre les droits des parties à ce contrat ? Comment pourrions-nous fixer une limite quelconque à l'étendue où peut s'exercer ce contrat ? Quelle autorité pourrions-nous invoquer ? Je prétends que nous avons parfaitement le droit de dire à un individu qui nous demande du secours, qu'en retour de l'aide que nous lui donnons il devra faire telle ou telle chose. Et s'il ne le fait pas, nous avons recours contre lui pour ne pas avoir exécuté les engagements de son contrat. Mais je ne puis pas voir réellement où nous pourrions prendre le droit de dicter à cet individu quelles devront être ses relations avec une autre personne.

M. MONK : Si le ministre de la Justice est dans le vrai, alors la seule question est celle-ci : Pouvons-nous pousser notre droit de légiférer au sujet de ces chemins de fer qui sont sous notre juridiction, jusqu'au point de régler ces relations existant sur ces chemins de fer entre patrons et employés ? Mon honorable ami admet, je suppose, ce principe ?

L'honorable M. BLAIR : Les chemins de fer ne tombent pas sous l'autorité du gouvernement par la raison seule qu'ils en reçoivent des subventions.

M. MONK : Pour le service des subventions, ils dépendent du gouvernement.

M. FITZPATRICK.

L'honorable M. BLAIR : Oui.

M. MONK : Alors, j'irai encore plus loin que mon honorable ami, et je dirai que puisque nous avons le droit de faire des lois pour les chemins de fer fédéraux, il me semble que nous avons aussi le droit absolu de dicter quelles pourront être les relations qui existeront entre patrons et employés sur ces chemins de fer. C'est sans doute aller loin, mais pas trop loin. Comme le reconnaît mon honorable ami, dès l'instant que nous accordons une subvention à un chemin de fer, nous pouvons y attacher telles conditions qui nous sembleront convenables. Le ministre de la Justice, par son amendement, va jusqu'ici : il décide quelles devront être les relations entre la compagnie de chemin de fer à laquelle la subvention est accordée et ses employés. Mais il ajoute que nous ne pouvons pas déclarer nul un contrat quelconque intervenu avec ces employés. Je prétends que nous avons ce droit, en accordant la subvention, de dicter quelles seront les relations entre patrons et employés. Nous pouvons aller aussi loin qu'il peut nous être nécessaire, afin d'atteindre l'objet que l'honorable député a en vue dans cet amendement, et nous pouvons déclarer qu'un contrat passé entre un chemin de fer subventionné et ses employés, contrairement à cet amendement, ne pourra pas être invoqué entre les parties contractantes. Nous pouvons certainement faire cela.

M. LANCASTER : Quand j'ai parlé, il y a une heure, sur ce sujet, j'ai bien peur de ne pas m'être parfaitement fait comprendre du ministre de la Justice. Je voulais faire observer au ministre de la Justice qu'au lieu de craindre de porter atteinte aux droits des autres dans ce contrat, nous pourrions, si nous nous en tenions-là, leur permettre d'intervenir dans notre propre droit de contrat. C'est-à-dire que tout contrat qu'on chercherait à faire—je ne parle pas d'un contrat déjà passé, parce que je ne crois pas qu'ils auraient le droit de violer un contrat déjà passé avec nous—mais que tout contrat qu'on chercherait à passer en violation de cette stipulation devrait être nul et non avenu pour les fins de cet article. Ce que j'entends, en disant qu'ils pourraient porter atteinte à notre propre droit de contrat, c'est ceci: nous avons certainement le droit de stipuler, dans un contrat, à quelles conditions nous accordons ces subventions. Quand nous passons un contrat avec un entrepreneur, nous établissons qu'une de ces conditions sera pour l'avantage de quelques autres individus qui sont des citoyens du Canada, et non pas pour l'avantage de la Confédération du Canada en tant que gouvernement. Le gouvernement tient à dire à l'entrepreneur que ces individus qui sont des ouvriers possédant certains droits que l'entrepreneur ne peut pas leur enlever. Dès l'instant que nous disons qu'une législature provinciale a le

droit de déclarer notre contrat *ultra vires*, alors nous disons : Bien que nous ayons passé ce contrat avec cet entrepreneur, avec l'intention de le lui faire exécuter pour le plus grand avantage de ses ouvriers, nous reconnaissons en même temps qu'il aura le droit de le violer s'il le juge à propos.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non pas, vous pouvez le forcer à l'exécuter.

M. LANCASTER : Nous voilà certainement à tourner dans un cercle vicieux. Notre intention est certainement, dans ce contrat, que cet entrepreneur devra payer certains salaires, et si nous reconnaissons qu'une autre personne peut trouver une échappatoire à ce contrat, alors nous admettons que ce contrat ne vaut rien.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pourquoi parlez-vous d'une autre personne ?

M. LANCASTER : Nous passons un contrat pour l'avantage de ces ouvriers, et si nous laissons entendre que l'entrepreneur, sans en avoir obtenu le consentement du gouvernement, peut passer un autre contrat avec ces mêmes ouvriers que nous avons entrepris de protéger, alors nous annulons tous les avantages qu'il peut y avoir dans notre contrat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'entrepreneur fait cela, il paie l'amende.

M. LANCASTER : Mais à quoi peut bien servir cette amende aux ouvriers que nous essayons de protéger ? Quel est l'objet du contrat ? C'est de prendre les intérêts de ces ouvriers, et l'amende qui sera payée ne leur fera pas plus obtenir leurs salaires équitables.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cependant il y a plus d'apparence que celui qui est exposé à payer l'amende fera ce qu'on attend de lui.

M. LANCASTER : Peut-il y avoir un meilleur moyen d'empêcher un entrepreneur de passer ces contrats injustes, qu'en stipulant expressément que s'il passe un contrat de ce genre ce contrat ne lui sera d'aucun usage ?

M. CLARKE : Si l'entrepreneur et ses ouvriers ont le droit de s'entendre là-dessus, pourquoi imposerions-nous une amende à l'entrepreneur ou à la compagnie pour avoir fait un contrat qu'ils avaient parfaitement le droit de faire ? Quel est l'objet de cette clause ? Si cette Chambre ne peut pas empêcher cela par des lois, je crois que nous devrions obliger l'entrepreneur à signer un affidavit faisant foi qu'il ne s'est pas rendu coupable de ces agissements, avant que nous lui accordions sa subvention.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous pouvons très bien faire cela en manière de règlement.

M. MONK : Je ne crois pas que le remède proposé par mon honorable ami soit aussi complet que celui dont il a parlé il n'y a qu'un instant. Mais il est possible que les deux puissent aller ensemble. L'affidavit serait une excellente chose, bien que j'en sois arrivé aujourd'hui à ne pas reposer grande confiance en la nature humaine. Mais j'y ajouterais l'autre proviso. Mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) affirme que ce que nous désirons obtenir est déjà contenu dans l'amendement du ministre de la Justice. Et cela est vrai jusqu'à un certain point, parce que cet amendement comprend des mesures législatives pour le louage des ouvriers. Mon honorable ami déclare dans cet amendement que les ouvriers devront être payés suivant tels taux, indépendamment de tout contrat. Il me semble que nous devrions agir ici fort prudemment. Un affidavit remis par la compagnie de chemin de fer, avant que la subvention soit payée, aurait certainement un excellent effet. Mais les entrepreneurs et les compagnies de chemins de fer ne sont pas toujours très scrupuleux, et celui qui signe l'affidavit peut considérer qu'il s'est conformé à cette clause, bien qu'il soit possible qu'il ne l'ait pas fait. Les trois frères qui ont été dépouillés de leurs justes salaires par l'absence du ministre du Travail ont reçu, s'il faut en croire l'entrepreneur, l'équivalent d $5 par jour. Si nous devons intervenir entre patrons et ouvriers, je crois que nous pouvons aller un peu plus loin, et décréter que tout arrangement passé en violation de cet article sera nul et non avenu. Cela aurait du moins pour effet, que la chose soit ou non constitutionnelle, d'effrayer la compagnie de chemin de fer, et je ne suis pas, comme mon honorable ami le ministre du Travail, contre l'ouvrier, mais en sa faveur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'avis émis par mon honorable ami de Toronto-ouest que l'entrepreneur doit prouver qu'il a observé les conditions de son contrat, nous donne là l'idée d'un règlement qui serait très effectif, et si j'étais le ministre des Chemins de fer je serais disposé à exiger que ce règlement fît partie du contrat.

M. CLARKE : S'il ne s'agit là que d'un règlement, c'est affaire au gouvernement à y pourvoir. Je crois aussi que l'opinion de la Chambre est en faveur de ce règlement.

L'amendement est adopté.

M. CLARKE : Je viens prendre la liberté de poser une question au ministre de la Justice au sujet de l'article 193. Cet article, tel que soumis à l'origine, a été amendé à la demande de l'honorable député de York-est (M. Maclean). L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a été assez bon d'introduire un amendement pour raccordements de ces gares de chemins de fer avec les téléphones de chaque endroit. C'est là un sujet qui intéresse beaucoup les municipalités de Port-Arthur et Fort-William, et le maire de Fort-William

a écrit qu'il ne comprenait pas bien le sens de cette clause, et il s'est informé à ce sujet. L'avis qu'il en a eu c'est que cela n'affecte pas les téléphones municipaux déjà existants. J'ai pris la liberté d'aller consulter là-dessus l'honorable député de Saint-Jean (l'honorable M. Blair), et celui-ci m'a assuré que les droits des municipalités possédant actuellement un service de téléphone étaient pleinement protégés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis tout disposé à me ranger à l'avis exprimé par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux sur un sujet avec lequel il est déjà si familier. Je ne connais personne en cette Chambre qui soit plus compétent pour s'exprimer sur ce bill avec certitude. Mon opinion personnelle est que les mots "partout où une municipalité exploite ou maintient un service de téléphone" peuvent s'appliquer à tout système municipal actuellement en activité.

M. KENDALL: Des dispositions sont prises, à l'article 211, pour obliger les compagnies à munir tous les trains de chemin de fer d'appareils et freins de sûreté, mais l'article 212 donne par contre à la commission le droit d'exempter les compagnies de chemins de fer de cette obligation. Par conséquent, la commission se trouve investie d'un droit qui, selon moi, doit appartenir exclusivement au parlement. Je veux parler du droit de décider si, dans un cas particulier, on peut exempter une compagnie de chemin de fer de munir ses wagons d'appareils de sûreté. Cependant, on pourrait accorder à la commission le droit de prolonger de temps à autre le délai pendant lequel les wagons devront être munis de ces appareils de sûreté, quand on se sera convaincu qu'il y a de bonnes raisons pour justifier le retard.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article 212 a déjà été adopté, et si l'honorable député désire l'amender, il lui faudra tout d'abord proposer qu'il soit remis en délibération par le comité.

M. KENDALL : Je propose donc que le comité examine de nouveau l'article 212.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Avant que cette motion soit adoptée, j'aimerais à connaître exactement quel peut être ici l'objet de mon honorable ami. Je ne suis pas du tout disposé à permettre qu'on apporte de nouveaux amendements à ce bill, qui est déjà depuis si longtemps à l'étude.

M. KENDALL : L'objet de mon amendement est que le parlement puisse garder le droit exclusif de décider si certaines compagnies peuvent être exemptées ou non de l'obligation de munir leurs wagons de certains appareils de sûreté.

L'honorable M. HAGGART : Que peut bien connaître le parlement au sujet de ces appareils ? Comment le parlement peut-il se prononcer en ces matières ?

M. CLARKE.

M. KENDALL : Si le parlement ne le peut pas, comment la commission le pourrait-elle davantage. Je n'aimerais pas à déléguer à aucune commission le droit de décider en ces matières, car nous savons tous à quelles influences peut être parfois sujette une commission.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable gentleman veut dire que la commission pourrait peut-être se laisser gagner à permettre à une compagnie de différer de se munir de ces appareils de sûreté.

M. KENDALL : Je demande, dans mon amendement, qu'après le mot "article" à l'article 212, tous les mots soient enlevés et qu'on y substitue les suivants : "Mais peut de temps à autre prolonger le délai pendant lequel on devra munir les trains de ces appareils de sûreté, chaque fois que la compagnie de chemin de fer aura pu démontrer de façon satisfaisante qu'il lui est impossible de se conformer à la loi." Au lieu donc d'accorder à la commission liberté d'exempter une compagnie de munir ses wagons d'appareils de sûreté, je ne lui donnerais que le droit de prolonger la période de temps pendant laquelle on devra se mettre en règle.

L'honorable M. HAGGART : Le parlement a décidé que les wagons de chemins de fer devaient être munis de certains appareils de sûreté. Certains chemins de fer ne sont pas encore en règle, mais on ne néglige rien pour y arriver le plus tôt possible. Le parlement donne alors aux commissaires le droit de décider si les compagnies exercent bien toute la diligence possible pour se munir des appareils en question, et l'honorable gentleman veut enlever ce droit aux commissaires et en investir le parlement.

M. KENDALL : Si l'honorable gentleman veut bien lire la clause 212, il verra qu'on y donne à la commission le droit de décider si l'on devra ou non se munir de ces appareils de sûreté.

M. LANCASTER : Je suis pour ma part favorable à l'amendement proposé par l'honorable député de Cap-Breton (M. Kendall) parce qu'il me paraît—la discussion de tout cela m'en apprendra sans doute encore plus long—que l'article 212 est en contradiction avec l'article 211, et en rend les dispositions presque sans effet. Nous avons déjà consacré beaucoup de temps à décider que certaines choses devront être faites pour la protection de ceux qui travaillent sur les chemins de fer, ainsi que pour la protection des voyageurs. L'article 211 contient les prescriptions utiles pour que les chemins de fer soient munis des appareils nécessaires.

Si je comprends bien l'amendement proposé par l'honorable député de Cap-Breton, il n'est pas ce que suppose l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), et il devrait recevoir l'appui de cet honorable député. L'amendement a simplement pour

but de permettre à la commission de prolonger le délai pour poser ces appareils, si elle croit la chose nécessaire. L'article tel que rédigé donne pour ainsi dire à la commission le droit d'annuler l'article 211. Or, je suis opposé à cela. Dans l'article 211, le parlement déclare que certaines choses sont nécessaires pour la sûreté des voyageurs, du public et des employés de chemins de fer. C'est ce que décide le parlement. L'article 212, au contraire, permet à la commission de déclarer que son opinion vaut la nôtre, et elle peut exempter la compagnie de se servir sur son chemin de fer, ou sur toute partie d'icelui, des appareils mentionnés dans l'article 211, et elle peut prolonger de temps à autre le délai dans lequel ces appareils devront être posés. Je ne crois pas qu'il appartienne à cette commission, avec les nombreux devoirs qu'elle a déjà à remplir, de dicter au parlement la ligne de conduite qu'il doit suivre, ce qu'elle est virtuellement autorisée de faire par cet article 212. Je considère que l'amendement devrait être adopté, car s'il ne l'est pas, nous accordons à cette commission le droit d'ordonner exactement le contraire de ce que le parlement a décidé.

M. MACLEAN : Je ferai remarquer que les employés de chemin de fer qui sont intéressés dans cette législation, désirent voir adopter cet amendement. Nous avons déjà défendu leurs intérêts et réussi à faire insérer une disposition identique dans la loi. Mais voici qu'une fois que le principe est adopté, on introduit un article qui annule cette disposition de la loi. Il est certain que les industriels de chemin de fer ne sont pas satisfaits du bill actuel et qu'ils veulent qu'il soit amendé dans le sens proposé par l'honorable député de Cap-Breton.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député (M. Kendall) laisse à la commission le droit d'apporter des modifications aux dispositions de l'article 211 ?

M. KENDALL : Je ne lui laisse que celui de prolonger le délai.

M. CLARKE : L'honorable député croit-il que cet amendement va avoir pour résultat de donner satisfaction aux employés de chemin de fer plus qu'il la leur donne actuellement ?

M. KENDALL : Je le crois.

M. GUTHRIE : L'article tel que rédigé permet à la commission d'exempter complètement une compagnie de chemin de fer de se servir de ces appareils.

M. MACLEAN : L'amendement exige que la compagnie fournisse une raison valable pour ne pas se munir de ces appareils. C'est là ce que veulent les employés. Ils disent : Nous voulons que l'on emploie ces appareils protecteurs, mais si la compagnie démontre qu'elle ne peut se les procurer dans un délai raisonnable, nous n'avons pas d'objection à ce que le délai soit prolongé ; mais nous voulons aussi qu'elle se conforme à la loi. Je considère qu'il n'est que juste que l'on accorde cette protection aux employés de chemin de fer. Ils sont protégés par des dispositions identiques aux Etats-Unis. Ce n'est pas sans difficulté que l'on a réussi à faire insérer ces dispositions dans la loi, les compagnies ont obtenu qu'on leur accorde un certain nombre d'années pour se munir de ces appareils de sûreté et c'est ce qu'elles ont fait. Le Congrès a prolongé le délai d'année en année, afin de leur permettre de faire les changements. Ceux qui sont les plus intéressés dans l'affaire et pour la sûreté de qui ces dispositions sont insérées dans ce projet de loi, croient qu'il est sans valeur dans sa forme actuelle, et ils demandent à ce que l'on y apporte cet amendement raisonnable.

M. CLARKE : Je crois que ce que vient de dire l'honorable député de Lincoln est bien vrai et que cet article 212 accorde des pouvoirs trop étendus à la commission. Cet article l'autorise " à exempter la compagnie de se servir sur son chemin de fer ou sur toute partie d'icelui d'aucun des appareils mentionnés dans l'article précédent." La seule condition étant " qu'elle peut être permise sans danger pour le public, pour les voyageurs ou pour les employés de la compagnie."

M. GALLIHER : Je voterai en faveur de l'amendement de l'honorable député de Cap-Breton. Il suffit de lire les articles 211 et 212 pour se rendre compte que cet amendement est nécessaire. L'article 211 stipule que l'on devra se munir de ces appareils. C'est là la décision du parlement. L'article 212 stipule, au contraire, que malgré qu'il soit dit dans l'article 211 que l'on devra se servir de ces appareils, cette commission pourra faire des exceptions et des modifications, du moment qu'elle sera convaincue que la vie des intéressés n'est pas en danger. En d'autres termes, c'est cette commission qui se trouve revêtue du pouvoir de légiférer.

Les employés de chemin de fer intéressés m'ont demandé d'étudier cette question ; je l'ai étudiée et j'en suis arrivé à la conclusion que ce qu'ils demandent est juste et raisonnable. Je voterai donc en faveur de l'amendement. Tout ce qu'ils demandent, c'est que les mots après le mot " section " soient retranchés et remplacés par les suivants : " mais elle pourra de temps à autre prolonger la période durant laquelle ces appareils devront être posés "—c'est-à-dire qu'ils ne veulent pas être déraisonnables. Si c'est une entreprise difficile pour la compagnie de chemin de fer de munir ses wagons de ces appareils immédiatement ou dans un délai d'un mois ou de six mois, que l'on prolonge le délai, du moment que la compagnie sera en mesure de faire comprendre à la commission qu'elle en a besoin. Ce n'est pas vouloir embarrasser les compa-

gnies de chemin de fer que de dire que les dispositions de cet article 211 seront mises en vigueur, et que nos chemins de fer seront munis des appareils les plus perfectionnés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que si nous adoptons la proposition de mon honorable ami, M. Kendall, elle aura pour résultat d'empêcher l'emploi des appareils qui seront inventés d'ici à 1906, et dont les wagons ne pourront être munis à moins d'en obtenir la permission du parlement et de faire adopter une disposition spéciale à cette fin. Il faut accorder une certaine latitude à la commission, mais si l'on désire lui enlever le droit d'exempter la compagnie de l'obligation dans laquelle elle se trouve placée de se servir de ces appareils, je vais proposer un amendement qui va, je crois, satisfaire ce désir.

La commission pourra, sur demande à cet effet, ordonner que tout appareil mentionné dans cette ordonnance doive, quand il sera employé sur un convoi de la manière et dans les circonstances mentionnées dans telle ordonnance, être considéré comme étant suffisant pour répondre aux exigences des dispositions contenues dans l'article précédent——

La commission doit déterminer jusqu'à quel point on s'est conformé à la loi.

—mais la commission ne devra pas, par cette ordonnance permettre aucune exception ou modification aux dispositions contenues dans cet article, à moins d'être pleinement convaincue que cela peut se faire sans danger pour le public, pour les voyageurs ou pour les employés de la compagnie.

M. BORDEN (Halifax) : Cela place une lourde responsabilité sur les épaules de la commission.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En effet, cela oblige la commission à déterminer ce que l'on doit faire pour protéger le public contre les accidents en munissant les wagons et les locomotives des appareils convenables. Nous pouvons également modifier l'autre partie de l'article.

Et la commission pourra, sur demande qui lui en sera faite, au moyen d'un règlement général, pour une raison valable, exempter la compagnie de se servir sur sa voie, ou sur toute partie d'icelle, d'aucun des appareils mentionnés dans l'article précédent, et elle pourra de temps à autre prolonger la période pendant laquelle ces appareils devront être posés.

L'honorable député craint que la commission soit autorisée à exempter une compagnie de se servir de tous les appareils. Je propose donc que l'on modifie cet article en retranchant tous les mots qui se trouvent entre le mot " exempter " et le mot " mentionné ", afin que l'article se lise comme suit :

La commission pourra, au moyen d'un règlement général, ou dans tout cas particulier, pour des raisons jugées valables, prolonger de temps à autre la période pendant laquelle ces appareils devront être posés.

M. GALLIHER.

Cela enlève à la commission le droit d'exempter de se servir de ces appareils, et lui permet de prolonger le délai durant lequel les appareils devront être employés.

L'honorable M. HAGGART : Cette disposition doit s'appliquer aux convois employés à la construction de la voie ferrée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ainsi qu'aux chemins de fer de peu d'importance.

L'honorable M. HAGGART : Ce sont là les convois sur lesquels on doit les employer. Encore l'autre jour, sur le chemin de fer Lac Erié et Détroit, un convoi d'ouvriers est venu en collision avec un autre et quelques personnes ont perdu la vie dans cet accident, dû uniquement au fait que ce convoi n'était pas muni des appareils convenables. On a prétendu, au cours de l'enquête, qu'il n'était pas nécessaire de munir cette classe particulière de convois de ces appareils. Or, je dis que se sont là les convois qui doivent en être munis. C'est malheureusement le contraire qui a lieu sur la plupart des chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'amendement que je propose ne permettra pas d'exempter aucune compagnie de l'emploi de ces appareils, mais la commission aura le droit de prolonger le délai pendant lequel ces appareils pourront être posés.

M. LANCASTER : Les mots qu'il laisse dans l'article, et que l'honorable député de Cap-Breton veut faire retrancher, auront pour résultat d'accomplir ce que nous voulons éviter. L'article tel que rédigé se lit comme suit :

La commission ne pourra par cette ordonnance, tolérer aucune exception ou permettre aucune modification aux prescriptions dudit article——

Le député de Cap-Breton voudrait qu'on arrêterait là, mais le ministre tient à ajouter ce qui suit :

—à moins qu'elle ne soit parfaitement convaincue que cette tolérance puisse être permise sans danger pour le public.

Cela veut-il dire que la commission pourra permettre toute exception ou modification du moment qu'elle sera pleinement convaincue que cela peut être toléré sans danger pour le public ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En supposant qu'il existerait de nouvelles inventions qui nous permettraient de faire disparaître quelques-uns des appareils mentionnés dans l'article précédent, et que la commission en arriverait à la conclusion que l'usage de ces nouveaux appareils est de nature à exempter la compagnie de se servir de tous ceux qui sont mentionnés ici, on ne saurait lui faire une obligation de s'adresser au parlement chaque fois qu'elle veut employer ces nouveaux appareils sur son chemin.

M. LANCASTER : Les compagnies doivent se servir d'appareils plus perfection-

nés que ceux qui sont mentionnés ici, et particulièrement quant à ce qui concerne les échelles placées à l'extérieur de chaque wagon. Voulez-vous prétendre que la commission n'aura pas le droit de dire que tout autre genre d'échelle pourra être employé à la place de celles qui sont mentionnées ici ? L'article permet à la commission de faire la chose.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que l'article soit amendé de manière à ce qu'il se lise comme suit :

La commission pourra, sur requête, ordonner que tout appareil ou mécanisme mentionné dans l'ordonnance soit, lorsqu'il sera employé sur le train de la manière et dans les circonsces spécifiées dans l'ordonnance, réputé être suffisamment conforme aux dispositions de l'article qui précède immédiatement, mais la commission ne pourra, par cette ordonnance, tolérer aucune exception ou permettre aucune modification aux prescriptions dudit article.

Et de retrancher tous les mots suivants :

A moins qu'elle ne soit parfaitement convaincue qu'elle peut être tolérée ou permise sans danger pour le public, ni pour les voyageurs ou pour les employés de la compagnie.

Pour les remplacer par les mots suivants:

Mais la commission pourra, au moyen d'un règlement général, ou dans tout cas particulier, pour une raison valable, prolonger de temps à autre la période pendant laquelle tel appareil devra être posé.

L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 211.

M. INGRAM : Je propose :

Que le paragraphe 2 de l'article 211, soit remis en discussion.

Je crois avoir compris que l'on a proposé de retrancher les mots "au Canada" dans la première ligne du paragraphe 2 de l'article 211.

M. CLARKE : Il ne peut y avoir d'objection à cela.

M. INGRAM : Le paragraphe 2 se lit comme suit :

Tous les wagons à marchandises construits au Canada, et destinés à être employés sur les chemins de fer canadiens, après l'adoption du présent acte, devront être munis des appareils suivants, etc.

M. INGRAM : Les compagnies pourront éluder la loi en important des wagons des Etats-Unis.

M. CLARKE : Nous obligeons nos industriels à fabriquer au Canada des wagons qui devront être pourvus des appareils mentionnés dans cet article, mais nous n'obligeons pas ceux qui fabriquent des wagons aux Etats-Unis à se conformer aux dispositions de cet article. On pourra importer des wagons qui ne seront pas munis de ces appareils et les employer au Canada.

M. INGRAM : Cet amendement pourvoit à ce que les dispositions de cet article s'appliquent aux wagons construits aux Etats-Unis et destinés à être employés sur les chemins de fer canadiens. Nous savons qu'à certains moments les compagnies de chemins de fer n'ont pu se procurer au Canada le nombre de wagons dont elles avaient besoin, et qu'elles ont dû donner des commandes aux constructeurs américains. Si l'on veut les obliger à placer ces appareils sur les wagons fabriqués aux Etats-Unis et destinés aux chemins de fer canadiens, il faut retrancher les mots "au Canada" qui se trouvent dans la première ligne de ce paragraphe 2.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour ma part, je considère que ce bill a déjà été discuté avec tant de soin par la Chambre, dans des circonstances antérieures, que je ne suis pas disposé à adopter aucun amendement dans le sens de celui qui vient d'être proposé.

M. INGRAM : Tout ce que je puis dire au ministre de la Justice, c'est qu'il va avoir à combattre ceux qui veulent l'obtenir.

M. CLARKE : Me permettrait-on de demander sur quoi est basé cette objection ? Il s'est produit une grande disette de wagons, et les compagnies de chemins de fer canadiens ont du se procurer des wagons aux Etats-Unis. Si je comprends bien, cet amendement a pour but d'exiger que ces wagons soient pourvus des appareils mentionnés dans l'article 211. Qu'y a-t-il de déraisonnable dans cette demande ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Rien si ce n'est que la compagnie sera obligée de se procurer une grande quantité de wagons dont on ne pourra se servir au Canada. Si elle ne peut obtenir au Canada le nombre de wagons dont elle a besoin, elle les achetera ailleurs, et elle se trouvera dans l'impossibilité de s'en servir parce qu'ils ne sont pas munis des appareils requis par cet article.

M. INGRAM : Pourquoi ne se conformeraient-ils pas aux dispositions de la loi canadienne ? Pourquoi les compagnies ne seraient-elles pas obligées de spécifier dans le contrat qu'elles doivent signer pour l'achat de ces wagons qu'ils devront être munis de ces appareils ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il existe une grande divergence d'opinion sur la valeur de ces appareils. Je crois même que l'Association des constructeurs de wagons de chemin de fer a voté un ordre du jour les désapprouvant.

M. INGRAM : Aucune association de cette nature n'a voté d'ordre du jour à cet effet, et ceux qui prétendent cela ne connaissent pas le moindrement la question. Ils ne les ont pas approuvés, mais ils n'ont voté aucun ordre du jour les désapprouvant. Pourquoi les compagnies qui achètent ces wagons ne seraient-elles pas tenues de se conformer

aux conditions énoncées ici ? Plusieurs compagnies s'y conforment. Qui osera prétendre que les mécaniciens violent les règlements de l'Association des constructeurs de wagons ? Il est ridicule d'émettre une semblable prétention, et tout homme qui connait la question est obligé de reconnaître que c'est là la véritable ligne de conduite à suivre.

M. MACLEAN : Je ferai remarquer au ministre de la Justice que cette disposition a été insérée dans le bill afin de protéger les employés de chemins de fer. En laissant ces mots dans le paragraphe, on permet aux compagnies d'éluder la loi, et nous voulons tout simplement que la loi s'applique en entier tant aux wagons fabriqués au Canada qu'à ceux qui sont fabriqués aux Etats-Unis. Nous avons adopté le principe énoncé dans le bill ; nous prétendons que son application doit être générale, et quand le but que nous voulons atteindre sera clairement compris par l'honorable ministre, je suis persuadé qu'il consentira à supprimer ces mots.

M. CLARKE : Le paragraphe 2 stipule :

Que tous les wagons à marchandises construits au Canada, pour l'usage des chemins de fer canadiens, une fois la présente loi votée devront être munis des appareils suivants :

Ces appareils sont énumérés dans le paragraphe suivant. Puis le paragraphe qui se trouve au bas de la page stipule que:

Tous les wagons construits antérieusement à l'adoption de la présente loi devront être munis de ces appareils le ou avant le 31e jour de décembre 1905.

On oblige donc les compagnies à munir tous les wagons qu'elles possèdent actuellement de ces appareils. Les fabricants canadiens comme les compagnies de chemins de fer se trouvent obligés de munir de ces appareils tous les wagons qui se construisent maintenant au Canada. Si les mots "au Canada" ne sont pas retranchés, la compagnie pourra importer des Etats-Unis tous les wagons qui pourront s'y construire d'ici à six mois ou un an, et il ne sera pas nécessaire de munir ces wagons des appareils que l'on exige pour les wagons canadiens. Si l'honorable ministre veut bien étudier sérieusement l'objection soulevée par les employés, il s'apercevra qu'elle est raisonnable.

M. BARKER : L'article tel que préparé veut simplement dire qu'une compagnie canadienne de chemins de fer qui se fait construire des wagons aux Etats-Unis peut les faire munir d'appareils différents de ceux que l'on exige pour les wagons construits au Canada. Je ne vois pas quelle objection l'on peut avoir à retrancher ces deux mots.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Lisez l'article sans ces deux mots.

M. BARKER : Les mots "construits pour être utilisés" ne peuvent vouloir indiquer des wagons appartenant aux compagnies américaines.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand il faut légiférer il ne s'agit pas de savoir jusqu'où peut aller cette législation, mais bien de savoir ce que veulent dire les mots.

M. BARKER : Il faut leur donner une interprétation raisonnable.

M. CLARKE : Ils sont construits pour l'usage des chemins de fer américains et non des chemins de fer canadiens.

M. BLAIR : Ils sont construits pour être employés partout.

M. LANCASTER : Si vous retranchez les mots "employés sur" et "au Canada", vous aurez un article parfait.

M. BLAIR : La proposition de l'honorable député d'Hamilton ne peut avoir une grande valeur, car il arrive souvent que ces wagons sont achetés tous construits, dans un cas pressant, et non commandés spécialement pour les besoins d'une compagnie canadienne. Toute la difficulté résulte de ce que l'on veut essayer de faire une loi pouvant s'appliquer à tous les cas imaginables. Vous avez exigé que les wagons à marchandises employés sur les chemins de fer canadiens soient pourvus de ces appareils, et n'étant pas satisfait de cela, vous voulez faire adopter un amendement stipulant que tous les wagons qui seront construits à l'avenir devront être munis de ces appareils. Je ne vois pas la nécessité de cet amendement. Il ne peut avoir d'autre résultat que de créer des embarras et des lacunes qui n'existeraient pas autrement.

M. CLARKE : L'honorable député ne croit-il pas qu'il serait à propos de munir les wagons qui doivent être employés sur les chemins de fer canadiens d'appareils identiques ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment pouvez-vous arriver à ce résultat ?

M. BLAIR : La moitié des wagons employés sur les chemins de fer canadiens viennent des Etats-Unis et sont employés dans ce dernier pays conformément aux lois existantes, qui n'exigent pas quelques-uns de ces appareils sur l'usage desquels vous insistez. Pourquoi cherchiez-vous à augmenter les difficultés qui entourent l'échange de trafic et l'exploitation de ce commerce, parce qu'une classe particulière de personnes insiste pour avoir une certaine protection, tandis qu'un nombre également considérable d'hommes de chemins de fer prétendent que ces appareils sont inutiles ? On pousse cette manie un peu trop loin, et l'on s'expose en agissant ainsi à entraver sérieusement le commerce du pays.

M. CLARKE : Ne pourrait-on pas dire "tous les wagons à marchandises construits pour les chemins de fer canadiens" ? Cela ne préviendrait-il pas l'objection ?

M. MACLEAN : Si une compagnie de chemin de fer a besoin de cent wagons à marchandises et qu'elle les fait construire au Canada, ils doivent être munis de ces appareils, mais si elle les fait faire aux Etats-Unis, ils n'en ont pas besoin, et, par conséquent, ils devront coûter moins cher. Si vous ne modifiez pas cet article, vous allez placer les constructeurs de wagons canadiens dans une position désavantageuse.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet article offre une difficulté qui mérite d'être prise en considération. L'article tel que rédigé s'applique aux wagons construits au Canada, et la compagnie de chemin de fer peut acheter aux Etats-Unis des wagons qui ne sont pas munis de ces appareils. Pourquoi ne dirions-nous pas : " tous les wagons à marchandises achetés par la compagnie après l'adoption du présent acte devront être pourvus, etc." ?

M. CLARKE : Je crois que cela serait suffisant.

M. INGRAM : Il ne faut pas oublier que les compagnies de chemins de fer louent un grand nombre de ces wagons.

M. BLAIR : Dans un sens, une compagnie de chemin de fer détient à loyer tous les wagons à marchandises qui se trouvent sur sa voie et qui appartiennent à d'autres chemins de fer, car elle paie tant par jour pour leur usage tant qu'ils sont en sa possession, et le fait d'insérer le mot " loue " pourra peut-être donner lieu à des difficultés.

M. INGRAM : L'ex-ministre des chemins de fer (M. Blair) prétend que nous sommes en frais d'essayer de faire adopter une loi qui viendra en conflit avec la loi américaine. Je ferai remarquer à ce propos que le chemin de fer américain exploité au Canada, qui se sert le plus de wagons américains dans ce pays, en proportion de son étendue, est le " Michigan Central," et ses wagons sont munis des appareils mentionnés ici. Pourquoi ferait-elle cette dépense additionnelle, si l'Association des constructeurs de wagons a raison ?

M. BLAIN : Ils doivent probablement avoir plusieurs raisons d'en agir ainsi.

M. INGRAM : Cette compagnie ne tient pas à dépenser de l'argent inutilement ; seulement elle constate qu'il est dans son intérêt d'avoir ces appareils, elle fait un échange continuel de trafic avec les chemins de fer américains, et ses convois composés de 40 à 70 wagons sont en grande partie chargés de marchandises américaines qui traversent notre pays, et, malgré cela, elle ne se plaint pas d'être obligée de munir ses wagons de ces appareils. Lorsque l'on voyage sur les chemins de fer, et que l'on rencontre ces longs convois de marchandises qui se trouvent sur les voies de garage, je le demande à n'importe quel membre de cette Chambre, préfèrerait-il passer entre les wagons pour se rendre sur le sommet du convoi, ou bien se servir pour la même fin d'une échelle fixée sur les côtés des wagons ? Le bon sens ne nous dit-il pas que ce dernier mode est le plus sûr ? Comme les employés le savent eux aussi, c'est cette protection qu'ils demandent. Si je parle de la chose avec autant de conviction, c'est que j'ai l'expérience. Je suis moi-même monté sur les wagons des centaines de fois, à toutes heures du jour et de la nuit, et par tous les temps ; et après l'expérience que je possède je ne puis comprendre pourquoi on s'oppose à l'adoption de cet amendement, si l'on y réfléchit un instant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai préparé un amendement qui devra faire disparaître toutes ces objections ; mais il est six heures, et je vais faire mon possible pour qu'il soit prêt à huit heures.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que le paragraphe 2 de l'article 211 soit amendé en ajoutant les mots " tous les wagons à marchandises de la compagnie construits après l'adoption du présent acte devront être munis."

L'article tel qu'amendé est adopté.

M. GUTHRIE : Je propose que le comité étudie de nouveau l'article 242. J'ai l'intention de proposer que l'article 242 soit modifié en y ajoutant ce qui suit comme paragraphe 4 :

Nonobstant toute disposition contraire contenue dans tout acte d'intérêt général ou particulier actuellement en vigueur, dans les règles et règlements de toute compagnie de chemins de fer, ou dans les règles ou règlements de toute société ou association d'assurances ou de bienfaisance établie parmi les employés, sous l'empire de toute loi existante, nul contrat ou entente fait ou consenti par un ouvrier, employé ou serviteur d'aucune compagnie de chemins de fer, et nulle règle ou règlement de toute société ou association, tel que dit ci-dessus, ne devra constituer une défense ou un plaidoyer à toute action intentée contre telle compagnie de chemins de fer par tel ouvrier, employé ou serviteur, en recouvrement de dommages ou de compensation pour blessures corporelles, et dans le cas ou les blessures ainsi reçues entraineraient la mort, à une action intentée par les représentants directs de tel ouvrier, employé ou serviteur—

(a.) à moins que pour tel ouvrier, employé ou serviteur devenant partie à un contrat ou entente de cette nature, ou devenant membre de telle assurance ou société de bienfaisance, il existe une autre considération que celle d'entrer au service ou de demeurer à l'emploi de la compagnie de chemins de fer ;

(b.) à moins que cette autre considération constitue, de l'avis de la cour ou du juge pré-

sidant au procès, une condition suffisante et raisonnable ; et

(c.) à moins que, de l'avis de la cour ou du juge, tel contrat ou entente, à cause de toute autre considération, ne soit pas, de la part de l'ouvrier, de l'employé ou serviteur imprévoyant, mais qu'il soit juste et raisonnable, et le fardeau de la preuve, quant à ce qui concerne telle autre considération, et sa valeur à l'indemnité suffisante et raisonnable, et quant à ce qui concerne la preuve à faire pour démontrer que le contrat était juste et raisonnable, et n'était pas imprévoyant de la part de l'employé reposera, dans tous le cas, sur les épaules de la compagnie de chemins de fer.

Cet article est la reproduction d'une loi d'Ontario comme sous le nom de "Workmen's Compensation Act." Une loi de même nature est en vigueur dans plusieurs des autres provinces. Certaines compagnies de chemins de fer, au moyen d'une législation spéciale ou de dispositions particulières insérées dans leur charte, sont parvenues à fonder des associations d'assurances ou des sociétés de bienfaisance, et en accordant une certaine somme au fonds de ces sociétés, elles réussissent à jouer un rôle important dans leur administration et dans les règlements qui les régissent. Une de ces compagnies, le Grand Tronc, qui a 25,000 hommes à son service, a été autorisée, par un acte voté en 1874 et amendé en 1878, à fonder une société de bienfaisance ainsi qu'une société d'assurances contre les accidents et sur la vie. Personne ne s'oppose à cela, seulement, il est dit dans les règlements de l'assurance contre les accidents, que la compagnie, moyennant une faible contribution par tête, basée sur le nombre des assurés, sera libérée de toute responsabilité en cas d'accidents. Cette condition se trouve dans l'article 15 des règlements de cette société et elle se lit comme suit :

En considération de la contribution versée par la Compagnie du Grand Tronc à la caisse de la société, nul assuré ou ses ayants droit ne pourront s'adresser à la compagnie pour lui réclamer des dommages de blessures ou de mort résultant d'accident.

Les employés paient des taux assez élevés pour la faible indemnité qu'ils reçoivent. On exige d'eux 50, 60, 75 et 80 cents par mois pour une indemnité qui, dans un grand nombre de cas, n'est que de $250. La prime est donc bien plus élevée que celle qui est exigée dans les autres sociétés de bienfaisance pour des montants plus considérables. Il a été établi devant les cours de justice que les sociétés de bienfaisance d'Ontario accordent à l'heure actuelle une police de $1,000 et des secours mensuels en cas de maladie à meilleur marché que ces ouvriers paient pour cette assurance de $250. Durant plusieurs années cette règle est restée lettre morte La Compagnie du Grand Tronc ne l'invoqua pas comme moyen de défense dans aucune poursuite en dommages-intérêts, mais elle y a eu recours presque dans chaque cas depuis quelques années. La seule cause dans laquelle une décision ait été rendue sur ce point par un juge de la cour Supérieure d'Ontario est celle d'Holden contre le chemin de fer du Grand Tronc, qui fut décidée à Hamilton. Dans cette cause le Grand Tronc invoqua comme moyen de défense les dispositions de la règle 15ème, et sa défense fut maintenue. La cause fut portée en appel, et, malheureusement, ce tribunal n'eut pas à se prononcer sur le point que je viens de mentionner, sa décision était basée sur la question de la faute contributoire. Cependant. la cour Supérieure a décidé, dans la cause de Grenier contre la Reine—une poursuite résultant d'un accident survenu sur l'Intercolonial où le même règlement est en vigueur—que cette condition liait l'ouvrier et ses représentants.

Or, ces décisions sont en contradiction directe avec la législation moderne concernant les rapports entre maître et serviteurs. D'autres corporations importantes, qui ont de nombreux employés à leur service, sont soumises aux dispositions de la loi d'indemnité des ouvriers, en vigueur dans Ontario, ainsi qu'aux dispositions d'autres actes de même nature en vigueur dans d'autres provinces. Elles ne peuvent échapper à leur responsabilité légale qu'en donnant comme considération autre chose que le simple fait d'employer quelqu'un. S'ils veulent se protéger, ils n'ont qu'à prendre des polices d'assurance contre les accidents dans les compagnies qui s'occupent de cette branche d'affaires.

On a aussi prétendu que cet amendement soulevait jusqu'à un certain point une question de droit civil qui n'est pas de la compétence de ce parlement. Mais cette prétention ne me paraît pas fondée. La seule décision que nous possédons sur la question a été favorable à cette prétention. La validité de la loi d'Ontario a été mise en cause dans la cause de Holden vs le Grand Tronc, et le juge a décidé que la règle avait force de loi; qu'elle était basée sur l'autorité conférée par un statut fédéral voté en 1874 et 1878; et que le Grand Tronc est une corporation qui tient ses pouvoirs du parlement fédéral. Ainsi donc, la validité de ce règlement a été maintenue, nonobstant l'acte de la province d'Ontario connu sous le nom de "Workmen's Compensation Act", loi d'indemnité des ouvriers.

Je considère que personne ne peut avoir à souffrir de l'insertion de cette législation dans nos statuts. Il s'écoulera encore bien des années avant qu'un employé de chemin de fer qui a perdu un bras ou une jambe, ou que l'épouse d'un employé de chemin de fer dont le mari a perdu la vie dans un accident survenu sur le chemin, puissent porter leur cause devant la cour d'Appel ou devant le Conseil privé afin de faire décider si cette loi d'Ontario lie ou non les compagnies de chemin de fer.

Vous pouvez faire disparaître tout doute sur ce point en faisant ajouter cette

disposition dans l'Acte général des chemins de fer. Si j'ai soumis cet amendement comme je viens de le faire, c'est parce que le bill que j'ai présenté au commencement de la session ne reviendra probablement pas en discussion, bien qu'il ait été adopté presque à l'unanimité par le comité des chemins de fer et que la Chambre l'ait adopté en première et deuxième délibérations. Comme ce bill avait pour objet de modifier l'Acte des chemins de fer, je crois que s'il doit devenir loi, je ne pourrais mieux faire que de le soumettre à titre d'amendement à l'article 242 du bill des chemins de fer. Voilà en résumé quels sont les faits, et c'est pourquoi je demande à ce que l'on reprenne l'examen de cet article afin de me permettre de proposer cet amendement au paragraphe 4.

M. LANCASTER : Pour ma part, j'approuve l'amendement proposé par le député de Wellington-sud (M. Guthrie). Devant le comité des chemins de fer, j'ai appuyé son bill, car pour les raisons que l'honorable député vient d'exposer avec tant de succès, je considère que nous devons insérer cette législation dans la loi fédérale concernant les chemins de fer, afin de mettre fin à un état de choses qui n'a pas sa raison d'être. Si la loi n'est pas modifiée dans le sens indiqué par l'honorable député, des cas de cette nature pourront se présenter dans Ontario ou dans toutes les autres provinces où une loi identique à celle de la loi d'indemnité des ouvriers d'Ontario est en vigueur. Un homme peut avoir deux fils dont un travaille pour une compagnie de chemins de fer tenant sa charte du parlement fédéral, et l'autre pour un fabricant, et que les deux soient blessés par suite d'une négligence identique de la part de leurs compagnons de travail ; l'un des enfants pourra recouvrer des dommages-intérêts de celui qui l'employait, tandis que l'autre ne le pourra pas, parce qu'il était au service du chemin de fer du Grand Tronc. Le chemin de fer du Grand Tronc, pas plus que toute autre compagnie, ne sont justifiables de se plaindre du fait que l'on cherche à protéger raisonnablement et convenablement l'employé, car cet amendement s'applique à tout le monde. Elles peuvent encore se libérer de toutes responsabilité en faisant avec leurs employés une entente basée sur une considération autre que le fait d'être à leur service ; et je ferai remarquer en passant que cela ne constitue pas du tout une considération, car aucune compagnie de chemin de fer ne paiera à un homme plus que ce qu'il gagne, de sorte que tout ce qu'il reçoit lui est dû, et il ne reste rien qui puisse être considéré comme étant une considération pour quelque chose. Mais si elles lui accordent en sus de son salaire une considération qui, dans l'opinion du juge, est suffisante et raisonnable, que l'ouvrier, le serviteur ou l'employé de chemins de fer n'a pas conclu, à son avis, une entente imprévoyante, mais fait un marché juste et équitable, la compagnie est encore libérée de toute responsabilité résultant de blessures reçues au cours d'un accident. L'adoption de cet amendement n'est donc pas de nature à léser la compagnie de chemins de fer. Et comme le comité des chemins de fer s'est prononcé par une très forte majorité en faveur de cette proposition, et qu'il a virtuellement fait un rapport à la Chambre en conséquence, je considère qu'il est inutile d'insister d'avantage pour la faire adopter sous cette forme par la Chambre.

L'honorable M. BLAIR : En supposant que le comité aurait reconnu la nécessité qu'il y a d'adopter une proposition de cette nature,—si ce parlement a le droit de le faire—la question qui se présente est celle de savoir s'il est nécessaire d'adopter cet amendement, ou si la prétention émise par l'honorable député (M. Guthrie) ne se trouve pas déjà dans le bill actuel. Je veux parler de l'article 242, paragraphe 3. Si les honorables députés veulent bien lire ce paragraphe avec soin, ils constateront qu'il reconnaît que la législation concernant le recours en dommages-intérêts de la part d'un employé de la compagnie contre cette dernière, est entièrement régi par les lois de la province dans laquelle la cause d'action est censée avoir pris naissance. Ce paragraphe se lit comme suit :

Nulle inspection faite en vertu du présent acte, ni rien de contenu dans le présent acte——

Que l'on remarque bien ces mots " rien de contenu dans le présent acte ".

—et rien de ce qui aura été fait ou ordonné, ou omis d'être fait ou ordonné, en vertu des dispositions du présent acte, n'exonérera, ni ne sera interprété de manière à exonérer une compagnie d'aucune obligation ou responsabilité que la loi lui impose envers Sa Majesté ou envers toute personne, ou envers la femme ou le mari, le père, la mère ou l'enfant, l'exécuteur testamentaire ou administrateur, le tuteur ou le curateur, l'héritier ou représentant de toute personne, pour toute action ou omission de la part de la compagnie, ou pour tout tort, négligence ou défaut, délit ou méfait de la compagnie, ni de manière à diminuer cette obligation ou responsabilité, ou de restreindre ou diminuer les obligations ou la responsabilité de la compagnie en vertu des lois en vigueur dans la province où ces obligations ont été contractées ou cette responsabilité encourue.

Maintenant, si j'interprète bien ce paragraphe—et il me paraît bien clair—il stipule que si la loi de la province dans laquelle la cause d'action est censée avoir pris naissance, déclare que l'employé n'est pas lié par tout consentement de sa part tendant à libérer la compagnie de toute responsabilité, cette disposition est reconnue, et les parties sont placées dans la même position que si nous donnions force et effet à l'amendement que l'honorable député (M. Guthrie) nous demande de voter. S'il veut bien se donner la peine de lire ce paragraphe, il admettra avec moi qu'il comporte absolument cette interprétation.

M. GUTHRIE : Je ne puis donner à ce paragraphe la même interprétation que l'ex-ministre des chemins de fer lui prête. Ce paragraphe dit :

Nulle inspection faite en vertu du présent acte, ni rien de contenu au présent acte——

Je ne trouve rien dans ce projet de loi qui se rapporte à cette question. La difficulté résulte non de ce projet de loi, mais bien des dispositions d'une loi spéciale votée par ce parlement en faveur du chemin de fer du Grand Tronc en 1874, et modifiée en 1878. Ce projet de loi ne contient aucune disposition se rapportant à cette question.

L'honorable M. BLAIRR : L'honorable député ne l'a pas tout lu :

——et rien de ce qui aura été fait ou ordonné, ou omis d'être fait ou ordonné.

Ce doit être cette loi qui régit les chemins de fer, c'est sous son empire que leurs affaires sont administrées, et ils ne peuvent faire d'affaires autrement. Ce sont les dispositions de cette loi qui lui donnent force et effet, et quand le langage est aussi précis que celui-ci :

Ni rien de contenu dans le présent acte, et rien de ce qui aura été fait ou ordonné, ou qui pourra être omis d'être fait ou ordonné, en vertu des dispositions du présent acte.

Vous ne pouvez trouver un langage plus net que celui-là.

M. LANCASTER : Cette même législation existait lorsque la cause de Holden, à laquelle mon honorable ami (M. Guthrie) a fait allusion, a été soumise aux tribunaux, et finalement portée en appel, alors que les juges se sont prononcés sur un autre point de la cause. L'acte des chemins de fer de cette époque était rédigé dans les mêmes termes que le paragraphe sur lequel l'ex-ministre des chemins de fer base sa prétention, mais cela n'eut pas pour résultat de sauver Holden, et n'eut pas pour effet d'amener le juge à lui donner gain de cause.

M. GUTHRIE : Si je comprends bien le paragraphe en question, il est limité à tout ce qui est fait sous l'empire des dispositions de cet acte, ou à ce qui est ordonné par cet acte, ou omis bien qu'ordonné par cet acte. Le chemin de fer du Grand Tronc plaida à l'action comme suit :

Ces défendeurs soumettent de plus que ladite association de bienfaisance du chemin de fer du Grand Tronc étant une société autorisée par les statuts fédéraux du Canada, et tels règles et règlements ayant été adoptés conformément à ces statuts, la législature de la province d'Ontario n'avait pas le droit d'autoriser aucune cour ou aucun juge à écarter les moyens de défense que lesdits règles, règlements et statuts donnent à ces défendeurs, et toute législation contraire serait 'ultra vires' de la part de la province en autant que les droits de ces défendeurs y sont concernés.

Cette prétention a été maintenue.

M. BLAIR.

L'honorable M. BLAIR : Nous ne changeons pas et n'entendons pas modifier cette disposition.

M. GUTHRIE : Avec cet amendement, ce plaidoyer ne sera plus possible, parce que l'amendement aura pour effet d'empêcher qu'on excipe de cette disposition.

M. INGRAM : Quelle différence y a-t-il entre la loi générale des chemins de fer et cet article 242 ? Il n'y en a aucune. Puisqu'il n'y a aucune différence entre l'ancienne loi et la nouvelle, si ces causes étaient intentées en vertu du même article, quels pouvoirs auraient-ils de plus que ceux qu'ils avaient au temps du procès.

L'honorable M. BLAIR : Je ne connais pas la cause à laquelle on a déjà fait allusion ; mais, l'honorable député s'appuie apparemment sur un acte spécial adopté en faveur de la compagnie dont l'employé a intenté cette poursuite et qui invoque ce plaidoyer à la faveur des dispositions de cet acte spécial. Ai-je raison ?

M. GUTHRIE : Pas complètement. L'acte spécial autorise la compagnie de chemin de fer à fonder une association de prévoyance et à adopter des règlements pour la gouverne de cette association. A mon sens, s'il m'est permis d'exprimer une opinion après l'arrêt rendu par le juge qui a inscrit le procès, advenant un appel, la décision de ce juge serait infirmée. L'inconvénient, c'est qu'il est impossible de trouver quelqu'un qui consente à entrer en lutte avec une compagnie de chemin de fer et à interjeter appel. Aussi, pour dissiper tous les doutes et pour élucider la question, je ne vois pas de plus court moyen que l'adoption de cet amendement. Il dissipera toute obscurité et les gens sauront à quoi s'en tenir. Je ne crois pas qu'un tribunal d'appel confirmerait cette décision. Cependant, elle fut confirmée dans des circonstances quelque peu différentes lors du procès intenté à l'Intercolonial.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les circonstances n'étaient pas les mêmes.

M. GUTHRIE : L'amendement a pour objet de dissiper tous les doutes et d'exposer clairement la loi.

L'honorable M. BLAIR : Je ne prétends pas connaître à fond la loi, les détails de la cause ; mais, si j'en juge par les explications de l'honorable député, il nous demande d'incorporer dans ce bill une disposition qui modifiera tant soit peu la portée de l'acte spécial dont nous n'avons aucunement à nous occuper présentement. Le parlement a jugé à propos d'accorder un acte spécial à une compagnie, comme il l'a fait pour la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer. Nous n'avons enlevé à aucune de ces compagnies aucun des privilèges ou des pouvoirs que leur conféraient ces actes spéciaux. Autrement, elles auraient lieu de récrimi-

ner. Mon honorable ami veut faire au moyen d'une disposition générale introduire dans une loi particulière ce que nous n'avons pas fait relativement à aucun acte dans un article du présent bill.

M. INGRAM : J'ai compris que le représentant de Wellington disait que la dernière loi applicable dans la présente instance a été adoptée en 1878. Je connais un peu l'historique de cette société de prévoyance du Grand Tronc. Je sais que dans la province d'Ontario, une loi a été adoptée pour empêcher que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer ne tombe sous le coup de la loi concernant l'indemnisation des ouvriers blessés, parce que cette compagnie avait fondé une société d'assurances et de prévoyance pour le bénéfice de ses employés. Il y eut un débat violent dans la législature, en 1887.

La Compagnie du Grand Tronc prétendait que ses employés préféraient jouir des avantages de la société d'assurances plutôt que de profiter des dispositions de la loi concernant l'indemnisation des ouvriers blessés. Il s'ensuivit une lutte entre les employés et la compagnie. Le gouvernement d'Ontario prépara un questionnaire qu'il fit parvenir individuellement aux employés de la compagnie du Grand Tronc, leur demandant s'ils préféraient renoncer aux avantages de la loi concernant l'indemnisation des ouvriers blessés au service et continuer à faire partie de la société de prévoyance. Je crois que plus de 70 pour cent des employés répondirent que, bien qu'ils ne s'opposassent pas à la société de prévoyance, ils voulaient néanmoins profiter des avantages de la loi. Nous payons, disaient-ils, pour notre assurance, et on n'a pas le droit de nous priver des avantages que confère la loi relative à l'indemnisation des ouvriers blessés au service. A la suite de ces réponses le gouvernement abolit l'article de la loi qui empêchait le Grand Tronc de tomber sous le coup de la loi concernant l'indemnisation des ouvriers blessés qui s'appliqua subséquemment à cette compagnie, dans la province d'Ontario. Je suis surpris d'apprendre que les tribunaux décident qu'au cas d'accident, les employés qui sont membres de la société de prévoyance et d'assurances renoncent aux avantages qu'ils pourraient retirer de la loi d'Ontario concernant l'indemnisation des ouvriers blessés. Je crois qu'au cas d'accidents, les ouvriers ne seront pas privés de leur recours en dommages-intérêts parce qu'ils appartiennent à cette société d'assurances.

M. LENNOX : Je souhaite que le comité adopte l'amendement que propose le représentant de Wellington-sud. Au dire de l'ex-ministre des Chemins de fer, il tend à modifier un acte spécial. Oui, peut-être, à certains égards; mais, il me semble que l'auteur de l'amendement n'est pas de cet avis et que ce n'est pas sous ce jour qu'on devrait en visager la question, en toute justice. D'après l'auteur de l'amendement, il est fort possible que l'acte spécial ne confère pas à une compagnie de chemin de fer l'immunité qu'elle réclame; mais, d'un autre côté, la compagnie juge à propos d'interpréter cet acte d'une certaine manière, et en présence de cette interprétation que lui donnent la compagnie et la décision du tribunal, il est impossible dans la province d'Ontario de faire déterminer quel est le sens véritable de la loi sans en appeler au tribunal de dernière instance. L'honorable député fait observer qu'il est important que la classe de la population qui se prévaut des dispositions de la loi en pareille matière ne soit pas obligée de porter sa cause devant la cour d'Appel; autrement dit, que la veuve et les orphelins des employés décédés ne sont pas en mesure de lutter contre les compagnies de chemin de fer. L'honorable député ne veut pas abroger l'acte spécial régissant la compagnie, mais il désire le modifier de manière à définir les droits des parties. Voilà à quoi se résume l'amendement. Celui-ci décrète que les compagnies de chemins de fer ne pourront pas se soustraire à leur responsabilité en faisant une convention, à moins que cette convention ne repose sur une considération autre que le simple fait de faire entrer un employé au service d'une compagnie de chemin de fer; car, mon honorable ami, le représentant de Lincoln (M. Lancaster), l'a fait observer à bon droit, ce n'est pas une considération valable que le seul fait d'employer un individu, attendu que l'employé est censé rendre des services pour chaque dollar qu'il reçoit de la compagnie.

Nous déclarons que l'intention probable du parlement, lorsqu'il a permis à la compagnie d'assurer ses employés et d'adopter certains règlements relatifs aux assurances, n'était pas de lui permettre de se soustraire à sa responsabilité au moyen d'une convention, à moins qu'elle ne pût trouver que cette convention repose sur une autre considération que le simple fait de prendre quelqu'un à son service. De plus, l'auteur de l'amendement ne liera les parties que si le juge qui instruit la cause déclare qu'il est juste et équitable. Cette doctrine n'est pas nouvelle. Elle est admise dans différentes lois de la province d'Ontario, et des autres provinces également, je le suppose. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a cité le paragraphe 3 de l'article 242 et il a soutenu avec la vigueur et la clarté dont il est coutumier que cet article offre probablement une protection suffisante. Je soumets bien humblement que ce paragraphe ne se rapporte aucunement à la question. Il n'autorise rien ; c'est purement une clause d'exception. Il ne remédie pas à la situation et se borne à déclarer que :

Nulle inspection faite en vertu du présent acte, et rien de ce qu'il contient, ou de ce qui a été fait ou ordonné ou de ce qu'elle a omis de faire ou d'ordonner en vertu des dispositions du présent acte, ne soustraira ni ne sera censé

soustraire une compagnie à une obligation ou à une responsabilité que la loi lui impose.

Autrement dit, il ne change rien à la loi. Cependant, s'il fallait apporter d'autres arguments, je ferais observer au ministre qui défend maintenant ce projet de loi (l'honorable M. Fitzpatrick) qu'il ne doit pas perdre de vue que, si celui-ci est nouveau, la disposition qu'il renferme est ancienne. La loi générale des chemins de fer, de 1888, la contient mot pour mot ; conséquemment cette disposition avait force de loi lorsque ces difficultés ont surgi et lorsque les tribunaux ont été saisis de ces litiges. Bien que cela importe peu, je puis dire pour faire comprendre mon attitude que je ne suis pas sans connaître la question. J'avoue que je n'ai pas fait la folie d'intenter une poursuite dans de pareilles circonstances, comprenant qu'à moins d'avoir un tas d'argent, il est impossible de suivre ces compagnies de chemins de fer d'un tribunal à l'autre ; mais j'occupais dans une cause qui s'est déroulée à Brampton après que jugement eut été rendu dans l'affaire de Holden contre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer. Le savant juge qui présidait le tribunal refusa d'instruire la cause. Au vrai, il laissa entendre qu'il ne serait pas sage de faire vider le procès et il me dit qu'il n'instruirait pas la cause tant que le jugement final ne serait pas rendu dans l'affaire de Holden contre la Compagnie du Grand Tronc du chemin de fer. Le motionnaire a expliqué que la cour d'appel n'a pas tranché cette question, mais qu'elle a basé son jugement sur un autre considérant, ce qui indique que les juges considéraient que cette question était épineuse et qu'ils ne se souciaient pas de la résoudre définitivement à moins d'y être contraints. Ce devrait être assez que cette question soit épineuse et contraversée pour engager le comité à adopter cet amendement, eu égard à sa nécessité, à son importance vitale pour les veuves et les orphelins d'une classe recommandable de notre population qui n'est pas toujours en mesure de se protéger elle-même. J'ai rarement le plaisir de prêter mon concours à un député de la droite mais, dans la présente occurence, je suis bien aise de le faire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je me trouve à connaître cette cause de Grenier contre la Reine, car j'y ai été mêlé, et je puis dire que la question qui occupe maintenant le comité ne se rapportait pas à cette cause. Le litige a pris naissance dans la province de Québec à la suite d'un accident survenu sur l'Intercolonial, à Fraserville. Il s'agissait de décider si la veuve, réclamant en justice une indemnité pour la mort de son mari, exerçait un droit personnel ou un droit acquis, autrement dit, si le droit lui était inhérent en sa qualité de veuve sans tenir compte du mari ou si elle poursuivait parce qu'elle était aux droits de son époux défunt. Le juge décida qu'elle exerçait un droit personnel et, appel ayant été interjeté à la cour Suprême, il fut unanimement jugé que la femme était aux droits de son mari, qu'elle était lié par les actes de celui-ci, mais la question qu'on soulève que la convention liait les parties.

M. GUTHRIE : La semaine dernière encore j'ai pris connaissance de cette cause dans laquelle il a été ouvertement déclaré que l'arrangement liait les parties.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La cour a jugé que la loi de lord Campbell s'appuiquait et qu'en loi l'épouse pouvait renoncer à son recours ; cependant, le point en litige dans cette cause se rapportait à la nature ou au caractère de la poursuite. Mon honorable ami dit que cette question fut soulevée dans l'affaire de Holden contre le Grand Tronc de chemin de fer. J'ai eu l'occasion d'étudier la loi de la province d'Ontario et les décisions rendues. J'en ai trouvé une demi-douzaine. Dans l'affaire de Farmer contre le Grand Tronc qui s'est déroulée dans la cour des plaids communs devant les juges Galt, McMahon et Rose, la question fut tranchée expressément.

M. GUTHRIE : Cette décision fut rendue avant l'adoption de la loi concernant l'indemnisation des ouvriers blessés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami a l'avantage sur moi quand il traite ces questions. Je ne puis que m'en rapporter à la loi que je trouve reproduite dans cette décision.

M. GUTHRIE : De quelle année ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : De 1891, dans la cause de Lydia Farmer contre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer. Voici cette décision :

Jugé—que l'action devrait être renvoyée. La demanderesse reçut $250 d'une association de bienfaisance se rattachant à la compagnie de chemin de fer mais formant néanmoins une institution séparée dont le défunt faisait partie. La demanderesse donna une quittance mentionnant que la compagnie de chemin de fer était dégagée de toute responsabilité. Le certificat qu'avait reçu le défunt n'était pas censé constituer une police d'assurance contre les accidents et la compagnie de chemins de fer n'avait pas participé à la rédaction de la quittance.

Jugé—qu'on ne pouvait pas exciper de la quittance à l'encontre de la demande et qu'on n'avait pas le droit de défalquer la somme reçue de la compagnie de bienfaisance du montant de l'indemnité accordée à la demanderesse.

M. GUTHRIE : Il s'agissait de l'abandon de certains droits.

M. LENNOX : En 1891, la loi d'Ontario interdisant les arrangements faits pour dégager la responsabilité d'une partie n'avait pas été adoptée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il fut question de la loi relative à l'indemnisation des ouvriers. Quoi qu'il en soit, ce sont mes contradicteurs qui prouvent ma thèse. La loi concernant l'indemnisation des ouvriers

règle la question et on ne peut pas conclure un accord pour dégager sa responsabilité que parce que cette loi interdit ces conventions. C'est une simple question concernant le droit de réclamer dans les limites d'une province des dommages-intérêts résultant d'un accident ; c'est une pure question de droits civils.

M. INGRAM : L'acte spécial du Grand Tronc de chemin de fer n'influe-t-il pas sur la solution de cette question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE. Non. Je le crois entièrement inutile. Quant à l'utilité d'une loi sur ce sujet, le présent acte décrète que rien de ce que contient l'acte spécial n'entravera le recours que la loi civile d'une province accorde aux personnes lésées.

M. INGRAM : Dans le cas qu'on nous cite, l'employé était peut-être coupable de négligence contributive.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et cette question même de la négligence contributive nous montre dans quelle position absurde nous nous trouvons. Dans ma province, on ne peut exciper de la négligence contributive dans une poursuite en réclamation d'une indemnité.

M. INGRAM : On le peut dans Ontario.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, et cela même nous démontre qu'on doit appliquer à ces causes les lois de chaque province. Dans la province de Québec, on ne peut pas invoquer la négligence contributive à l'encontre d'une poursuite. Dans l'affaire de Grenier contre la Reine, il y avait un cas évident de négligence contributive, mais nous avons réussi à appliquer la loi de notre province concernant les droits civils et, grâce à cela, la Couronne a évité une condamnation.

M. LENNOX : Je saisis bien ce que le ministre nous dit quand il déclare qu'en pareille matière c'est la loi d'Ontario qui s'applique jusqu'à un certain point ; mais, malheureusement, ce parlement a adopté un statut spécial en faveur de la Compagnie du Grand Tronc qui l'invoque pour dégager sa responsabilité. On veut, au moyen de cet amendement, éclaircir et déterminer la portée de ce statut, afin qu'on ne puisse plus s'en couvrir comme d'un bouclier. Il me semble qu'il serait très avantageux d'incorporer cet amendement dans le bill. Il ne peut faire aucun tort, en supposant même qu'il serait inutile à tous les points de vue, comme le prétend l'honorable député (M. Blair).

M. GUTHRIE : La question n'est pas tranchée par la décision que le ministre de la Justice a citée. Je me rappelle bien cette cause dans laquelle il s'agissait de savoir si la quittance équivalait à un désistement de la part de l'épouse. Dans cette affaire, le Grand Tronc ne s'était pas abrité derrière son règlement. Ce n'est que dans ces derniers temps que la compagnie a invoqué ce règlement. La seule décision judiciaire est celle-ci : Attendu que ce privilège est conféré à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer par un acte de ce parlement, la loi d'Ontario concernant l'indemnisation des ouvriers ne s'applique pas à cette compagnie. C'est la décision qui été rendue dans l'affaire de Holden contre le Grand Tronc et il n'y en a pas d'autres.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Où cette décision se trouve-t-elle rapportée ?

M. GUTHRIE : Elle n'a pas été rapportée, mais elle est bien connue des membres du barreau d'Ontario, si bien connue que les juges en ont tenu compte en plusieurs circonstances. Puisqu'il en est ainsi, si le ministre de la Justice a raison de dire que c'est la loi d'Ontario qui s'applique, il est d'une opinion diamétralement opposée et on ne saurait nuire à aucune compagnie de chemin de fer en insérant cette clause dans le présent bill, pour plus de garantie. Si la loi provinciale est mauvaise, la loi fédérale sera bonne et vice versa. Je prétends que cela ne peut nuire à aucune compagnie jouissant de ces privilèges. La seule autre compagnie qui soit dans le même cas est l'Algoma-Central ; l'Intercolonial invoque la même immunité, mais en vertu d'une autre loi et, d'ailleurs, la présente clause ne le concernera pas.

M. KENDALL : Les discours que nous avons entendus ce soir ne font que confirmer l'opinion de plusieurs d'entre nous. Il est évident que la loi ne protège pas suffisamment une intéressante classe d'ouvriers remplissant des emplois périlleux et dont plusieurs sont tués et laissent leur famille accablée de la perte qu'elle fait. Je ne suis pas sans connaître un peu les résultats des poursuites. Sous l'empire du droit coutumier de la Nouvelle-Ecosse, j'ai eu connaissance d'une vingtaine de procès résultant de pertes de vie et, une fois ou deux seulement, les demandeurs ont obtenu une indemnité. Si les demandeurs avaient gain de cause devant les tribunaux inférieurs, les appels se succédaient, si bien que les familles des victimes, pour me servir de l'expression du Dante, avaient autant de chance devant les tribunaux du pays qu'un chat privé de ses griffes en aurait en enfer. Cet état de choses a prévalu pendant plusieurs années dans la Grande-Bretagne. On comprit enfin que les emplois dangereux faisaient des centaines et des milliers de victimes dont les familles n'étaient aucunement indemnisées. L'opinion publique s'affirma avec tant de force que la loi anglaise concernant l'indemnisation des ouvriers fut adoptée en 1897 et devint exécutoire en 1898. Bien que je ne sois pas un homme de loi, si ceux qui le sont veulent être indulgents, j'entreprendrai de raconter quelles sont les dispositions de la loi anglaise. Elle repose sur le principe que

les métiers hasardeux doivent supporter leurs propres risques. Naturellement, les grognons et les prophètes de malheur se sont insurgés contre ce principe; mais l'application de la loi a produit de si heureux fruits que, depuis cinq ans, on en a étendu la portée et que cette année, le parlement anglais est saisi d'amendements des plus énergiques. Sous l'empire de cette loi, l'indemnité varie de £150 et £300, au plus. Il n'est pas permis à ceux qui se livrent à des occupations hasardeuses, que la loi énumère, de renoncer à leur recours, à moins qu'ils ne puissent établir à la satisfaction du gardien des archives des sociéts de bienfaisance d'Angleterre qu'ils jouissent déjà des avantages d'une loi qui leur est aussi favorable que l'acte concernant l'indemnisation des ouvriers. Autre trait caractéristique de cette loi: le fardeau de la preuve, quant à la responsabilité, ne repose pas sur les épaules des héritiers de la victime. Au contraire, c'est au patron à démontrer que l'ouvrier a perdu la vie ou a été blessé par suite de sa propre négligence. Il en est résulté que, sous l'empire de la loi nouvelle, la plupart des décisions ont été favorables à l'employé, tandis que sous l'ancienne loi, l'ouvrier avait rarement gain de cause. L'amendement dont la Chambre des communes d'Angleterre est présentement saisi a pour but d'empêcher qu'on ne tienne compte de la négligence contributive. On admet que personne ne courra le risque de perdre la vie, volontairement et de son plein gré. Il nous faut attendre pour connaître quel sera le sort de cet amendement. De plus, la loi abolit la responsabilité du compagnon de travail, comme on dit au palais. Lorsqu'un individu est tué ou blessé par suite du fait d'un surveillant ou contremaître, celui-ci n'est pas responsable envers la victime ou ses héritiers; c'est sur le patron que la responsabilité retombe.

L'employé a un recours contre le patron, s'il juge à propos de l'exercer. Je déclare tout bonnement qu'à mon humble avis, du moins, le Canada ne devrait pas dédaigner d'adopter maintenant une loi que le parlement anglais a cru devoir adopter dès 1897. Je demanderai au ministre de la Justice s'il croit que le parlement a le pouvoir d'inscrire dans le recueil de ses lois, pour la protection de tous les employés de chemins de fer du Canada, les dispositions de la loi anglaise concernant l'indemnisation des ouvriers ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas le moindre doute que nous n'avons pas le pouvoir de rien faire de semblable. S'il nous était permis d'intervenir dans la question des obligations, et si nous décidions qu'un employé n'a pas le droit de dégager la responsabilité de son patron, nous pourrions également prescrire que la doctrine du louage des services ou de la négligence participante s'appliquera dans toute la Confédération du Canada en dépit de la loi de la province de Québec. Notre droit est le même dans un cas comme dans l'autre. C'est au comité à dire s'il prendra cette responsabilité ; mais, s'il le fait, ce sera en dépit de l'expression formelle de mon opinion. Qu'en résultera-t-il ? Où cela nous mènera-t-il ? Pour qui veut-on travailler ? D'après ce que je connais des compagnies d'assurance, je déclare que l'Intercolonial et le Grand Tronc contribuent tous deux de fortes sommes, chaque année, à ce qu'ils appellent leur fonds d'assurances. Chaque année, on nous demande $6,000 en faveur d'un fonds d'assurances pour les employés de l'Intercolonial.

M. CLARKE : Quel est le nombre des employés intéressés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'en puis dire le nombre, mais tous les employés sont intéressés. Probablement 1,200 ou 1,500 employés font partie de l'association. Chaque membre de la société contribue, en outre, un faible montant d'argent. De cette manière, advenant un accident, la victime profite non seulement des parts contributoires de ses compagnons de travail, mais aussi du don du parlement. La Compagnie du Grand Tronc en fait autant. Elle verse chaque année une grosse somme au fonds des assurances auquel chaque employé contribue également. La compagnie et l'Etat contribuent à ce fonds parce que cela leur permet de dégager leur responsabilité, au cas d'accidents. Mais si nous intervenons pour prescrire qu'ils ne retireront aucun avantage de leurs dons, que ceux-ci ne restreindront aucunement leur responsabilité, autant vaut se demander à quoi servent leurs contributions.

M. INGRAM : Une partie de ces $6,000 est-elle consacrée au paiement des honoraires des médecins ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. INGRAM : Alors, il est évident qu'au lieu de contribuer $5,000 ou $6,000 pour l'avantage des employés, l'administration de l'Intercolonial consacre cette somme au paiement des honoraires des médecins au cas d'accidents, parce qu'elle désire dégager sa responsabilité et avoir des médecins à appeler en témoignage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les soins médicaux ne profitent-ils pas aux employés ?

L'honorable M. BLAIR : Mon honorable ami se trompe entièrement quand il dit que nous retenons les services des hommes de l'art afin de pouvoir invoquer leur témoignage en faveur de la compagnie. Les médecins sont choisis, désignés et appelés par les employés eux-mêmes. Dans aucune circontance, les autorités de l'Intercolonial ne choisissent les médecins qui sont appelés.

M. INGRAM : Je ne dis pas le contraire ; cependant, l'honorable député conviendra avec moi qu'une partie de ce fonds est con-

sacrée au paiement des honoraires des médecins.

L'honorable M. BLAIR : Certainement, parce que les employés requièrent leurs services.

M. INGRAM : Au nombre de leurs devoirs se trouve l'obligation de se rendre sur les lieux au cas d'accidents, afin de porter secours aux blessés et de se présenter en cour pour donner leur déposition, lorsqu'il y a des poursuites en réclamation de dommages-intérêts.

L'honorable M. BLAIR : Nullement.

M. INGRAM : J'imagine que c'est là le but du Grand Tronc. Il endoctrine les fonctionnaires qui administrent ces sociétés de prévoyance et emploie des médecins dans chaque division; lors d'un accident ce sont ces médecins qui sont appelés à donner des secours aux blessés et à se mettre en mesure de dire au tribunal si la compagnie est responsable de l'accident. Dans les cas d'accidents de chemin de fer, je le dis avec regret, on peut obtenir le témoignage des médecins pour la demande ou le défense, ce qui parfois procure à ces témoins de grosses sommes d'argent. De nos jours il n'y a presque rien qu'on ne puisse prouver par le témoignage des médecins. On peut établir que l'accident était grave et que la compagnie devrait payer une grosse indemnité, ou bien démontrer le contraire. C'est pourquoi je dis que ce fonds est profitable à la compagnie; lorsqu'elle peut engager les employés à y contribuer, c'est tant mieux pour elle ; mais je nie que ces dons de la compagnie soient à l'avantage des employés. J'ai moi-même été obligé de signer un contrat d'assurances avec le Grand Tronc contre mon gré, attendu que je croyais être suffisamment assuré dans la limite de mes moyens.

Ce qui est le cas pour des centaines d'employés. Ils sont obligés de s'assurer, même s'ils le sont déjà suffisament, dès qu'ils sont au service de la compagnie. Mon jeune ami qui s'occupe de l'adoption du bill de la compagnie peut connaître à fond le principe de cette législation, mais quand il s'agit de son application, il n'est pas mieux renseigné que ses collègues. Il y a du pour et du contre dans cette queston.

M. HEYD : Je comprends l'importance que le ministre de la Justice attache à l'harmonie de cette législation et son désir d'en assurer l'uniformité et la régularité. Ce sont des choses que recherche un homme de loi mais qui ont moins de valeur aux yeux d'un profane qui court promptement au but sans s'arrêter à ces délicatesses de nuances, à ces subtilités d'interprétation. Le Grand Tronc a à son service près de 25,000 employés qui, du moins dans Ontario, sont privés de certains droits qu'excercent d'autres ouvriers. En considération d'une souscription annuelle de 50 cents par tête que la compagnie verse au fonds de secours, ces employés sont tenus de renoncer à leur recours et à celui de leur ayants-droit contre la compagnie, coupable ou non, au cas où ils seraient tués ou blessés pendant qu'ils seront au service de cette dernière. L'employé d'un peintre qui tombe d'une échelle dont un échelon est en mauvais état a un recours contre son patron responsable de l'accident, s'il tombe et se blesse. Mais l'employé d'une compagnie de chemin de fer, co-propriétaire d'un réseau transcontinental, peut être mis à l'ouvrage dans le voisinage de machines défectueuses et n'avoir aucun recours s'il est blessé, parce qu'il a fait l'abandon de ses droits en vertu d'un règlement d'une association de prévoyance à laquelle la compagnie contribue 50 cents par année, pour chaque membre de la société. Si nous avons le pouvoir d'insérer dans le présent bill un article décrétant qu'un employé du Grand Tronc aura, dans Ontario, les mêmes droits que tout autre employé dans la même province, nous devrions certainement le faire. Si la loi concernant l'indemnisation des ouvriers a pour objet de protéger ceux-ci, les employés du Grand Tronc ne devraient pas être privés de ses avantages. Peu m'importe que la loi soit d'une application générale.

Peu m'importe qu'elle fasse telle ou telle réserve, si nous avons le pouvoir de régler cette question dans le présent bill, nous devrions le faire. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a accepté plusieurs recommandations destinées à améliorer le bill et j'espère que le ministre de la Justice écoutera, lui aussi, notre proposition. Elle est avantageuse pour les salariés d'Ontario, et le Grand Tronc a les moyens de payer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : D'après mon honorable ami, il n'y a pas lieu d'examiner si elle est juste ou injuste. Sa proposition doit être adoptée, si elle le conduit plus promptement au but. Pourtant, l'expérience m'a appris qu'en matière de législation les chemins de traverse conduisent à la roche tarpéienne.

M. INGRAM : Il est injuste d'obliger un employé à renoncer à ses droits et à ses priviléges et parfois à faire l'abandon d'une grosse assurance dans une autre société. Une compagnie à laquelle le parlement confère des faveurs et des priviléges ne devrait pas avoir le droit de mettre ses employés dans cette alternative.

L'honorable M. BLAIR : Il s'agit de savoir si le parlement peut adopter une disposition semblable. Je suis persuadé que le ministre de la Justice a entièrement raison. Autant vaudrait dire que le parlement, parce qu'il constitue en corporation une maison de nouveautés faisant le commerce de gros, dans la cité de Toronto, a le pouvoir de réglementer les rapports des patrons avec leurs commis et de dire à quelles conditions seront soumis les engagements. Mon honorable ami dit que certains juges ont expri-

mé cette opinion. Je voudrais savoir dans quelle cause, car je crois difficilement qu'un juge d'Ontario puisse rendre une pareille décision. Je conviens avec le ministre de la Justice qu'il est inutile de démontrer que nous ne possédons pas les pouvoirs que l'honorable député nous demande d'exercer. S'il en est ainsi, qu'est-ce que le comité se propose de faire ? Entend-il donner le coup de grâce au présent bill ? Veut-il obliger le ministre de la Justice à aviser le Gouverneur général que nous avons adopté une loi dont une partie ne tombait pas dans la limite de nos attributions Ou bien veut-il que le bill n'aille pas plus loin ? Je ne prétends pas indiquer au ministre de la Justice la ligne de conduite qu'il devrait suivre ; mais, à sa place, après avoir insisté aussi fortement qu'il l'a fait auprès du comité, je n'aurais qu'une chose à faire.

M. CLARKE : Je ne crois pas que la Chambre désire manquer aux égards qu'elle doit avoir pour l'opinion du ministre de la Justice. Mais, ce que nous demandons, c'est qu'on nous dise quel tort éprouverait la compagnie, si nous la rendions responsable?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je déclare qu'elle est responsable en vertu de la loi d'Ontario, nonobstant la décision rendue dans la cause de Holden et le Grand-Tronc de chemin de fer.

M. CLARKE : L'opinion du ministre mérite beaucoup d'égards et je n'entreprendrais pas de la combattre. Je n'aurai rien à dire et je m'inclinerai devant son opinion, s'il déclare que, nonobstant l'association de prévoyance du Grand-Tronc, la veuve ou les ayants-droits des victimes peuvent poursuivre la compagnie en recouvrement d'une indemnité pour les blessures ou la mort d'un employé et que le règlement en question n'est pas une fin de non-recevoir.

M. MACLEAN : Ne peut-on pas parvenir au but par un autre moyen ; par exemple en lui conférant certains pouvoirs à la condition qu'elle s'abstienne de faire telle ou telle chose?

M. FRASER : Il faudrait abroger la loi qui l'autorise à établir cette association de prévoyance.

M. MONK : J'admets que la loi est telle que l'auteur de l'amendement nous l'a expliquée. A mon point de vue, l'inconvénient c'est qu'il est difficile d'adopter une loi générale sans empiéter sur les droits que l'association d'assurances du Grand-Tronc a exercés en vertu des pouvoirs que le parlement lui avait conférés et sans tenir compte de la position qu'occupe cette association à la faveur des lois fédérales. Car, en admettant le bien-fondé des clauses de l'amendement, quelle législature aura le droit de leur donner force de loi? Ce ne sera pas la législature des provinces. Par qui ces règlements ont-ils été adoptés? Cette compagnie nous doit son existence, nous pouvons étendre ou restreindre le droit qu'elle a d'adopter des règlements, de déclarer qu'elle n'en adoptera pas du genre de ceux que mon honorable ami a mentionnés ; il me semble aussi très à propos d'adopter quelque mesure de la nature de cet amendement dans l'intérêt des ouvriers.

M. LENNOX : Je ne veux pas combattre l'opinion de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et du ministre de la Justice. Tous deux nous ont expliqué les droits respectifs des deux législatures. Pourtant, je crois qu'il est temps de signaler à leur attention une certaine distinction. L'ex-ministre dit que, lorsque nous instituons civilement une compagnie d'assurances de la cité de Toronto, nous ne pouvons pas avoir la haute main sur toutes ses opérations, parce que ce sont des questions—tous deux tombent d'accord en ceci—qui se rapportent principalement à la propriété et aux droits civils. Jusqu'ici, il me semble, la chose est claire. Mais nous arrivons au point que nous voulons discuter et je crois que, si nous réussissons à bien faire saisir notre manière de voir, nos deux contradicteurs conviendront avec nous qu'il est possible d'arriver au but que l'auteur de l'amendement veut atteindre. Nous avons constitué en corporation l'association de prévoyance du Grand-Tronc et lui avons accordé certains privilèges. Mais a-t-elle le pouvoir d'adopter certains règlements, principalement le règlement No 15——

M. le président, je me ferais entendre plus facilement, si vous cessiez de causer avec l'assistant-greffier et si les honorables députés voulaient se taire un instant. Ce que je m'efforce d'établir, c'est que le parlement, ayant adopté une loi concernant le Grand-Tronc ou un service de cette compagnie, avait le droit de restreindre les pouvoirs de la compagnie relativement à ses employés. Ainsi, la seule difficulté provient de ce que nous ne modifions pas directement la première loi, mais que nous le faisons indirectement au moyen d'une loi générale. L'opportunité de restreindre présentement les pouvoirs de la compagnie peut être révoquée en doute, mais notre droit d'en agir ainsi ne saurait l'être.

C'est une simple question de procédure. L'honorable député (M. Guthrie), qui propose cet amendement, l'a soumis à la Chambre sous forme d'un bill dont toutes les compagnies intéressées ont reçu avis ; ce bill a été discuté à fond devant le comité des chemins de fer qui l'a recommandé à l'unanimité—du moins, le rapport était très affirmatif en faveur de l'adoption du bill. Nous sommes donc en présence d'un bill qui tend à modifier la charte accordée au département d'assurances d'une compagnie de chemin de fer. Si l'on tient compte de toutes ces circonstances, il est facile de comprendre que c'est une simple formalité et une question de procédure. J'insiste auprès du ministre pour qu'il étudie la question de savoir si,

ayant le pouvoir, et je partage son avis quant à ce qu'il dit de la loi de la province d'Ontario—M. le président, voulez-vous rappeler les députés à l'ordre. Les membres de cette Chambre ne doivent pas s'imaginer qu'ils sont libres de faire tout le bruit qu'ils voudront. S'ils veulent continuer leurs conversations et empêcher les orateurs de se faire entendre sans crier de toute la force de leurs poumons, je demanderai la suspension de la séance. Il y a des questions ici qui réclament notre attention. Tous les membres de cette Chambre jouissent des mêmes droits et j'entends faire respecter les miens. Je parle au nom d'un classe nombreuse et respectable de la population. Je ne réussirai peut-être pas à obtenir ce que je demande, mais je ne permettrai certainement pas que l'on tienne des conversations à haute voix pendant que je porte la parole. J'ajouterai même que quelques-unes de ces conversations sont tenues intentionnellement, dans le but de m'empêcher de parler.

Il est assez difficile, M. le président, de bien me faire comprendre sans trop de répétitions ; je comprends la position dans laquelle se trouve le ministre de la Justice, et je partage son opinion quant aux droits des provinces et leur juridiction exclusive en ces matières comme en quelques autres. Je ferai, cependant, remarquer à l'honorable député qui est chargé de ce bill, que, puisque nous avons accordé une charte à cette compagnie d'assurances nous pouvons limiter ses pouvoirs de la manière que nous jugerons à propos. Nous pouvons lui dire : "Vous n'aurez pas le droit d'adopter des règlements qui vous libéreraient de vos obligations ; nous considérons ces règlements comme injustes et nous allons définir vos pouvoirs." Je me rends à l'opinion du ministre sur cette question ; mais, je n'en crois pas moins que toute l'affaire se résume à une simple formalité. Si nous avons ce pouvoir, nous ne causons aucun tort à la compagnie en l'exerçant, puisque ce bill a été soumis à la Chambre, qu'il a été publiquement annoncé, et qu'il a été approuvé par le comité des chemins de fer ; et les partisans du gouvernement ont toujours considéré cette approbation du comité comme un argument presque irréfutable.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député prétend-il qu'on peut amender une loi spéciale par une loi d'application générale, sans mentionner la loi spéciale ?

M. LENNOX : Non, sans doute.

M. FRASER : Alors, il inutile de tant discuter.

M. LENNOX : Au contraire, la discussion est utile. Je m'adresse, par l'entremise du président, au ministre de la Justice et non pas à l'honorable député (M. Fraser). J'admire toujours mon honorable collègue, quand il prend la parole, selon sa louable coutume, à la fin d'un débat, pour nous faire bénéficier de ses grandes lumières, se frayant prudemment une route à travers les arguments formulés par ceux qui l'ont précédé, et distribuant la louange et le blâme à droite et à gauche ; mais après tout, je préfère m'adresser au ministre de la Justice. Voici donc ce que je veux faire observer au ministre : bien qu'on ne puisse modifier une loi spéciale sans mentionner la loi d'application générale, cela ne saurait créer d'obstacles insurmontables. Je me range à l'avis du député de Brant (M. Heyd), quand il dit qu'il faut prendre le chemin le plus court. Pourvu que l'objectif visé n'ait rien d'illicite, il ne faut pas se montrer trop chatouilleux sur les moyens employés pour atteindre la fin.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il s'agit en ce moment de remettre en délibération l'article 242.

La motion est rejetée. Votes affirmatifs, 25 ; votes négatifs, 41.

M. DAVIS : Je propose la délibération de l'article 24.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que l'honorable député veuille bien nous élucider sa pensée.

M. DAVIS : Le paragraphe (e) traite des coupe-feux, et le projet de loi autorise la commission à règlementer la chose. Je prétends qu'au Nord-Ouest, l'exercice de ce pouvoir ne serait d'aucune utilité au peuple, parce que la commission n'aurait droit de règlementation que sur le terrain ou l'emplacement de la voie qui appartient à la compagnie. Souvent l'incendie est allé, les jours où il vente, par les étincelles qui s'échappent de la locomotive, en dehors de l'emplacement de la voie ferrée, et nous voudrions que, législativement, la compagnie fût obligée à raser avec la charrue des coupe-feux et à brûler une certaine étendue de terrain, afin d'empêcher la propagation de l'incendie. Comme il y a plusieurs fois que cette question revient en délibération, je tiendrais à lire un extrait d'un rapport du commissaire des Travaux publics des Territoires du Nord-Ouest, pour 1901, afin de faire voir comment le gouvernement des Territoires envisage la question :

> Le ministère essaie, par tous les moyens en son pouvoir, d'établir un réseau complet de coupe-feux dans les territoires. Dans ce but, il a fait labourer une zône protectrice de 950 milles, l'année dernière, et en outre, les petits districts d'améliorations locales ont fait labourer 900 milles de terrain, dans ce même but de protection. Nos efforts, toutefois, se sont trouvés paralysés dans quelques districts par le fait que les compagnies n'ont pas voulu établir une zône convenable de coupe-feux, sur le parcours de leurs lignes, afin d'empêcher la propagation des nombreux incendies allumés par leurs propres locomotives. Dans les deux derniers rapports, il a été question de l'établissement de ces coupe-feux, mais la chose est devenue de telle urgence, aujourd'hui, qu'elle appelle une initiative quelconque. Les compagnies, cela se comprend, nient qu'il y ait un

grand nombre d'incendies allumés par leurs locomotives ; mais le fait est parfaitement connu de tous ceux qui habitent dans le voisinage des lignes de chemins de fer et de toutes les personnes qui ont tant soit peu étudié la question. Il n'y a rien d'étonnant que ces incendies soient ainsi allumés, si l'on tient compte du fait que les quelques coupe-feux établis par la compagnie, ne sont qu'à une courte distance de la voie, et que, dans un pays de plaines, exposés comme le sont la plupart des Territoires du Nord-Ouest, à de grands vents, les étincelles échappées des locomotives sont infailliblement portées au delà de ces coupe-feux et allument des incendies qui se propagent tellement qu'il devient impossible de les maîtriser. Malheureusement, il n'existe pas de prescription législative qui oblige les compagnies à établir et à entretenir une zône de protection ; et à moins qu'on n'établisse une prescription législative dans ce sens ou que l'opinion publique ne se prononce avec énergie, il n'est guère probable que les compagnies prennent une initiative en si importante matière. Le rapport de l'année dernière signalait la correspondance échangée entre le ministère et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique au sujet de l'établissement de cette zône de protection, et le fait que tous les efforts tentés dans ce sens ont abouti a l'insuccès.

C'est là une question de haute importance pour les éleveurs de bestiaux dans les Territoires du Nord-Ouest ; car si on laisse les feux se propager à l'automne et au printemps, ils ravagent de grandes étendues de pays et les ranches se trouvent sans nourriture pour les bestiaux, car l'herbe n'a pas le temps de pousser et il ne reste rien pour nourrir les animaux, au printemps. Il importe d'obliger législativement les compagnies à apporter le remède convenable. Au cours d'un débat précédent, l'ex-ministre des Chemins de fer a prétendu que ce serait empiéter sur les droits provinciaux que d'inclure pareille prescription dans ce projet de loi, et que ce serait forcer la compagnie à établir des coupe-feux au delà de l'emplacement de sa voie ferrée. Voici l'article que je propose :

Toutefois, relativement aux coupe-feux, il sera loisible à la commission, si elle est autorisée à ce faire par la législature des Territoires du Nord-Ouest ou par celle de la province du Manitoba respectivement, d'ordonner à la compagnie de prendre possession de terrains dont elle n'est pas propriétaire, dans le but de pratiquer et d'entretenir ces coupe-feux, et la compagnie ne sera pas passible des dommages-intérêts, pour tout acte accompli en conformité de l'ordonnance de la commission ; et si la compagnie néglige ou manque de se conformer à cette ordonnance de la commission, elle sera passible, sous l'empire de la présente loi, sur conviction sommaire, d'une amende non supérieure à $1,000.

Si je ne me trompe, lorsque le député d'Assiniboïa-ouest (M. Douglas) a soulevé cette question, l'autre jour, un des députés de Toronto (M. Osler), qui est en relation avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, a déclaré qu'il est intervenu une convention à cet égard entre les compagnies de chemins de fer et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Je tiens à dire qu'il n'en est rien. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a jugé que la convention conclue était fort peu satisfaisante. Voici la dépêche adressée au député d'Assiniboïa-est (M. Scott), lorsqu'il a présenté à la Chambre un bill relatif à cette question :

Regina, T.N.-O., 20 avril.

W. Scott, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa.

Le gouvernement des Territoires rescinde la convention relative aux coupe-feux, conclue avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, devenant exécutoire à la fin de l'année. Deployez tous efforts possibles pour faire adopter un bill relatif aux coupe-feux, qui oblige les compagnies de chemins de fer à exécuter ces travaux.

S. H. V. BULYEA.

A sa dernière session, l'assemblée du Nord-Ouest a rendu une ordonnance à cet égard, amendant le chapitre 87 des ordonnances refondues de 1898, ayant pour titre : Ordonnance tendant à prévenir les feux de prairies et de forêts. Voici le texte de ce document :

(2.) Quand un feu a été causé par les étincelles ou tout autre matière échappées de toute machine ou autre chose, ce feu sera censé avoir été allumé par la personne proposée ou qui devrait être préposée à telle machine ou autre chose. Toutefois, cette personne ou son employeur ne sera pas passible des peines imposées par le présent article, si, relativement aux machines stationnaires, on a usé des précautions prescrites par l'article 12 et qu'il n'y ait pas eu négligence à d'autres égards ; ou bien, quand il s'agit de locomotives de chemins de fer ou autres machines locomobiles, si cette machine est munie de toiles métalliques protectrices de la cheminée et du cendrier, bien entretenues, et tenues fermées installées à l'endroit convenable ; et lorsqu'il s'agit de locomotives de chemins de fer, là ou la ligne de chemin de fer traverse un pays de prairies, s'il l'on a établi, à une distance d'au moins trois milles, sans solution de continuité, à partir du point où le feu éclate, de chaque côté de cette ligne de chemin de fer, et à deux cents pieds au moins et quatre cents pieds au plus de ce point, un bon et suffisant coupe-feux de terrain labouré, de seize pieds de largeur au moins, net de toutes mauvaises herbes et autres substances inflammables, et si l'espace entre ce coupe-feux et cette ligne de chemin de fer est entretenu brûlé ou autrement de façon à parer à tout danger que le feu se propage, et qu'il n'y ait pas eu de négligence à d'autres égards.

Voilà le texte de cette ordonnance. Le ministre de la Justice estimera sans doute que le gouvernement des Territoires a outrepassé ses pouvoirs en rendant cette ordonnance, et le gouvernement fédéral y mettrait peut-être son veto. Comme l'a fait observer le député de Toronto-ouest (M. Osler) les compagnies ont fini par conclure une convention ; mais ce n'est que sous l'empire de la crainte que le parlement fédéral n'adoptât une loi leur imposant l'obligation de faire elles-mêmes ces travaux.

Voilà nombre d'années que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest leur offre son concours pour l'exécution de ces travaux ; mais jusqu'aujourd'hui elles n'ont pas fait preuve de la moindre velléité d'accéder à cette demande. A l'appui de ce que j'avance, voici un extrait d'une lettre adressée par le commissaire-suppléant des travaux publics des Territoires du Nord-Ouest, au député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) :

Je vois, dans vos observations, que vous doutez qu'il soit possible que votre bill tendant à amender la loi des chemins de fer relativement aux coupe-feux, subisse sa deuxième lecture, au cours de la présente session. Vous le savez, nous avions entamé des négociations avec la compagnie de chemin de fer, dans le but de l'engager à établir un système convenable de coupe-feux avant que vous eussiez présenté votre bill, mais nos efforts n'ont abouti qu'à l'insuccès. Immédiatement après la présentation de votre bill, la compagnie nous a adressé une dépêche pour obtenir de plus amples renseignements, et s'il faut en juger d'après la correspondance que le sous-commissaire a échangée avec le surintendant Leonard, il semblerait que la compagnie est décidé à entrer en composition et à établir un système convenable de coupe-feux. J'en suis convaincu, c'est grâce à la présentation de votre bill que l'affaire a été mise en branle ; et même si votre bill ne subit pas sa deuxième lecture, le seul fait que ce projet de loi a été présenté et qu'il sera probablement adopté au cours de la sesion prochaine aura sans doute pour conséquence d'engager la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord à régler cette importante question.

En effet, c'est l'attitude prise par le député d'Assiniboïa-ouest qui a mis l'affaire en branle, et il s'échangea une correspondance entre le surintendant de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Winnipeg, et le gouvernement des Territoires ; mais jusqu'à présent, les négociations n'ont pas abouti. J'ai déjà lu à la Chambre la dépêche du gouvernement en question, que l'arrangement conclu avec les compagnies de chemins de fer était rescindé ; et à cet égard, je tiens à lire une lettre du commissaire-suppléant des Travaux publics dans les Territoires du Nord-Ouest, donnant les raisons qui ont porté ce gouvernement à rescinder le contrat passé avec les compagnies. Voici ce qu'il dit :

Vous le savez, au printemps de 1902, ce gouvernement entama, au sujet de la question des coupe-feux, des négociations avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et cela en raison de l'insuffisance des travaux qu'elle avait exécutés à cet égard, ou plutôt de sa négligence à faire ces travaux, par le passé ; car, le manque d'une zône de protection contre le feu, sur le parcours de la ligne, exposait une vaste étendue des territoires à être ravagée par les incendies. Ces travaux se font dans l'intérêt des colons et non pas au bénéfice de la compagnie du chemin de fer. Un contrat fut signé, par lequel la compagnie s'engageait à payer la moitié des frais de construction des coupe-feu sur le parcours de la ligne, jusqu'au maximum de $10 par mille, c'est-à-dire elle ne consentait à payer que $10 par mille de sa voie pour les garde-feux, des deux côtés de la voie ; soit, un maximum de $5 par mille de cette zône protectrice. Pour le nouveau labourage de cette zône, la compagnie ne consentait à payer que la moitié des frais des travaux, et jamais plus de $2.50 par mille de cette zône, soit $5 par mille de la voie. C'est le gouvernement qui devait supporter les frais d'inspection et autres frais en découlant ; en outre, advenant que la zône dût contourner les marécages et autres obstructions, le gouvernement devait payer les frais des travaux nécessités par ce nombre supplémentaire de milles. L'année dernière, il a été très difficile d'obtenir des soumissions pour ces travaux, et nombre d'entreprises adjugées n'ont jamais été complétées ou ne l'ont été que d'une façon tout à fait insuffisante : car, en certains endroits, on n'avait pas laissé de coupe-feux, de chaque côté de la voie, tandis qu'ailleurs, on n'avait tracé que quelques sillons avec le charrue, de sorte qu'il est facile de concevoir combien cette zône protectrice était insuffisante. Dans nombre de circonstances, il nous a fallu payer un prix supérieur à $10 par mille de zône protectrice, mais la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, bien entendu, n'a versé que $5, le gouvernement ayant à combler l'écart, et je le répète, supportant les frais et les ennuis relatifs aux annonces des soumissions, à la délimitation et à l'inspection des coupe-feux.

Cette année, un nombre fort restreint de ces parties des coupe-feux ont été complétées, dans la contrée avoisinant Dunsmore et Cowly. En raison de votre familiarité avec la question, vous le savez, les coupe-feux pratiqués l'année dernière demandent un nouveau labour ou d'autres travaux, afin qu'ils offrent toute la sécurité voulue, au cas où il y aurait abondance de pluie, suivie par la sécheresse, aux mois d'août ou de septembre.

Actuellement, nous déployons tous nos efforts afin de compléter les travaux commencés l'année dernière, pour le nouveau labour et le hersage des parties incomplètes de la zône, afin qu'elle assure une protection efficace à la contrée sise sur le parcours des lignes de chemin de fer, de Morley à Broadview, ainsi que sur le parcours de la ligne du Nid de Corbeau et autres embranchements ; mais en raison de la demande de main-d'œuvre pour toute espèce d'entreprises, il est bien difficile d'obtenir des ouvriers entendus pour mener ces travaux à bonne fin. Nous nous efforçons de terminer les coupe-feux, sur le parcours de la ligne du lac au Goëland à Broadview, et celui de la ligne du Sault. M. Stocks, le sous-ingénieur en chef, visite actuellement la partie ouest de la ligne, et celle du Nid de Corbeau, afin de se renseigner sur les besoins locaux ; et probablement dans le cours de deux semaines, nous saurons à quoi nous en tenir à cet égard. Je dois ajouter ici que c'est là un genre de travaux qui devraient être exécutés par les compagnies elles-mêmes, puisqu'elles ont à leur disposition ou peuvent obtenir tout ce qu'il faut dans ce but, et entre autres choses, les moyens de transporter l'outillage des entrepreneurs et de leur procurer les provisions dont ils ont besoin. Nous espérons donc que vous tenterez tous les efforts possibles pour faire adopter par le parlement un bill tendant à obliger les compagnies de chemins de fer à se charger de ces travaux et à ne pas laisser les choses dans leur situation actuelle, le gouvernement et les citoyens étant obligés d'exécuter ces travaux pour se protéger contre les compagnies. Je dois ajouter enfin, qu'un contrat a été soumis au ministère, l'année dernière, par MM. Osler, Hammond et Nanton,

au nom de la Compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan et de la Compagnie du chemin de fer de Calgary et Edmonton, contrat calqué, dans une large mesure, sur celui passé avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et que ce document leur a été renvoyé, si je ne me trompe, en juillet, afin qu'ils lui fissent subir quelque modification, vu qu'ils avaient inclu toute la ligne, de Prince-Albert à Régina, sur le parcours du chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, et de Macleod à Strathcona, sur la ligne du chemin de fer de Calgary et Edmonton ; tandis que notre intention n'était d'établir une zône protectrice que sur le parcours de l'embranchement sur Prince-Albert, de Régina à Saskatoon, et sur le parcours de la ligne du chemin de fer de Calgary et Edmonton, de Macleod à Olds. Dans la pensée que le contrat en question lui serait renvoyé, ainsi modifié, le ministère se mit en frais de construire la zône protectrice sur le parcours des deux lignes et compléta virtuellement les coupe-feux, de chaque côté du chemin de fer de Calgary et Edmonton, de Macleod à Olds, et fit exécuter quelques travaux sur le chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan. Le contrat n'est jamais revenu, et par conséquent le gouvernement a dû payer les frais de tous ces travaux.

Le commissaire nous a informé, par voie télégraphique, il y a quelques mois, qu'avis avait été notifié à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique que le contrat avait été rescindé, cette ordonnace deviendra exécutoire le 31 décembre prochain. Depuis cette époque, avis a été notifié à la Compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan et à celle du C. et E. que ce n'est pas l'intention du ministère de construire de nouveaux coupe-feux sur le parcours de ces deux lignes.

Voici une autre lettre, en date du 17 juillet, contenant de nouveaux renseignements, surtout au sujet de la compagnie du chemin de fer de C. et E. et de celle du chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan :

Depuis que la question de l'établissement et du nouveau labour des coupe-feux a été remise en délibération, cette année, il a été échangé une correspondance entre le ministère et MM. Osler, Hammond et Nanton, qui représentant ces compagnies de chemins de fer ; car ils sont maintenant en mesure de transmettre le contrat qui leur a été renvoyé en juillet 1902 dans le but de le faire signer. Ils nous ont transmis des exemplaires parfaits du contrat, couvrant le chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, de Régina à Saskatoon, et le chemin de fer de Calgary et Edmonton, de Macleod à Olds. Malheureusement l'ex-commissaire avait signé ces contrats, au nom de ministère, avant de les transmettre MM. Osler, Hammond et Nanton ; et sans doute, si on avait mis les compagnies en mesure de les signer en premier lieu, ces exemplaires auraient été renvoyés bien plus tôt. Ainsi, en ce qui concerne les archives de notre bureau, la seule conclusion qui s'imposait, c'est que les deux compagnies en question n'avaient pas signé les contrats et ne désiraient pas les parfaire, l'époque où ces documents leur furent transmis, l'année dernière, et cela sans doute en raison des modifications proposées. Je dois ajouter que ces contrats ne sont parvenus au ministère qu'hier même, le 16 juillet. Ce serait peut-être aller trop loin que d'affirmer que MM. Osler, Hammond et Nanton ont fait preuve de mauvaise foi, en ne renvoyant pas ces contrats à l'époque même où ils leur furent transmis pour les faire signer ; mais au moins sont-ils coupables de négligence en ne s'aquittant pas de leur part du contrat.

Ainsi, ces contrats ont été signés et renvoyés à qui de droit, à la suite du débat qui se livra dans cette Chambre autour de la question des coupe-feux. Ces messieurs ont gardé les contrats par devers eux, jusqu'au moment où ils comprirent que nous allions légiférer ici à cet égard et alors ils les signèrent et les renvoyèrent. A mon avis, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ne devrait pas se trouver dans la nécessité d'exécuter, à grands frais, des travaux que ces compagnies elles-mêmes sont tenues de faire. Comme ce sont leurs locomotives qui mettent le feu à la prairie et causent des dommages, on devrait obliger ces compagnies à protéger la propriété. Maintenant que la Chambre est saisie de la question, le ministre de la Justice, qui est l'initiateur du bill, devrait consentir à y insérer un article qui autorise la commission à voir à ce qu'on établisse une zône protectrice convenable. Sans doute, il peut surgir quelque embarras du fait que les compagnies de chemins de fer auront à labourer en dehors de leur propre terrain ; mais ceux qui connaissent le Nord-Ouest savent qu'il s'y trouve des milles de territoire, propriété du gouvernement, où elles pourraient labourer ces coupe-feux, sans porter atteinte aux droits de qui que ce soit ; et du reste personne ne songerait à s'opposer à la chose, si on applique l'idée suggérée dans l'amendement. Dans l'amendement que j'ai proposé, la commission, avant de rendre cette prescription exécutoire, serait tenue d'obtenir l'autorisation du gouvernement du Manitoba ou de celui des Territoires.

M. GOURLEY : Depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, c'est la première fois que j'ai le plaisir de tomber d'accord avec le député de la Saskatchewan (M. Davis). Le ministre de la Justice, tout intelligent qu'il est, est impuissant à saisir cette question des coupe-feux, car pour la bien saisir, il faut avoir habité l'ouest et s'être rendu compte de toutes les difficultés dont la situation est hérissée ; c'est durant mon séjour assez prolongé dans l'ouest que j'ai pu me rendre compte de toute l'importance de cette question. Voyez cet éleveur de l'ouest, ce "rancher," propriétaire de 20,000 acres de terres à pâturage et de grands troupeaux de bestiaux ou de moutons ; eh bien ! il ne pourra conserver son troupeau qu'à une seule condition : la conservation de son pâturage.

Un feu de prairie peut le ruiner en une seule nuit. J'ai vu des feux de prairie faire d'immenses ravages en moins de vingt-quatre heures.

Dans une contrée à pâturage, où s'étalait une riante verdure, j'ai vu les graminées

disparaître ; j'ai vu brûler et roussir des milliers d'acres de terre, et l'éleveur forcé d'aller transporter ses pénates à des centaines de milles de distance, à des frais ruineux. J'ai souvenance qu'un soir, alors que les habitants du "ranch" avaient été à l'œuvre toute la journée à cueillir le foin, on vit soudain luire à quelques milles de distance un feu de prairie. Toute la contrée était en alarme et cela à bon droit. Je ne m'expliquai pas tout d'abord la cause de cette alarme ; mais en quelques heures je vis une immense nappe de feu s'étendant à l'horizon à perte de vue, luttant de vitesse avec les troupeaux effarés, et toute la population rurale, avec le concours de la gendarmerie à cheval, débouchant sur la plaine et bataillant contre le feu envahisseur. Un problème de vitale importance se dresse donc devant l'éleveur ; de jour et de nuit, durant la saison des sécheresses, sera-t-il exposé à ces alarmes et à ces dangers ? A travers ces contrées à pâturages circulent des trains de chemins de fer, sur un parcours de centaines de milles. Voyez ce vaste "ranch" qui confine à la voie ferrée, sur un parcours de dix à quinze milles ; une seule étincelle, une seule escarbille, échappée de la locomotive, peut allumer un feu de prairie, et en moins de vingt-quatre heures, dévaster ces riches pâturages, dépouiller du dernier vestige de verdure des millilers de milles carrés. Dans ce pays, on ne peut songer à élever un troupeau de moutons ou de bestiaux, sans se faire une forte réserve de foin pour l'hiver.

Si l'hiver est doux, le pâturage suffit aux troupeaux ; mais dans le cas contraire, force lui sera de recourir pendant longtemps peut-être à cette réserve de foin, bien remisée, qui devient alors le salut de son troupeau. Le feu de prairie offre donc un double danger. D'abord, il détruit net les graminées croissantes, puis le foin entassé par l'éleveur pour la protection de ses troupeaux, au cours de l'hiver. Voilà donc le problème que je livre aux méditations du ministre de la Justice, problème de capitale importance pour les populations du Nord-Ouest.

Qu'on m'entende bien, loin d'être hostile à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, je l'estime, je lui veux du bien, je la regarde comme une des organisations les plus utiles au pays, et sachant tout ce qu'elle a réalisé, pour le développement de l'ouest, je trouve inexplicable l'hostilité injustifiable de tant de gens du Nord-Ouest.

Durant mon séjour à l'ouest, j'ai pu me convaincre que ce chemin de fer du Pacifique est l'un des grands facteurs du progrès et du développement de cette contrée. Sans doute, au début de son entreprise, la compagnie a dû établir des tarifs qui ont paru exorbitants aux yeux des populations de l'est, mais la chose s'imposait. On en a pris prétexte, pour se lancer dans une campagne de dénigrement contre la compagnie ; et au lieu de se contenter de demander l'abaissement des prix de transports, comme on en avait le droit, d'aucuns ont cherché à soulever les préjugés populaires, pour plaire aux foules ; on s'est livré à de coupables exagérations ; on a dénaturé les faits, oubliant les services rendus au pays par cette compagnie, qui a plus fait pour élever le Canada au rang d'un grand peuple que même ce distingué créateur de nations, que je vois de l'autre côté de la Chambre. Non, je ne suis animé d'aucun sentiment d'hostilité envers cette compagnie ; je n'ai ni réquisitoire, ni accusations à formuler contre elle, ce soir ; mais je prétends que, en ce qui concerne la question en délibération, l'établissement de cette zône protectrice et de ces coupe-feux, il faut voir ici à ce qu'elle fasse son devoir.

Etant moi-même petit propriétaire au Nord-Ouest, force m'est bien, chaque année, de protéger, à chers deniers, mes terres contre l'élément dévastateur. Pour l'édification de nos collègues de l'est, disons un mot au sujet du labourage de ces coupe-feux. Voici un territoire à pâturage de grande étendue, et vingt ou trente milles au delà, se dressent, sur ce qu'on est convenu d'appeler "ranch" domestique, votre maison d'habitation et ses dépendances. Vos troupeaux sont au pâturage à vingt ou trente milles de distance peut-être de ce "ranch" domestique, dont l'étendue probable est de 640 acres. C'est cette propriété, ces édifices, qu'il faut protéger contre l'atteinte des feux de prairie, au moyen de coupe-feux ; et dans ce but, une fois ou deux l'an, vos ouvriers agricoles vont pratiquer avec la charrue tout autour de ce "ranch" domestique, un labourage sur une étendue de 30 à 40 pieds.

Si votre territoire de pâturage est limitrophe de la voie ferrée, il vous faut tracer un sillon de plusieurs milles, afin de protéger votre propriété contre les feux. Durant mon séjour au Nord-Ouest c'est sur le propriétaire de "ranch" que retombait cette lourde, cette énorme tâche. J'ai vu des ouvriers agricoles verser ainsi la terre de jour en jour, de semaine en semaine ; car le sillon est si long, qu'en le commençant le matin, il reste inachevé le soir.

Il faut avoir vécu dans ces magnifiques prairies, pour se faire une idée de ces distances incroyables, et pour comprendre l'énormité du fardeau imposé au propriétaire de grands troupeaux qui paissent dans ces immenses pâturages de l'ouest. Tel qui s'est couché le soir, riche en troupeaux comme Job, se lève, le matin, aussi pauvre que Lazare. Ici, je dois le dire, le député de la Sasktachewan a mille fois raison ; il a enfin formulé un véritable grief, bien fondé, pas un de ces griefs imaginaires que les députés de l'ouest font si souvent valoir ici, pour gagner les sympathies de la galerie, mais un grief sérieux, bien fondé et auquel il importe de remédier.

Quant à la question de l'autonomie provinciale, c'est à tort qu'on cherche à la soulever ici, et il serait bien temps qu'on la relé-

guât à l'arrière plan, cette question de droits provinciaux qui offre un thème si facile aux orateurs en frais d'éloquence et à bout d'arguments sérieux. Je le répète, il n'y a pas lieu d'agiter ici la question d'autonomie provinciale, ou de droits civils ; car, de par la constitution, le parlement a droit de légiférer sur la question débattue, puisqu'il s'agit de chemins de fer, que nous pouvons débattre sans crainte d'empiéter sur le domaine des législatures provinciales.

Quant aux coupe-feux, le danger n'est pas à proximité des clôtures du chemin de fer mais à trente ou quarante et même à cent verges de là ; aussi, c'est à cette distance que le propriétaire de "ranch" fait son labourage, et c'est là précisément qu'il faut le protéger. Règle générale, la terre, en dehors de la clôture du chemin de fer, appartient soit au gouvernement, soit à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Dans le premier cas, rien ne s'oppose à ce que la compagnie fasse ce labourage ; et quant au propriétaire de "ranch", il sera bien aise qu'elle fasse des travaux qu'à son défaut il serait forcé d'exécuter lui-même. Quant à savoir si la compagnie doit supporter tous les frais de ces travaux, c'est là une question d'équité qui serait du ressort de la commission des chemins de fer. Quoi qu'il en soit, il importe d'insérer dans le bill à l'étude une prescription relative à ces coupe-feux. Je ne saurais dire si la proposition formulée par le député de la Saskatchewan est la meilleure ; mais enfin, du moment qu'on tombe d'accord sur le principe même d'une mesure, il est temps d'en élaborer la formule.

La solution de ce problème s'impose d'urgence; car un jour, si l'on n'établit pas cette zone protectrice, des incendies dévastateurs pourront se propager au Nord-Ouest et causer d'incalculables dommages aux éleveurs. Si par le passé, le pays a échappé à ces désastres, cela est dû aux efforts déployés par la population rurale et surtout au concours de la gendarmerie à cheval. J'ai souvent été témoin de leurs promesses, alors qu'ils ont arraché le Nord-Ouest aux plus grands dangers, et cela grâce à cette admirable organisation qui leur permet de combattre les feux envahisseurs avec une précision toute militaire, tout comme ils se porteraient devant l'ennemi qui paraîtrait à la frontière. Admirable organisation, dont s'enorgueillirait tout pays civilisé, cette gendarmerie a rendu à la cause de la civilisation et du bon gouvernement des services inappréciables, en sauvant le Nord-Ouest du brigandage, en faisant respecter les lois, en protégeant la propriété. Cette question s'impose donc à l'attention du ministre de la Justice, car, à mon avis, c'est la plus importante qui ait surgi au cours du débat sur le bill des chemins de fer, bien qu'il soit assez difficile de dire parfois quelle est la question qui s'impose avec le plus de force à l'attention du parlement, tant les députés de l'ouest excellent parfois à tout embrouiller. La solution de cette question s'impose donc dans l'intérêt des éleveurs du Nord-Ouest.

L'honorable M. BLAIR : Le comité est parfaitement convaincu d'avance que la situation au Nord-Ouest appelle un remède législatif quelconque, et cela sans retard. Ce débat, du reste, n'a pas le mérite de la nouveauté. Il y a deux ou trois mois, le député d'Assiniboïa (M. Scott) appela mon attention sur un bill qu'il devait présenter ou qu'il avait déjà présenté à cet égard. Après l'avoir étudié soigneusement, je restai convaincu que le pouvoir accordé à la commission relativement à ces coupe-feux ne pourrait s'exercer que lorsque la législature locale aurait rendu une loi dans ce but.

M. GOURLEY : Sur quoi l'honorable député appuie-t-il son opinion ? Est-ce sur le droit constitutionnel ?

L'honorable M. BLAIR : Sans doute. On nous demande de décréter que la commission des chemins de fer pourra autoriser ou obliger une compagnie de chemin de fer à prendre possession de terrains appartenant à des particuliers, et cela sans compensation, dans le but d'y établir des coupe-feux.

M. GOURLEY : On aurait pu donner à la commission des chemins de fer le pouvoir d'autoriser la compagnie à établir ces coupe-feux, quitte à faire les arrangements voulus avec les propriétaires ; ou bien encore, on aurait pu autoriser la compagnie à prendre possession de ces terrains, par voie d'expropriation *ad hoc*.

L'honorable M. BLAIR : Non, il a paru préférable d'autoriser la commission à obliger la compagnie de chemin de fer à établir des coupe-feux convenables ; mais, pour que cette disposition soit exécutoire, il faut que la législature locale la sanctionne. Il n'y a pas de doute que la législature rendra une loi dans ce sens, et alors, le pouvoir conféré à la commission, sous l'empire de l'article 24 de ce bill, paragraphe (e), lui permettra d'obliger la compagnie à établir des coupe-feux. Voici la teneur de ce paragraphe :

Etablir des règlements exigeant l'emploi, sur toute locomotive, de toiles ou écrans métalliques, ou de grillages ou autres moyens de protection, et l'usage, sur toute locomotive ou voiture, des appareils et précautions qui, de l'avis de la commission, seront nécessaires et les plus propres à amoindrir ou prévenir tout danger par le feu :

Ici, il est conféré d'autres pouvoirs à la commission, relativement à la construction de ces coupe-feux. L'honorable député fait un signe de dénégation ; mais j'affirme que le parlement confère ici à la commission tous les pouvoirs voulus. L'amendement propose l'insertion de ce qui suit :

Toutefois, relativement aux coupe-feux, la commission pourra, si elle est autorisée à ce faire par la législature des Territoires du Nord-Ouest ou par celle du Manitoba, ordonner à la compagnie de prendre possession de terres dont

elle n'est pas propriétire, et la compagnie ne sera passible de dommages-intérêts pour aucun acte accompli en conformité de l'ordonnance de la commission.

La première partie de cette clause est absolument inutile. La commission est déjà revêtue législativement de tous les pouvoirs voulus pour ordonner l'établissement de ces coupe-feux. A quoi bon répéter ici que si la législature du Manitoba ou celle des Territoires donne à la commission l'autorisation voulue, celle-ci pourra ordonner la chose ? Cette prescription est parfaitement inutile. La dernière partie de l'amendement, relativement aux dommages-intérêts, prête encore plus à la critique.

M. GOURLEY : Peu importe la teneur de l'amendement ; il s'agit du fond même de la question.

L'honorable M. BLAIR : Que la législature provinciale légifère dans ce sens, et alors la commission pourra ordonner la chose.

M. GOURLEY : Pourquoi recourir à la législature provinciale, puisque la constitution nous accorde tous les pouvoirs les plus étendus pour légiférer sur cette question. On ne saurait nous dépouiller de cette juridiction, sous prétexte qu'il y a empiètement sur les droits provinciaux.

Jadis cette théorie étroite avait ses partisans, mais aujourd'hui les autorités en droit constitutionnel et le Conseil privé d'Angleterre se prononcent dans le sens opposé. Jadis, les juges provinciaux croyaient que le pouvoir que possède le parlement de légiférer sur la faillite était restreint par la loi provinciale, au sujet des créances privilégiées. Aujourd'hui, il es reconnu que nous avons pleins pouvoirs et pleine juridiction à cet égard, abstraction faite de tous droits civils et de tous statuts provinciaux. Nous pouvons légiférer sur les billets à ordre, sur la saisie-exécution, et la juridiction provinciale à l'égard de toutes les questions de droits civils est absolument subordonnée à celle du parlement. Le parlement a pleine juridiction de légiférer en matière de chemins de fer ; il a le droit de réglementation, de surintendance sur les voies ferrées ; il peut conférer aux compagnies les pouvoirs voulus et en ordonner l'exercice. Nous avons donc pleine juridiction en cette matière de droits civils et nous avons droit de suppléer à l'insuffisance des lois provinciales à cet égard. Voilà pourquoi, en séance du comité des chemins de fer, j'ai demandé de déclarer d'utilité publique au Canada tous les chemins de fer, afin d'uniformiser le code de lois et de règlements relatifs aux voies ferrées. Rien ne nous empêche de statuer et de légiférer ici que toute compagnie de chemin de fer sera tenue de construire des coupe-feux, à la distance de deux ou cinq cents yards de ses propres clôtures ou de ses terrains ; et après avoir établi cette prescription, nous pourrions porter de sages règlements pour son exécution. Rien ne nous empêche de décréter que la compagnie aura le droit de prendre possession des terres fédérales, sans compensation ; et munie de ce permis, la compagnie pourrait y construire des coupe-feux. Quant aux terres appartenant encore à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, la chose ne souffre aucune difficulté. Quant à celles appartenant à ces particuliers, ceux-ci seraient bien aises de donner pareille autorisation à la compagnie. Pour ma part, je lui ferais le meilleur accueil possible. Au cas où la compagnie offrirait de pratiquer des coupe-feux sur des propriétés privées et qu'on se refuserait à sa demande, nous pourrions décréter ici que la compagnie ne serait pas passible de dommages-intérêts. Ainsi, relativement à ces trois catégories de terres—les terres fédérales, celles de la compagnie du chemin de fer, celles des particuliers—nous pourrions légiférer ici et établir des règlements, sans crainte de porter atteinte ni à la constitution ni à ces prétendus droits des législatures provinciales, auxquels nous sommes toujours portés à subordonner les lois que nous établissons.

L'honorable M. BLAIR : Au cours de la conversation, j'ai exposé à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) les raisons à l'appui de la décision que j'ai prise, après mûre délibération. Le bill, dans sa teneur actuelle, accorde tous les pouvoirs voulus, sauf qu'il ne déclare point qu'on a droit de prendre possession des terrains des particuliers, sans leur accorder de compensation. Le ministre initiateur du bill, j'espère, se rangera à mon avis ; et, quoi qu'il en soit, il nous dira s'il approuve l'attitude que j'ai prise, lorsque le bill m'était confié. J'ai alors fait observer que je ne saurais consentir à modifier ici le principe qui régit la matière, et de déposséder les propriétaires de leurs terrains pour y construire des coupe-feux, sans leur accorder de compensation. Le bill à l'étude contient des dispositions qui tendent à la réglementation de toute la question. Si l'on ne veut pas s'adresser à la législature provinciale pour obtenir ces pouvoirs, ou si celle-ci refuse de les accorder, il est loisible à la commission d'autoriser la construction de ces coupe-feux sur les propriétés des particuliers ; et en pareilles circonstances, la compagnie pourra se prévaloir des pouvoirs d'expropriation, en payant aux intéressés l'indemnité prescrite par le statut. L'honorable député le comprend, nous ne saurions consacrer, relativement aux propriétaires en question, une application du principe différente de celle qui s'applique aux propriétés des particuliers, sous l'empire des autres dispositions du projet de loi à l'étude. Cette question, je suppose, est réglée, à moins que le ministre n'estime qu'il y a lieu de se départir de la décision prise à cet égard. Ce bill, à mon avis, répond parfaitement aux besoins de la situation, et du reste, l'honorable député peut s'en référer, à cet

égard, à l'avis du ministre de la Justice ; il répond, dis-je, à toutes les demandes qu'on a formulées, sauf qu'il ne consacre pas le principe de l'expropriation sans compensation ; car nous n'avons pas le pouvoir de prendre possession des terrains de ces particuliers, par voie d'expropriation, sans leur accorder d'indemnité. Sans doute, le parlement, en vertu de sa suprême autorité, a le pouvoir de confisquer législativement la propriété des particuliers.

Mais lorsque je dis que nous n'avons pas le pouvoir de le faire, je me sers du mot dans un sens général. Nous ne devrions pas dépouiller un homme de son bien sans lui donner quelque compensation. On dit qu'une très petite étendue de propriété particulière suffira pour cette fin. Je ne suis pas très assuré de la vérité de cette assertion. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest m'informe que l'établissement de ces moyens de protection demandera une très grande étendue de terre. Lorsque je posai la question, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest répondit que les propriétaires de terrains en bordure du chemin de fer n'étaient pas intéressés dans les coupe-feux, ne s'en souciaient pas, et loin de se déranger pour faciliter leur établissement, exigeaient jusqu'au dernier dollar pour le terrain qui leur serait enlevé pour cette fin. La question n'est donc pas plus avancée aujourd'hui qu'elle ne l'était alors. Le comité, je l'espère, jugera qu'il n'y a aucune bonne raison de se départir de la règle qui gouverne toutes les législatures (du moins sous l'empire des institutions britanniques) et qui les a toujours gouvernées.

M. GOURLEY : L'ex-ministre pense-t-il que ces termes justifieraient la commission d'ordonner la construction d'un coupe-feu en dehors des limites actuelles du chemin de fer ?

L'honorable M. BLAIR : La commission a le pouvoir d'autoriser la prise de possession de terrains, en vertu de l'Acte d'expropriation ; ou du moins, s'il lui fallait une extension de pouvoirs dans ce sens, il serait facile de l'obtenir. Il n'est pas nécessaire de voter de loi à cette fin, vous l'avez déjà.

M. DAVIS : L'ex-ministre des Chemins de fer veut-il dire que la commission des Chemins de fer aurait le pouvoir d'ordonner à la compagnie de chemin de fer d'établir un système convenable de coupe-feux ? Dans ce cas, ce serait le devoir de la compagnie, aux termes de l'article de la présente loi relatif à l'expropriation, d'aller au dehors et d'acheter ce terrain si elle le jugeait nécessaire. Aux termes de ce paragraphe (e) la commission pourra-t-elle forcer la compagnie à pratiquer ces coupe-feux en dehors de son terrain? J'aimerais à savoir également quel droit a la législature locale de voter des lois relatives aux terres.

L'honorable M. BLAIR : La législature locale est la seule qui puisse le faire en ce qui regarde la question de compensation.

M. DAVIS : Dois-je comprendre qu'en vertu de cet acte la commission aura le pouvoir de forcer la compagnie à construire ces coupe-feux ?

L'honorable M. BLAIR : C'est mon opinion.

M. GOURLEY : L'ex-ministre est-il d'avis que nous ne pourrions ici modifier cet article en insérant quelques mots qui donneraient à la commission le pouvoir d'exproprier le terrain ou d'autoriser la compagnie à s'y porter et y exercer des droits ?

L'honorable M. BLAIR : Non ; pas sans payer une compensation.

M. OLIVER : Je suis prêt à m'en rapporter à l'ex-ministre quant au pouvoir de cette commission.

L'honorable M. BLAIR : C'est mon opinion, et c'est l'opinion du ministre de la Justice.

M. OLIVER : Que cet article tel qu'il est autorise pleinement la commission des Chemins de fer à ordonner la construction de coupe-feux en dehors du terrain possédé par le chemin de fer ?

M. GOURLEY : Ce n'est pas ce que le ministre a dit.

M. OLIVER : Dois-je comprendre que la législature locale a le pouvoir de prescrire que cette autorité sera exercée sans compensation aux propriétaires ? Le ministre a dit je crois, que notre parlement n'aurait pas le droit de donner cette autorité à la commission des chemins de fer ?

L'honorable M. BLAIR : Oui.

M. OLIVER : Maintenant, laissant de côté la question d'équité et de justice, la législature locale aurait-elle le droit d'autoriser la construction de coupe-feux, en vertu de l'autorité de la commission, sur les terrains en dehors de la voie du chemin de fer ?

L'honorable M. BLAIR : C'est notre opinion.

M. OLIVER : Elle aurait le droit de faire par législation ce que l'ex-ministre a déclaré être virtuellement un acte de spoliation ?

L'honorable M. BLAIR : Oui.

M. OLIVER : Cela me satisfait parfaitement. J'accepte très volontiers l'opinion de l'ex-ministre à cet égard. Qu'on me permette d'indiquer, toutefois, que ce n'est pas un acte de spoliation, que de prendre ainsi le droit de construire un coupe-feu sur une propriété particulière ; et on ne devrait pas, à mon avis exiger qu'il y ait expropriation. La nécessité de coupe-feux vient de ce que la terre n'est pas cultivée ou de ce que le propriétaire du terrain ne demeure pas dans le voisinage et ne pourrait, si ce n'est à des frais considérables, construire le coupe-feu. Dès que la terre est mise en culture, ou dès que les établissements se rapprochent le long de la

ligne de chemin de fer, la nécessité de se porter sur ces terrains de bordure et d'y construire ces coupe-feux disparaît. C'est une nécessité passagère, causée par ces conditions particulières, lesquelles, dans le cours du temps, se modifieront, du moins dans une grande partie du pays ; de sorte que là où des coupe-feux sont nécessaires aujourd'hui, on n'en aura pas droit plus tard. Il y aurait eu ce danger à passer ici une loi générale, qu'elle aurait été applicable à des parties du pays où elle n'est pas requise.

L'honorable M. BLAIR : Nous avons limité cela.

M. OLIVER : Alors, je considère la disposition, telle qu'elle est, et telle que l'interprète le ministre, bien préférable à une mesure législative générale et inflexible, qui soumettrait la compagnie de chemin de fer à une contrainte absolue. Il faut dans la plupart des cas laisser à la discrétion de quelqu'un de dire si un coupe-feu est réellement nécessaire. Là où l'on peut s'en passer, il ne serait pas à propos d'encourir des dépenses dans ce but ni d'empiéter sur les terrains particuliers. Mais là où ces coupe-feux sont nécessaires, ce n'est pas empiéter sur la propriété privée que de les y construire ; c'est protéger celle-ci.

La motion proposant de remettre l'article en discussion est rejetée.

M. ROBINSON (Elgin) : J'ai demandé cet après-midi au ministre de permettre au comité de reprendre la discussion sur l'article 242 qui s'occupe des actions en dommages. Je pense que la disposition actuelle n'assure pas une protection suffisante aux cultivateurs qui ont à conduire leurs bestiaux au marché. On me permettra peut-être de rappeler brièvement un accident survenu, il y a deux ou trois semaines, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, près de la ville de Galt. Trois cultivateurs, dont deux étaient mes voisins et l'autre domicilié dans la circonscription de mon honorable ami d'Elgin-est (M. Ingram), furent tués, et trois autres furent grièvement blessés, par suite d'un tamponnement dans lequel l'arrière du train qui les portait fut enfoncé par un autre. Leur train était chargé de bestiaux et les hommes étaient endormis dans le fourgon d'arrière. A minuit, un autre train de marchandises arriva et frappa le train chargé de bestiaux, et ces trois hommes furent tués. Sans doute, une enquête eut lieu. Le coroner s'enquit des circonstances, mais il ne prit pas la peine d'aller au fond des choses. Il paraît avoir été désireux d'en finir au plus tôt, et il ne fit pas une enquête complète. Il ne voulut pas permettre aux procureurs des amis des victimes de questionner certains témoins. Un verdict fut rendu exonérant apparemment tout le monde de tout blâme. Je signale cette affaire, parce qu'à mon avis, on devrait dans ce bill pourvoir à la protection des hommes qui confient leur vie et leurs biens à la garde des compagnies de chemins de fer. Naturellement, il peut se produire des accidents ; mais lorsque les employés de chemin de fer ou la compagnie sont à blâmer pour l'accident, les victimes ou leurs parents devraient avoir quelque recours. J'espère que le ministre de la Justice, à la suite de ces explications, va se charger d'ajouter au bill un article couvrant le cas. Les bouviers sont tenus de signer un contrat avec la compagnie de chemin de fer aux termes duquel ils renoncent à toute réclamation en dommages-intérêts dans le cas d'accident. Si les bestiaux étaient tués, les propriétaires seraient indemnisés ; mais si les hommes qui ont soin des bestiaux perdent la vie, leurs parents n'ont pas de recours. La vie humaine apparemment ne compte guère dans l'estimation des compagnies de chemins de fer. Ces hommes ont laissé des veuves et des orphelins et il devrait y avoir un tribunal auquel ces veuves et ces orphelins pourraient s'adresser pour obtenir réparation. S'il n'y a pas de tribunal établi pour cette fin, il devrait en avoir, et, à mon avis, il incombe au gouvernement de voir à ce que nos cultivateurs sient protégés lorsqu'ils conduisent leurs bestiaux au marché. En conséquence, j'ai l'honneur de proposer :

Que l'article 242 soit examiné de nouveau et que le paragraphe suivant, comme paragraphe 4, y soit ajouté : " Dans le cas où des bestiaux ou autres animaux domestiques sont expédiés par chemin de fer et que la personne ayant la garde de ces bestiaux ou autres animaux domestiques est tuée par la négligence de la compagnie du chemin de fer ou de ses employés, la cause pourrra être portée devant une cour de juridiction compétente et la compagnie sera responsable de tous dommages.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas que cet amendement soit très nécessaire, car la loi pourvoit actuellement à la protection non seulement des particuliers ayant la garde de bestiaux, mais à celle également du grand public voyageur. Toute personne voyageant par chemin de fer a un recours dans le cas où un accident arrive par la négligence de la compagnie ou de ses employés. Il y a des cours de juridiction compétente pour l'expédition de ces affaires.

L'honorable M. BLAIR : Je suppose que ce que l'honorable député (M. Robinson) a dans l'esprit, c'est ceci : Les règles ordinaires des compagnies de chemins de fer ne permettent pas le transport gratuit du propriétaire des bestiaux en même temps que ceux-ci. Les compagnies de chemins de fer s'engagent à prendre soin des bestiaux elles-mêmes, et elles sont tenues de les livrer à leur destination et d'en avoir soin pendant le voyage. Mais si le propriétaire des bestiaux désire envoyer un ou plusieurs hommes pour en avoir soin, et si les hommes qui sont ainsi envoyés consentent à voyager avec les bestiaux, non pas dans un wagon ordinaire, non pas dans une voiture de première, de deuxième ou de troisième classe, mais avec les bestiaux, sans rien

payer pour leur transport, alors il est parfaitement raisonnable et à propos que la compagnie de chemin de fer impose des conditions. Il est raisonnable qu'elle leur dise : Si vous voulez vous exposer, nous vous le permettons, mais c'est à vos risques et périls. A moins que vous ne veuillez voyager dans les voitures que nous affectons au transport des voyageurs, vous n'aurez droit à aucune indemnité. C'est dans ces circonstances que, d'après l'honorable député, ces messieurs ne peuvent se faire accorder de dédommagement. Je pense que nous ne devrions aucunement changer la loi à cet égard. Je suis de l'avis du ministre de la Justice, qui serait très irréfléchi d'adopter une disposition de cette nature. Je suis donc d'opinion que le comité ne devrait pas remettre l'article de nouveau en discussion.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, la compagnie de chemin de fer insiste pour qu'un gardien accompagne le troupeau, dès que la distance à parcourir excède 100 milles. Puis, si le gardien accepte un billet gratuit de la compagnie, elle pose comme condition qu'elle ne sera pas responsable des dommages en cas d'accident. Je pense qu'il peut être démontré que dans certains cas qui ont été soumis aux tribunaux, nos juges ont différé d'avis sur cette question. Je ne prétends pas être avocat, mais il semblerait que, dans l'opinion d'un des juges au moins, les compagnies sont responsables dans ces cas. Prenez la cause de Bicknell contre la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc :

Une compagnie de chemin de fer s'engagea à transporter des bestiaux en un point d'une ligne de raccordement appartenant à une autre compagnie, moyennant un prix fixe pour tout le voyage. Le contrat prescrivait que l'expéditeur (ou son bouvier) accompagnerait les bestiaux et que cette personne aurait droit à un "billet gratuit," mais seulement "à la condition expresse que la compagnie de chemin de fer ne sera responsable d'aucune négligence, faute ou inconduite quelconque de sa part ou de celle de ses employés."

Jugé—que la condition était valide et pouvait être invoquée par la compagnie de chemin de fer exploitant la ligne de raccordement, laquelle, en conséquence, n'était pas responsable envers l'expéditeur des dommages soufferts par lui dans une collision causée par la négligence de ses serviteurs.

Le juge dit :

Le contrat entre le demandeur et la Compagnie de la baie de Quinté, prescrivait, aux termes de l'article 17 de la convention inscrite au dos du récépissé, que "Lorsque des billets gratuits sont donnés à des personnes chargées de conduire des bestiaux, c'est seulement à la condition expresse que la compagnie de chemin de fer ne sera responsable d'aucune négligence, faute ou inconduite quelconque de la part de la compagnie ou de ses employés, ou d'aucune autre personne ou personnes quelles qu'elles soient, occasionnant ou de nature à occasionner la mort, la lésion ou la détention d'aucun voyageur ou voyageurs pourvus de ces billets gratuits, que ces billets gratuits soient utilisés sur un train régulier de voyageurs, ou sur aucun autre train quelconque ; la personne se servant d'un tel billet gratuit court tous les risques, de quelque nature qu'ils soient.

On observera que cet article exempte simplement la compagnie contractante de la responsabilité et ne parle pas du tout de la compagnie défenderesse.

Le juge fait les commentaires suivants au sujet de cet article :

Comme on le voit par la cause de Jennings, il n'y a pas à tenir compte de la circonstance de son transport gratuit, si, toutefois, ce transport était gratuit. Mais je ne crois pas qu'on ait établi qu'il avait été transporté gratuitement. Dans mon opinion, le prix payé pour le transport des bestiaux comprenait son propre transport ou celui d'un bouvier. Car, aux termes de l'article 17, mentionné plus haut, il était nécessaire que le demandeur lui-même, ou quelqu'un sous ses ordres, accompagnât les bestiaux pour les soigner, comme on le verra par les indications y contenues. (Le savant juge lit l'article 17 et continue) :

Il est parfaitement clair, je pense, et je considère comme acquis que les bestiaux n'auraient pas été confiés à la compagnie en vue de les transporter, si celle-ci n'avait pas consenti à ce que quelqu'un les accompagnât pour en avoir soin. La condition que le demandeur, ou quelqu'un de sa part, accompagnerait les bestiaux, faisait autant partie du contrat que l'obligation pour la compagnie de transporter les bestiaux.

Je ne vois rien qui exonère la défenderesse de sa responsabilité.

Telle fut la décision en cette cause. Le jury fixa les dommages à $5,000 contre la compagnie ; mais en appel, les juges Osler, MacLennan, Lister et Moss, différèrent tous du juge Rose, le juge en première instance. Le jugement de la cour d'Appel fut unanime, mais il fait voir que la loi est loin d'être claire.

M. COWAN : La cour d'Appel renversa le jugement du tribunal de première instance, et c'est la loi établie de la province maintenant. Il fut décidé dans la cause de Bicknell que dans tous les cas où un individu voyage à la faveur d'un billet gratuit, il n'y a pas de contrat, et par conséquent, il court les risques.

M. INGRAM : Notre parlement édicte maintenant que lorsque des bestiaux sont blessés sur la voie d'un chemin de fer par suite de la négligence de la compagnie, celle-ci sera responsable. Il me paraît extraordinaire que le simple fait de signer un de ces contrats prive l'expéditeur du bénéfice de toute compensation dans le cas d'accident. Dans neuf cas sur dix, il ne lit pas ce contrat ; et s'il accepte le billet gratuit et signe le contrat, c'est qu'il pense qu'il ne pourra pas expédier les bestiaux à moins de les accompagner ou de les faire accompagner par un bouvier. Pourquoi permet-on à un bouvier de se priver lui-même et sa famille, par contrat, du droit de réclamer des dommages en raison de la négligence de la compagnie de chemin de fer?

En ma qualité de simple citoyen, je ne puis admettre que cela soit juste. La compagnie force le bouvier à accompagner les bestiaux, et s'il accepte un billet gratuit, il se trouve à renoncer sous sa signature à tout droit de tenir la compagnie responsable des accidents. Cet accident de Galt a donné lieu à des poursuites. Il n'est pas douteux qu'il fût le résultat de la négligence de l'employé de chemin de fer. La compagnie a un sémaphore à cet endroit, et elle a pourvu tout ce qui est nécessaire pour prévenir les accidents, à la condition que les employés fassent leur devoir. Mais l'accident en question se produisit par suite de la négligence d'un employé, et ces trois hommes perdirent la vie, d'autres furent blessés. Il est déplorable que les familles de ces trois victimes aient à souffrir la perte de leurs supports ; et j'espère que le ministre de la Justice fera en sorte de corriger ce défaut de la loi.

M. COWAN : Il est un fait que je désire signaler à l'attention du ministre de la Justice. Aux termes de la loi une compagnie de chemin de fer n'est pas supposée pouvoir, par convention particulière, se soustraire à la responsabilité résultant de sa négligence. Ce qui n'empêche pas que dans certains cas, elle force l'expéditeur à signer un contrat en vertu duquel la responsabilité de la compagnie se trouve limitée, en considération d'une réduction de prix qu'elle accorde à l'expéditeur. J'ai à l'esprit une cause que les légistes de la députation connaissent sans doute fort bien : la cause de Robinson contre le chemin de fer du Grand-Tronc. Le cheval de course Henry R., expédié de Sainte-Catherine, fut blessé dans une collision. Au moment de l'expédition, Robinson fut contraint par la compagnie de chemin de fer de signer un contrat stipulant qu'en considération du taux réduit accordé par la compagnie, sa responsabilité se trouverait réduite à $100 dans le cas d'un accident dû à la négligence de la compagnie ou de ses employés. Le cheval fut tué dans une collision. Une action fut intentée et la valeur du cheval fut fixée par un jury de Sainte-Catherine à $5,000. Il fut établi à l'enquête qu'en dépit de la déclaration contenue au contrat, le prix de transport exigé par la compagnie n'était pas un prix réduit, mais le taux ordinaire exigé par cette compagnie et par d'autres. En appel, la cour Suprême décida, suivant la décision rendue dans la cause de Vogel, que si la compagnie de chemin de fer ne pouvait par convention spéciale se soustraire aux conséquences de sa négligence, d'autre part, elle pouvait, au moyen d'une telle convention, limiter sa responsabilité à une somme déterminée, en dépit de sa négligence. Elle décida également que le contrat était valide, bien que le prix de transport demandé ne fût pas réellement un prix réduit comme le disait le contrat. Il me semble que ce bill devrait renfermer une disposition en vue d'un cas de cette nature. On ne devrait pas, à mon avis, permettre à une compagnie de chemin de fer de se soustraire par convention spéciale aux conséquences de sa négligence, dans aucun des cas où elle exige une rémunération.

M. GOURLEY : Le ministre de la Justice n'étant pas familier avec l'expédition des bestiaux, n'a pas saisi toute la portée de l'objection soulevée par M. Robinson et insérée dans son amendement. Cette objection n'était peut-être pas formulée scientifiquement, mais son but était réellement de corriger un abus. Dans l'ouest, tout expéditeur est tenu d'envoyer un bouvier avec les bestiaux, et quoique strictement parlant on puisse dire que ce bouvier obtient un billet gratuit, de fait, le prix de son passage entre en ligne de compte dans la somme qu'on lui fait payer pour le transport de ses bestiaux ; et le juge Rose était parfaitement dans le vrai en interprétant le contrat de cette manière. La somme payée par l'expéditeur représente tout autant le prix de transport du bouvier que le prix de transport des bestiaux. Mais, naturellement, il ne peut exister de doute dans l'esprit des légistes quant au bien fondé de la décision rendue par la cour d'Appel.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami observera que les deux cours ne peuvent avoir raison à la fois.

M. GOURLEY : Je suis d'avis que le juge Rose avait raison et que la cour d'Appel avait raison également, leur décisions portant sur des points différents. Maintenant, il s'agit de savoir si le parlement va permettre à une compagnie de chemin de fer, en même temps qu'elle s'engage à transporter les marchandises des particuliers, de stipuler qu'elle ne sera pas responsable des dommages dans le cas où l'individu qui accompagne les marchandises est tué. C'est la question qui nous est soumise. La cour d'Appel a décidé que ce contrat est valide ; mais je pense que le juge Rose a donné une décision plus conforme à l'équité et qui doit diriger notre action. Nous sommes ici, non pas pour poser des règles inflexibles, mais pour établir un principe ; et je pense, comme l'honorable député de la droite, que nous devrions affirmer le principe qu'aucune compagnie de chemin de fer n'a le droit de forcer les individus à renoncer à tout dédommagement pour eux-mêmes ou leurs familles en cas d'accident. Jusqu'à présent on a pu le faire légalement; mais la question est de savoir si nous allons permettre au Grand Tronc ou à aucune autre compagnie de forcer un individu à signer un contrat comme celui-là, qui exonère la compagnie de toute responsabilité dans le cas où il serait tué. Je dis que cela n'est pas juste, et qu'on devrait appliquer quelque remède. Dans le cas de l'accident arrivé au cheval, ce qui a décidé de la cause, c'est que les deux parties s'étaient entendues pour fixer d'avance quel serait le chiffre de l'indemnité, s'il arrivait quelque

malheur ; et le principe est clair : lorsqu'un individu fixe d'avance la somme qui devra lui être payée, aucun tribunal ne peut intervenir. Rien ne forçait l'expéditeur à envoyer son bien tant qu'il n'avait pas conclu un arrangement satisfaisant ; mais l'ayant fait, il perdait son recours ; et je ne vois pas trop comment on pourrait changer cela. Mais dans le cas soulevé par l'honorable député d'Elgin, tout ce que nous avons à faire, c'est de prescrire qu'aucune compagnie ne pourra forcer un homme à renoncer à son droit d'indemnité, si le dommage est causé par la négligence de la compagnie, bien qu'il se soit servi d'un billet gratuit. J'irais jusque-là ; car autrement la cour aurait devant elle cette difficulté du billet gratuit, et les juges seraient peut-être comme le juge Rose disposés à dire que ce billet gratuit n'est pas un billet gratuit, mais revient de droit au porteur en vertu du contrat pour le transport des bestiaux. Par conséquent, je déclarerais invalide tout contrat de cette nature, et déraisonnables et nulles les conditions d'émission de ce billet. Cela règlerait toute l'affaire. La compagnie ne pourrait invoquer ces conventions, et la famille de la victime pourrait se faire indemniser en vertu de la loi commune, sans que la compagnie pût opposer cette défense technique. La Chambre devrait, à mon avis, statuer que le bouvier qui accompagne les bestiaux aura la protection de la loi commune. N'est-ce pas une affreuse chose pour ce parlement que de dire que la famille de la victime n'aura aucun recours ? Je pense que nous ne devrions pas nous mettre en aussi vilaine posture. Le temps est venu pour nous de faire une loi dont les effets soient différents de ceux de la présente ; une loi qui ne permette pas de rendre des décisions comme celles qui ont été rendues, et qui continueront d'être rendues à moins que la loi ne soit changée.

M. SPROULE : Je voudrais poser une question au ministre. Les expéditeurs qui ont à signer une lettre de voiture, signent ce qui est virtuellement un contrat. Cette lettre de voiture renferme beaucoup de stipulations aux termes desquelles l'expéditeur renonce à ses droits. Mais il est obligé de le faire, sans quoi, il serait empêché d'expédier. Les cours ne décident-elles pas généralement que, si les conditions posées dans la lettre de voiture sont déraisonnables, l'expéditeur ne sera pas lié par la signature qu'il a donnée au bas de cette lettre?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami a perdu de vue les dispositions de l'article 275 en vertu desquelles les stipulations ne lient pas l'expéditeur, à moins d'avoir été d'abord approuvées par la commission.

M. SPROULE : Jusqu'à présent, si je ne me trompe, elles n'ont été approuvées par personne. Je pensais que la cour déciderait ce qui était raisonnable et ce qui ne l'était pas, et que si les stipulations étaient jugées déraisonnables, l'expéditeur ne serait pas lié par sa signature.

M. INGRAM : Il est une chose que je ne puis comprendre : d'après le ministre de la Justice, un employé du Grand Tronc ne peut valablement renoncer à toute indemnité en cas d'accident en raison de ce que la compagnie aurait contribué une certaine somme à la société d'assurances. D'autre part, le bouvier qui accepte un billet gratuit peut valablement renoncer à toute indemnité en cas d'accident.

Le bill est rapporté. Les amendements sont adoptés.

PRIMES AU PLOMB.

La Chambre se forme en comité pour discuter le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient d'abroger le chapitre 8 des statuts de 1901, intitulé : "Acte à l'effet de pourvoir au paiement de primes au plomb raffiné au Canada", et de prescrire ce qui suit :—

1. Le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement d'une prime de 75 centins par livre sur le plomb contenu dans le minerai de plomb extrait au Canada ; ladite prime devant être payée au producteur ou au vendeur de ce minerai, sur preuve que ce minerai a été fondu au Canada, mais la somme à payer ainsi comme prime ne dépassera pas $500,000 en aucune année fiscale, et lorsque le ministre chargé de l'application du présent acte aura acquis le certitude que le prix courant du plomb en saumon à Londres, Angleterre, excède £12-10 par tonne de 2,240 livres, ladite prime sera réduite proportionnellement au montant dudit excédent.

2. Paiement de cette prime pourra être fait de temps à autre au montant de soixante pour cent de la pleine prime autorisée, sujet à correction à l'expiration de chaque exercice financier. Si, à la clôture d'un exercice financier quelconque, il appert qu'au cours de l'exercice, la quantité de plomb produite, sur laquelle la prime est autorisé, excède 33,333 tonnes de 2,000 livres, le taux de la prime sera réduit de manière à limiter les paiements à faire pour l'année au montant mentionné dans l'article premier.

3. Si, en aucun temps, le Gouverneur en conseil constate qu'il y a surcharge pour le transport et le traitement des minerais de plomb en Canada ou que des taux de faveur empêchent la fonte de ces minerais au Canada à des conditions raisonnables et équitables, le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement de la prime à tel taux réduit, qui lui paraîtra juste, sur le plomb contenu dans lesdits minerais extraits au Canada et exportés pour traitement à l'étranger.

4. Lesdites primes cesseront et seront annulées le 30 juin 1908.

5. Le Gouverneur en conseil pourra établir les règlements nécessaires pour l'application des prescriptions du présent acte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette résolution abroge la loi existante passée en 1901 régissant les primes au plomb, et remplace ces primes par d'autres. Les primes accordées par la loi existante sont pour l'affinage du plomb. Une affinerie fut établie en vertu de l'acte, mais elle a fait très peu. A tout événement, nous n'avons eu à

payer qu'une somme minime jusqu'à présent. On me dit, toutefois, que les propriétaires de l'affinerie consentent au changement ; de sorte que, bien qu'il ne soit pas question n'affinage dans la résolution, l'affinage n'en est pas pour cela discontinué ; au contraire, il va se poursuivre. Nous nous proposons d'accorder une prime équivalant à $15 la tonne sur la teneur de plomb des minerais envoyés aux hauts fournaux du Canada. Je me propose de modifier légèrement les termes de la résolution, mais non son essence. La résolution dit que cette prime sera payée sur preuve que le plomb a été produit au Canada. On nous a fait observer, toutefois, que ces minerais de plomb pourront n'être fondus que très longtemps après qu'ils auront été livrés au haut fourneau.

D'après notre plan, des échantillons seront pris et analysés et les paiements seront faits aux mineurs d'après ces essais. Nous nous proposons de nous adapter à la pratique des mines ; et par un léger amendement il est prescrit que soixante pour cent de la prime pourront être payés au producteur qui a livré son plomb au haut-fourneau en vue de le faire fondre au Canada. Quarante pour cent de la prime seront retenus jusqu'à ce qu'il soit prouvé que l'affinage a réellement eu lieu. Ces quarante pour cent ne seront en aucun cas payés avant la fin de l'exercice financier, pour cette raison ; nous prescrivons que la somme n'excèdera pas en tout $500,000 en une année. Si la production était telle que les $500,000 ne suffiraient pas à payer la prime, alors le taux par tonne serait réduit en conséquence, de manière à ce que le montant payé en une année n'excède pas $500,000. Les gens intéressés dans l'industrie du plomb ont émis l'idée et ce n'est pas là nécessairement un reproche à l'adresse des propriétaires de hauts-fourneaux qu'il pourrait arriver que les propriétaires de hauts fourneaux et de moyens de transports prissent des mesures propres à empêcher la fonte du minerai au Canada à des prix justes et raisonnables. Bien que cela ne soit pas probable, c'est une éventualité contre laquelle il serait bon de se garder. Il est donc prescrit que, dans le cas où cela arriverait et où l'Exécutif serait convaincu qu'on entrave injustement l'affinage du minerai au Canada, le minerai de plomb pourra être exporté et le gouvernement pourra établir un taux réduit de prime applicable à la circonstance. Une autre condition de quelque importance c'est celle relative à la valeur du plomb. Le prix du pomb a varié de £17, en ces dernières années, à £12 et même moins. Il a a un prix reconnu du plomb sur le marché de Londres. Chaque fois qu'il s'élèvera au-dessus de £12-10 s., il sera expédient que nous réduisions la prime. S'il ne s'élève pas au-dessus de ce prix, la prime restera ce qu'elle est. S'il hausse, comme il y a quelques années, les mineurs de plomb vendront leur minerai si bien que la prime ne sera pas nécessaire. Nous avons adopté £12-10 s. comme prix réglementaire de la tonne de plomb (2,240 livres à la tonne, méthode anglaise). Je pense que les dernières cotes sont d'à peu près £12-5. Si le plomb hausse, comme il est arrivé précédemment, de manière à dépasser £12-10 s., il y aura une réduction correspondante de la prime.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a dit que la prime cesserait complètement lorsque le plomb atteindrait un certain prix. Quel serait ce prix ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A peu près£17. On me dit que le plomb a été coté à ce prix, et même plus haut dans le cours des quatre années dernières. La prime cessera d'être payée en 1908. Je me propose d'insérer dans la résolution un autre article ayant trait à un nouveau procédé qui nous a été signalé. Nous avons l'intention de payer la prime sur le plomb fondu au Canada ; partie sur livraison du minerai au haut-fourneau, et le reste sur preuve que la fonte est effectuée. Toutefois, il existerait de nouveaux procédés pour la fabrication du plomb, et certains de ses produits pourraient être extraits directement du minerai sans passer par ce qu'on appelle communément l'affinage. Il n'est pas probable que ce procédé sera appliqué sur une grande échelle, mais il est scientifiquement établi qu'il est praticable. Je me propose d'insérer un article d'après lequel, s'il est constaté en aucun temps qu'il se fabrique au Canada des articles de plomb directement de minerais extraits dans le pays sans recourir au procédé de l'affinage, l'Exécutif pourra étendre aux producteurs de ce minerai les avantages assurés par cet acte.

Je pense, M. l'Orateur, avoir touché à tous les points mentionnés dans la résolution.

Il y a quelques années, l'industrie du plomb était très développée dans la Colombie Anglaise, la production s'élevant en 1900 à 30,000 tonnes. Je pense que la production actuellement est de 5,000 tonnes. Cependant, depuis que ces résolutions ont été inscrites au feuilleton, il y a eu tout un réveil de l'industrie du plomb ; et nous avons tout lieu de croire que, sous l'influence de l'aide qui doit être donnée, cette industrie va se développer grandement dans la Colombie Anglaise.

M. CLARKE : Quand allez-vous commencer à payer la prime ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se passera quelque temps, je suppose, avant que les mines soient mises en exploitation ; mais si elles étaient en activité immédiatement après l'adoption du présent acte, nous commencerions aussitôt à la payer.

M. CLARKE : La prime ne sera pas payée sur le minerai déjà extrait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a attiré mon attention sur ce point. D'après les renseignements les meilleurs que j'aie pu me procurer, la quantité de minerai ex-

traite actuellement est très petite. Il serait difficile de faire la distinction entre le minerai déjà extrait et celui qu'on doit extraire. Toutefois, si nous voyions qu'une somme considérable est en jeu, nous prendrions les mesures nécessaires pour établir la distinction. Mais on nous dit, et nous croyons, qu'il ne vaudra guère la peine de le faire.

M. CLARKE : La prime sera payée sur le minerai actuellement extrait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. ROBINSON (Elgin) : Quelle garantie le ministre aura-t-il en payant la prime ? Comment saura-t-il quelle quantité a été extraite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans toute législation accordant des primes, il faut donner, comme nous faisons en ce cas-ci, le pouvoir à l'Exécutif de faire des règlements. Le département du Commerce, sous la direction duquel cette matière se trouvera, devra établir des règlements et prendre les plus grandes précautions contre la fraude.

Article 1.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose de biffer les mots : " Sur preuve que ces minerais ont été fondus au Canada " ; car nous réglons ce point par amendement plus tard.

M. POPE : Quelle interprétation donnez-vous au mot " vendeur " ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On nous a représenté qu'un mineur opérant en petit peut produire du minerai, mais ne pas en retenir possession assez longtemps pour le porter au haut fourneau. Et s'il le vend on obtient des avances d'argent sur ce minerai, l'acheteur ne devrait pas être privé du droit à la prime.

M. R. L. BORDEN : On suppose que le producteur en aura le bénéfice dans le prix qu'on lui en paiera ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. CLANCY : Quelles mesures l'honorable ministre prend-il en vue de réduire la prime dans le cas d'une condition favorable du marché ? Il me semble qu'il sera difficile de mettre cette idée en pratique, si ce n'est dans les cas où la hausse des prix se maintiendra assez longtemps. Il pourrait se produire une hausse subite dans le marché de Londres, sans que notre plomb en ressentit les effets.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je comprends bien, lors de chaque vente, ce qu'on appelle le " rapport du haut fourneau " fixe le prix reconnu du plomb d'après la dernière cote reçue par cablogramme. Ce rapport du haut fourneau est un document que le propriétaire du haut fourneau remet au producteur du minerai lorsque le plomb est livré au haut fourneau. Il porterait à sa face le prix de Londres pour cette date, et toute l'affaire serait régie par ce prix.

M. R. L. BORDEN : C'est là assurément une industrie très importante de la Colombie Anglaise ; et l'honorable ministre ne renseigne que fort peu la Chambre sur les circonstances qui ont engagé le gouvernement à adopter cette mesure d'encouragement. Je crois que la somme des capitaux qu'on estime être engagés dans les mines de plomb argentifère est portée à $20,000,000 à peu près. L'honorable député d'Yale-Cariboo (M. Galliher) pourrait, sans doute, nous renseigner à cet égard. Les capitaux engagés dans les lignes de chemin de fer et de navigation qui dépendent en grande partie de cette industrie, s'élèvent, je crois à $12,000,000 ou $15,000,000. Le montant placé en hauts fourneaux est de $800,000. La production du plomb en 1900 a été de 31,760 tonnes, d'une valeur de $4,487,000 ; en 1901, la production a été de 25,700 tonnes, d'une valeur de 12,000 tonnes, d'une valeur de $1,154,000 ; mais la production n'est plus actuellement, comme l'a dit l'honorable ministre des Finances, que d'à peu près 5,000 tonnes. J'aimerais à savoir de l'honorable ministre des Finances, quel effet, dans son opinion, cette prime aura sur le maintien et le développement de la production du minerai de plomb. Pense-t-on qu'elle aura pour effet d'assurer dans une plus grande mesure qu'aujourd'hui le marché canadien au producteur de plomb au Canada? Je crois que notre dépense de plomb au pays est d'à peu près 14,000 tonnes par année. Je ne sais trop si ce renseignement est exact ou si le ministre des Finances a d'autres chiffres.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est à peu près cela, d'après ce qu'on me dit.

M. R. L. BORDEN : Et toute cette quantité que nous dépensons est importée, si je ne me trompe, à l'exception de 3,000 ou 4,000 tonnes. Est-ce d'accord avec les renseignements de mon honorable ami?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. R. L. BORDEN : Alors, s'attend-on que la prime va avoir le résultat d'assurer le marché canadien au producteur canadien dans une plus grande mesure que par le passé En outre, la prime aura-t-elle l'effet, comme nous le désirons tous, de faire surgir dans le pays quelqu'une des industries alliées à la production du plomb, par exemple, des ateliers de corrosion du plomb,—je crois que c'est le terme dont on se sert,—et d'autres industries, comme celles que l'on pourrait s'attendre à voir surgir sous l'influence d'un droit protecteur. Je ne sais trop si le ministre des Finances a des renseignements à communiquer à la Chambre sur ces sujets ; mais il me semble qu'il serait extrêmement désirable qu'il fût adopté une politique d'encouragement à l'industrie du

plomb, de nature à produire des résultats de cette sorte. Si cette prime n'assure pas aux producteurs de plomb de la Colombie Anglaise le marché domestique dans une plus grande mesure qu'ils n'en sont assurés aujourd'hui, elle ne sera, en somme, qu'une prime à l'exportation. Si les producteurs de plomb ont à expédier à l'étranger tout le plomb qu'ils produisent au delà des 3,000 ou 4,000 tonnes vendues au Canada, virtuellement cette prime, dont le premier objet est d'encourager la production, aura pour second effet d'encourager l'exportation de ce que nous produisons.

Maintenant, je suis désireux d'appuyer le gouvernement dans toute mesure dont l'effet sera de développer cette industrie dans la Colombie Anglaise et d'augmenter la production de nos mines de plomb au Canada. Mais je préférerais que ce résultat fût obtenu au moyen d'une mesure qui assurerait aux producteurs de plomb de notre pays le bénéfice de leur propre marché.

J'admets bien que si nous cherchions à le faire en remaniant le tarif douanier, il serait nécessaire de modifier les droits de manière à augmenter la protection accordée à d'autres industries. Mais ne serait-il pas expédient de le faire, si par ce moyen, non seulement nous assurions aux producteurs de plomb du Canada le marché canadien pour l'écoulement de leurs produits, mais nous encouragions en même temps l'établissement en ce pays des autres industries dont j'ai parlé ? Je ne doute pas que toutes ces questions n'aient été examinées par l'honorable ministre des Finances ; mais je pense qu'il serait à propos qu'il renseignât le comité sur ce point ; car, sans doute, il est de notre avis à tous, qu'il serait très désirable de terminer les résultats que j'ai dit, si la chose est possible. Pour ma part, je ne suis pas très assuré que le régime des primes proposé par ces résolutions puisse donner à cet égard des résultats comparables à ceux que donnerait une augmentation de protection sous forme de droits douaniers. J'attache une si grande importance à cette industrie, non seulement pour la Colombie Anglaise, mais pour tout le pays, que je suis prêt à appuyer le gouvernement même dans cette mesure que l'honorable ministre des Finances a présentée. Mais je suis fermement d'opinion que de meilleurs résultats auraient été obtenus par l'adoption du moyen que j'ai indiqué. L'honorable ministre des Finances voudra-t-il nous donner une idée des causes qui ont fait décliner l'industrie du plomb dans le pays?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est dû beaucoup à l'attitude des syndicats et trusts américains qui ont virtuellement fermé le marché à notre plomb. Quant à l'effet général de cette prime sur le marché canadien, je crois que mon honorable ami s'accordera avec moi pour dire que tout dépend des prix auxquels on peut vendre le plomb. Si le mineur de le Colombie Anglaise peut vendre son plomb à un prix assez bas, il sera le maître du marché canadien. Cette prime lui permettra de vendre son plomb à un prix plus bas qu'il ne pourrait le vendre autrement, et de cette façon il s'emparera du marché. Je ne crois pas que les propriétaires de mines se proposent d'agir de même dans la question de l'exportation du plomb. Il leur en faudra en exporter une certaine quantité, parce que la consommation n'est que de 14,000 à 15,000 tonnes et qu'ils s'attendent à en produire le double au moins ; alors il faudra qu'il en exporte une partie, mais je crois qu'il en vendront beaucoup plus au Canada qu'autrefois, car je suppose que grâce à cette prime et aux conditions favorables de production les mineurs pourront vendre leur plomb pour d'autres industries, mais je ne fais qu'une supposition. On me dit cependant que certaines personnes se proposent de faire le blanc de céruse, et je crois, vu l'aide que nous accordons que cette industrie s'établira au Canada.

M. SPROULE : Il me semble que l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) aurait mieux fait de suivre l'avis de l'Assemblée législative de la Colombie Anglaise qui dit :

> Il est désirable dans les intérêts des mines de plomb argentifère et des hauts fourneaux de la Colombie Anglaise, que le gouvernement du Canada augmente les droits de douane sur le plomb en gueuse et les produits qui en sont fabriqués afin de protéger le capital placé dans ces industries.

C'est-à-dire que les droits soient suffisamment élevés pour fermer le marché canadien au plomb américain et aussi le conserver pour le producteur canadien. La législature de la Colombie Anglaise a cru que des impôts de douane donneront plutôt ce résultat que des primes, et c'est aussi mon avis. L'honorable ministre dit que si nous donnons une prime aux propriétaires de mines, que cette prime leur permettra de vendre leur plomb assez bon marché pour soutenir la concurrence des Américains et qu'ainsi ils s'empareront du marché ; mais n'aurait-il pas mieux valu imposer un droit de douane sur le plomb américain, afin de l'empêcher d'entrer dans le pays, et s'il était nécessaire d'accorder une prime légère pour encourager la fabrication du plomb au Canada. Puisque le gouvernement croyait devoir ignorer la recommandation de l'Assemblée législative de la Colombie Anglaise, j'aurais cru qu'il eût porté au moins un peu d'attention à la recommandation de l'Association libérale de Rossland, qui a voté, le 10 janvier 1903, un ordre du jour des plus affirmatifs dans le même sens, et dont voici un passage :

> Nous, membres de l'Association libérale de Rossland, approuvons entièrement les propositions des mineurs de plomb-argentifère, et recommandons spécialement au gouvernement du Canada d'établir des impôts douaniers suffisants pour assurer aux mineurs canadiens tout le

marché indigène, ce qui permettra une reprise des travaux dans un grand nombre de districts miniers de la Colombie Anglaise qui souffrent de la grande crise actuelle.

La recommandation de l'Assemblée législative avait déjà été transmise au gouvernement, et pour lui donner plus de force l'Association libérale de Rossland l'appuya de sa propre recommandation. J'aurais cru que le gouvernement aurait plus tenu compte des recommandations de ces amis que d'une recommandation qui venait d'une autre source. Mais je regrette de voir qu'il n'en a fait aucun cas, et qu'au lieu d'augmenter les droits, ainsi que ces deux corps publics le lui demandaient, il propose d'accorder une prime qui laissera les Américains maîtres du marché canadien comme auparavant, au lieu d'aider à nos propres industriels à s'en emparer. D'après moi, le gouvernement ne prend pas le meilleur moyen d'aider aux mineurs. Sa politique ne leur assurent pas le marché du Canada, et bien qu'elle améliore un peu la situation, le gouvernement l'aurait améliorée bien davantage s'il avait suivi l'avis de ses propres amis de l'Association libérale, et s'il avait augmenté les droits de douane de façon à assurer le marché canadien à nos propres mineurs.

M. POPE : Bien que je ne veuille pas désapprouver le gouvernement d'offrir ces primes, je suis porté, ainsi que l'honorable ministre des Finances y est peut-être porté lui-même, à croire que l'offre de ces primes n'apportera pas tout le bien qu'il en espère. Comme protectionniste j'ai peut-être des préjugés à ce sujet, mais je ne vois pas clairement comment ces primes vont améliorer la situation. Si l'on considère que les droits américains sur le minérai du Canada sont de $30 par tonne, et que sur le plomb sous ses différentes formes : en gueuse, en tuyaux, en barres, en feuilles, en blanc de séruse et en minium, etc., les droits sont de $50 à $65 la tonne, car ce sont là les droits que les Etats-Unis imposent sur notre plomb, quand nous n'imposons nous-même sur leur plomb que des droits de $16, $17, $12 et même jusqu'à $3.87 par tonne, on verra que même en ajoutant une prime de $15 par tonne aux droits de douane que j'ai énumérés, que nous n'accordons pas à l'industrie du plomb au Canada le même encouragement que les Etats-Unis lui accordent dans leur pays. Je ne crois pas que nous puissions jamais arriver à assurer à la Colombie Anglaise les bénéfices que nous voudrions tous la voir gagner soit au moyen de primes soit au moyen d'une autre politique qui nous assurerait la possession absolue du marché canadien, à moins de pouvoir donner un encouragement qui rendra possible l'exportation de ces produits en pays étranger. Je crois qu'à part cette prime de $15 par tonne le gouvernement devrait imposer sur le plomb américain des droits de douane égaux à ceux que les Américains imposent sur le nôtre. Si nous ne faisons pas cela nous ne réussirons pas à développer cette industrie. Naturellement, le ministre des Finances sait que nous, membres de l'opposition, approuvons tout encouragement que le gouvernement voudra donner à l'industrie, que ce soit au moyen de prime ou autrement ; mais nous manquerions à notre devoir si nous ne faisions pas ressortir le fait que le mineur du Canada n'a qu'une protection de $15 par tonne sur son minérai, tandis que le mineur américain est protégé par des droits de $30 par tonne, ce qui met notre mineur en désavantage de $15 s'il veut exporter son plomb aux Etats-Unis.

M. GALLIHER : Les Etats-Unis n'achèteraient pas plus notre plomb quand même nous porterions la prime à $60 la tonne.

M. POPE : Si cela est vrai il nous est impossible alors d'exporter notre plomb aux Etats-Unis. Cela vient appuyer mon avis : à savoir que le gouvernement ne devrait pas hésiter un instant à élever notre tarif à l'égal de celui des Etats-Unis.

M. MacPHERSON : La plus grande partie du plomb que nous importons au Canada ne vient pas des Etats-Unis, mais nous est envoyée d'Espagne.

M. POPE : L'honorable député prétend-il que nous achetons notre plomb corroyé et en tuyaux à Mexico ?

M. GALLIHER : Ce plomb est surtout fait avec le plomb canadien, le plomb en gueuse. C'est notre propre plomb, nos propres lingots, que nous envoyons aux Etats-Unis en entrepôt et que l'on nous renvoie ici après l'avoir affiné.

M. POPE : Je suis reconnaissant à l'honorable député de Yale (M. Galliher) du renseignement qu'il vient de donner. Je suis plus convaincu que jamais que notre devoir impérieux est d'exploiter nous-même cette industrie au lieu de la laisser exploiter par les Etats-Unis pour nous. Gardons pour nous tous les avantages de cette industrie au lieu de la laisser aller aux Etats-Unis.

M. GALLIHER : Je veux faire remarquer que le gouvernement actuel a donné il y a deux ou trois ans une prime à une usine pour aider à affiner le plomb que nous envoyons aujourd'hui en entrepôt aux Etats-Unis. Cette usine a affiné une certaine quantité de plomb. C'était une expérience que l'on faisait d'un nouveau précédé qui n'avait pas encore été essayé auparavant. L'usine est petite mais elle sera agrandie. Le gouvernement lui a accordé cette prime afin de l'aider à affiner le plomb à l'aide du système électrolitique. Les propriétaires de l'usine prétendent avoir pleinement réussi, et la compagnie se prépare, si je suis bien informé, à augmenter son outillage afin de faire face à l'augmentation des demandes, mais cela prend beaucoup de temps. Jus-

qu'à présent cette usine n'a pas épuré de grande quantité de plomb, parce que pendant longtemps elle n'a fait que des expériences. Mais elle a amélioré ses méthodes graduellement, et maintenant elle est en mesure d'augmenter ses opérations.

M. POPE : Le gouvernement fera mieux je crois d'encourager une usine qui n'en est plus à faire des expériences. Il y en a en pleine exploitation. L'honorable député vient justement de nous dire que tout le temps a été dépensé en expériences.

M. GALLIHER : Pas entièrement.

M. POPE : L'honorable député a dit que ces industriels faisaient des expériences. Si on leur avait donné la protection nécessaire ils auraient utilisé les méthodes déjà en usage partout.

M. GALLIHER : L'honorable député me permettra de le contredire. La nouvelle méthode dont on a fait l'expérience n'est pas seulement grandement dans l'intérêt de la science, mais il sera d'un avantage considérable à l'affinage des métaux sur toute la face du globe, parce que c'est le procédé le meilleur et le plus économique qui puisse être inventé.

M. POPE : Cela équivaut à dire que le procédé ne peut pas être développé au Canada, et dans ce cas-là pourquoi y mettre une prime ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député croit que nous avons accordé une prime en faveur d'une méthode particulière d'épurer de plomb ; c'est une erreur nous n'avons pas accordé de prime en faveur d'aucune méthode particulière, mais nous avons accordé une prime pour l'affinage du plomb, et nous avons payé cette prime à une usine. Rien n'empêche toute autre usine de venir réclamer la prime, mais il se trouve qu'il n'y a qu'une usine en opération.

M. POPE : Il est évident que le système de primes a manqué son but ; il n'a même pas pu développer cette seule usine. Il n'a rien accompli. D'un côté, on nous dit que c'est une expérience, et de l'autre le ministre nous dit qu'on a payé la prime à la seule usine en exploitation.

M. GALLIHER : L'honorable député doit savoir, lui qui est intéressé dans cette industrie, que les huats fourneaux n'ont pas fonctionné suffisamment l'année dernière pour fournir à l'affinage. La cause en est qu'ils n'ont pu vendre leur minerai au Etats-Unis. L'encouragement à cette industrie au moyen de la prime n'y a été pour rien.

M. POPE : L'honorable député croit-il que la compagnie aimerait mieux avoir des droits de douane élevés que des primes ?

M. GALLIHER : Je pourrai répondre à l'honorable député en lui répétant ce que des personnes intéressées dans cette inlustrie et qui sont plus en mseure de connaître que moi, m'ont dit. Je pourrais dire aussi à l'honorable député qu'à nos assemblées nous n'avons pas discuté seulement la question des droits de douane. On a aussi discuté la question des primes. Quelques-uns favorisaient les droits, et d'autres les primes ; mais je suis obligé d'admettre que la majorité était d'avis qu'un ramaniement du tarif serait la meilleure chose. Tous ceux qui prendront la peine de lire le discours que j'ai prononcé sur le budget, verront que je rapporte exactement ce qui a eu lieu.

M. CLARKE : Pourquoi ont-ils adopté cette conclusion ?

M. GALLIHER : Comme dans toutes les réunions tout le monde n'appartenait pas au même parti politique ; quelques personnes ont pu être influencées par leurs préférences politiques, mais dans tous les cas telle fut la décision de la majorité.

M. CLARKE : Motivée par des préoccupations purement politiques.

M. GALLIHER : Non ; je ne veux pas dire cela.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député lui-même ne croit-il pas qu'un tarif protecteur serait plus avantageux à cette industrie que des primes ?

M. GALLIHER : Permettez que je réponde à une question à la fois. Lorsque le ministre des Finances a annoncé dans son exposé budgétaire que le gouvernement ne pensait pas devoir se rendre à la demande des propriétaires de mines en imposant un droit plus élevé sur le plomb en saumon et sur le plomb corrodé, on nous a fait entendre que l'on pourrait peut-être aider plus tard à cette industrie au moyen de primes. Je me suis mis immédiatement en communication avec les différentes associations dans mon comté et j'ai reçu en réponse plusieurs télégrammes me demandant d'insister aussi fortement que je le pourrais auprès du gouvernement, en faveur du système de primes. Après la déclaration faite par gouvernement, en faveur du régime des de prime serait appliqué, j'ai reçu de nombreux télégrammes de la part des chambres de commerce, des propriétaires de mines, des associations et d'hommes politiques de couleurs différentes, mais tous intéressés dans la réussite de l'industrie du plomb, et tous les télégrammes indiquaient que tous étaient satisfaits de la politique du gouvernement. Quelques-uns de ces télégrammes me font des éloges et pour cette raison je me dispenserai de les lire. Mais je veux en lire un, qui, après m'avoir remercié et avoir remercié ceux qui m'ont aidé à obtenir cette prime, se termine comme suit :

Nous sommes satisfaits du résultat, et nous pouvons dire que le pays se réjouit en apprenant ce que le gouvernement a fait. Transmet-

tez s'il vous plaît nos remerciements aux autres députés de la Colomie Anglaise.

(signé) George Alexander, S. S. Fowler, et G. L. Parker, membres du comité exécutif, L. Pratt, secrétaire de l'Association du plomb argentifère.

J'ai d'autres télégrammes approuvant l'action du gouvernement, et je crois avoir dans ces télégrammes la meilleure réponse que je puis donner à mes honorables amis.

M. CLANCY : Cela indique-t-il qu'ils préfèrent la prime au tarif protecteur ?

M. GALLIHER : Lorsque les propriétaires de mines, ceux qui ont placé leurs capitaux dans cette industrie, ceux qui sont le plus fortement intéressés disent que le pays se réjouit de ce que le gouvernement a fait, cela doit suffire à convaincre les honorables député des deux côtés de la Chambre que ces industriels sont satisfaits.

M. CLANCY : L'honorable député prétend-il que si le gouvernement avait décidé d'établir des droits protecteurs au lieu d'accorder des primes il n'aurait pas reçu les mêmes télégrammes de remerciement.

M. GALLIHER : Je ne puis parler que de ce que j'ai reçu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas mon désir de discuter d'une manière générale à cette heure avancée de la nuit les avantages relatifs des droits de douane ou des primes; mais il y a un point dont je veux parler, parce qu'il a rapport à la question. Supposons que nous eussions imposé sur ces articles un droit de douane modéré et raisonnable mais plus élevé que celui que nous avons déjà, ces droits n'auraient protégé que la quantité de plomb dépensé au Canada qui est environ 14,000 tonnes, tandis que ces primes seront payées sur une production de 33,000 tonnes ; la prime conséquemment aidera davantage. Dans ces circonstances, je crois qu'un industriel, quand même il serait protectionniste, comprendra que le régime des primes lui aidera davantage, lui sera plus favorable, pour le présent du moins, que des droits de douane. Je ne veux pas discuter les mérites des deux systèmes, mais je veux seulement appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'un tarif protecteur ne donnera d'avantages que sur la quantité de plomb consommée dans le pays, tandis que le système de primes profitera à toute la production.

M. WILSON : L'industrie du plomb existe-t-elle depuis longtemps au Canada ?

M. GALLIHER : On tirait du plomb, du cuivre et de l'argent des mines de Hall et de Slogan en 1885.

M. WILSON : Depuis combien de temps paye-t-on des primes ?

M. GALLIHER : C'est la première fois que l'on accorde des primes. Jusqu'à présent nous vendions aux hauts fourneaux américains tout ce que nous pouvions produire, mais nous n'en vendons plus depuis qu'aux Etats-Unis on a formé le trust des hauts founeaux du plomb, créé, nous le croyons fermement, dans nul autre but de tuer notre industrie canadienne.

M. WILSON : Lorsque vous avez fait votre discours sur le budget, avez-vous demandé un droit protecteur ou une prime ?

M. GALLIHER : Si l'honorable député veut bien consulter les Débats du 29 avril il y trouvera mon discours ; cela l'exemptera de me demander de le répéter de mémoire.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Galliher) a-t-il dit que nous n'achetions pas de plomb des Etats-Unis ?

M. GALLIHER : Nous n'achetons pas de plomb produit dans les Etats-Unis.

M. SPROULE : Nous avons acheté l'année dernière aux Etats-Unis 5,895,174 livres du blanc de plomb et de céruse.

M. GALLIHER : Pas une livre de ces articles ne provient du minerai extrait des mines des Etats-Unis.

M. SPROULE : Ce n'est pas ce que les livres bleus nous disent ; mais dans tous les cas, ce plomb vient d'un pays qui a un tarif protecteur élevé contre nous. J'aurais cru que l'honorable député faisait plus de cas des vœux exprimés par l'Association libérale de son district, qui, à la date du 10 janvier 1903, a adopté les résolutions suivantes :

ASSOCIATION LIBERALE DE ROSSLAND.

Robert T. Grigor,
Président.

Roland A. Laird,
Secrétaire.

Rossland, C.A., 10 janvier 1903.

Messieurs,—J'ai l'honneur de vous faire savoir qu'à une assemblée nombreuse des membres de cette association tenue ici hier au soir on a adopté les résolutions suivantes :—

Attendu que depuis que le tarif actuel du Canada a été adopté il s'est fait des changements qui placent le Canada dans la possibilité de pouvoir produire plus que le plomb nécessaire à la consommation nationale et que ces mines peuvent maintenant, grâce aux hauts fourneaux, placer la plus grande partie de leur plomb sur les marchés de Chine, du Japon et d'Europe, tandis que le plomb allemand et mexicain fondu aux Etats-Unis et vendu au Canada fournit à la plus grande partie de la demande au détriment des mines, des fonderies et des usines d'affinage du Canada.

Attendu que presque toutes les mines de galène argentifère sont fermées à cause de la baisse dans la valeur de l'argent et du plomb ce qui fait que les capitaux considérables placés dans l'exploitation des mines de ce district sont maintenant inactifs et que les ouvriers, dont les salaires étaient aussi élevés que ceux des ouvriers américains, et plus élevés que la moyenne des salaires payés dans le Missouri, le Mexique et l'Australie, sont sans emploi, et

Attendu que le gouvernement du Canada a, par la bouche de ses membres, déclaré que le

tarif sera remanié lorsque les conditions de l'industrie le justifiraient ; en conséquence,—

Il est résolu que les membres de l'Association libérale de Rossland, approuveront cordialement l'action des mineurs de plomb et demandent tout spécialement au gouvernement du Canada d'imposer des droits de douane suffisants pour assurer aux mines du Canada le marché indigène, et pour permettre la reprise des travaux dans les nombreux districts de la Colombie Anglaise qui souffrent maintenant de cette grande crise.

Il est de plus résolu que des copies de ces résolutions soient immédiatement envoyées aux membres du cabinet, aux sénateurs et aux députés.

RONALD A. LAIRD,
Secrétaire.

Je suppose qu'on a dû en envoyer aussi une copie au député de l'endroit, et je présume que les instructions données par les libéraux de ce district à leur représentant sont semblables. Aujourd'hui l'honorable député prétend que la prime est satisfaisante, et il ne dit pas un mot en faveur de l'établissement d'un droit de douane sur le plomb, ainsi que l'association de Rossland l'a demandé, mais il dit que cette association est parfaitement satisfaite d'avoir la prime. Après la déclaration du ministre des Finances dans son exposé budgétaire qu'il ne croyait pas sage de modifier pendant la présente session les droits sur le plomb, je présume que l'honorable député a dû se contenter de la demi-mesure qu'on lui a offerte, bien qu'il ne croit pas sincèrement que ce droit est le meilleur moyen d'aider à l'industrie du plomb au Canada. La Colombie Anglaise s'il faut s'en rapporter au vœu émis par l'Assemblée législative le 11 juin 1902 et à celui de l'Association libérale de Rossland—et cette résolution n'est pas la seule de même genre que d'autres associations libérales ont adoptées—est évidemment en faveur d'un impôt douanier sur le plomb et non pas d'une prime. Vous donnez à la Colombie Anglaise non pas ce qu'elle croit être la meilleure chose, mais une simple mesure de soulagement.

M. GALLIHER : Je ne crois pas que ceux qui m'ont envoyé ici, qu'ils soient libéraux, conservateurs et ouvriers, aient raison de se plaindre de la manière dont j'ai défendu leurs intérêts à propos de cette question du plomb. Je m'en rapporte à leur jugement. J'espère que l'honorable député ne croit pas que je suis resté inactif jusqu'au moment où le ministre des Finances a fait son exposé budgétaire, et que je n'ai pas défendu les intérêts qu'on m'avait demandé de soutenir.

M. SPROULE : L'honorable député croit-il que ceux qui ont adopté cette résolution savaient ce qu'ils voulaient ?

M. GALLIHER : J'ai représenté au gouvernement exactement ce qu'on m'avait chargé de représenter. L'honorable député sait bien que lorsqu'un député demande quelque chose au gouvernement, il prend les meilleurs moyens possibles, s'il connaît son affaire. Ceci expliquera probablement dans une certaine mesure les résolutions dont je me suis armé avant de venir ici.

M. CLARKE : Est-ce que ces résolutions étaient simplement un leurre?

M. GALLIHER : Vous en penserez ce que vous voudrez. Nous agissons chez nous comme on agit dans les autres parties du Canada et par tout le monde.

M. LEFURGEY : Puis-je demander à l'honorable député s'il a modifié ses opinions?

M. GALLIHER : L'honorable député sera-t-il assez bon de me permettre de répondre à l'honorable député de Grey-est et ensuite je répondrai avec le plus grand plaisir à toute question qu'il voudra bien me poser. L'honorable député a cité la résolution de l'Association libérale de Rossland, et a dit que cette association n'avait pas reçu ce qu'elle avait demandé, mais était obligée d'accepter ce qu'on lui a offert, parce qu'elle ne pouvait pas obtenir plus. Je lirai un télégramme du 8 juillet, lendemain du jour où ce projet de résolution a été inscrit sur le feuilleton de la Chambre. Ce télégramme se lit comme suit:

Rossland, C.A., 8 juillet.

W. A. Galliher, M.P.,
Ottawa.

Nous vous félicitons et félicitons aussi le sénateur Templeman, les députés de la province et le gouvernement pour la belle attitude qu'il a prise sur la question du plomb.

Ce télégramme porte la signature du président de l'Association libérale. Je pourrais, si mes honorables amis le désirent, citer beaucoup d'autres documents qui prouveront que le peuple est satisfait, car personne n'avait jamais espéré obtenir une prime de $15 par tonne sur le plomb. Tout le monde est extrêmement satisfait.

M. M. J. MACPHERSON (Burrard) : Simplement pour éclaircir un peu plus cette affaire, je dirai que j'ai eu l'avantage d'assister, dans la ville de Vancouver, à une des premières assemblées que les propriétaires de mines de galène argentifère dans la Colombie Anglaise ont tenues. Tous n'étaient pas du même avis quant à la meilleure méthode à suivre pour remédier aux difficultés qui les entouraient. La question des primes a été longuement discutée. L'opinion générale semblait être que le gouvernement n'accorderait pas de prime et à cause de cela l'on croyait qu'il valait mieux demander au gouvernement d'élever les droits de douane.

La consommation du plomb au Canada l'année dernière a été de 12,000 tonnes, soit de 24,000,000 de livres. On a exporté du plomb de la Colombie Anglaise pour la première fois en 1897. Les exportations depuis cette époque jusqu'à l'année dernière ont été comme suit :

	Livres.
1887	204,800
1888	674,500
1889	165,100
1890	rien.
1891	rien.
1892	808,420
1893	2,135,023
1894	5,662,523
1895	16,475,464
1896	24,199,977
1897	38,841,135
1898	31,693,559
1899	21,862,436
1900	63,358,621
1901	51,582,906
1902	22,536,381

Cette production immense en comparaison de notre consommation montre quel petit marché nous avons en Canada pour le plomb. Le Syndicat du plomb a été formé dans les Etats-Unis, en 1901, et en 1902 notre production totale était exactement la même que notre consommation, peut-être un peu moins. Notre production totale était de 22,536,381 et nous avons consommé cette année-là 24,000,000 de livres. Nous avons virtuellement fourni seuls notre marché.

M. SPROULE : Si nous avons importé 15,000,000 de livres de plomb étranger comment l'honorable député peut-il dire——

M. MACPHERSON : C'est vrai ; mais nous avons exporté dans le même temps 22,536,381 de livres. La plus grande partie du plomb que nous importons est du plomb espagnol.

M. SPROULE : Mais l'honorable député a dit que nous avions fourni à notre propre marché. Il me semble évident que non.

M. MACPHERSON : Nous avons vendu assez de plomb pour fournir à notre consommation ; mais nous en avons acheté à part cela, parce que le prix offert pour notre propre plomb n'était pas suffisant. L'honorable député de Grey-est a cité les résolutions de l'Association libérale de Rossland. Qu'il me permette de citer un article du "Ledger", de New-Denver, un journal conservateur et un des représentants les plus autorisés des intérêts miniers de la Colombie Anglaise. Le 16 juillet, le "Ledger" publiait l'article suivant :

Perspective plus brillante.

La perspective d'une reprise des affaires dans les mines de galène argentifère de Kootenay est beaucoup plus brillante depuis que nous est arrivée d'Ottawa l'assurance que le gouvernement fédéral allait donner $500,000 pour venir en aide des propriétaires de mines. De toutes les parties du pays où il y a des mines de plomb en exploitation on nous rapporte que la confiance renaît, et il n'y a aucun doute que des mines qui jusqu'à présent n'avaient été exploitées que sur une petite échelle seront bientôt mises sur le plus grand pied de développement possible. Le sénateur Turner, principal propriétaire du groupe Sullivan, dans le Kootenay-est s'est exprimé comme suit au "Herald" de Crambrook :

"Cette prime va permettre à la Compagnie Sullivan de commencer les travaux immédiatement et de compléter son fourneau cette année."

Des rapports du même genre nous parviennent d'autres mines. J. L. Parker, de la mine North Star dit :

"Tant que la prime sera servie, nous pourrons être certains d'avoir beaucoup d'ouvrage pour les raisons suivantes :

Premièrement, les établissements miniers qui sont en état d'expédier, mais qui n'expédiaient pas, expédieront naturellement leur minerai.

Deuxièmement, ceux qui ne font que commencer à se développer, mais dont le développement est arrêté, reprendront naturellement les travaux.

Troisièmement. les propriétaires de terrains dont la surface promet, devront naturellement y faire des travaux ; mais dans tous les cas ils trouveront plus facilement à vendre ces terrains que pendant ces dernières années.

Quatrièmement, le prospecteur sera encouragé à rechercher de nouvelles mines, et le résultat sera probablement l'ouverture d'un ou deux nouveaux districts.

Cinquièmement,les salaires remonteront à leur chiffre d'autrefois et la circulation sera d'environ $2,500,000 par année au lieu de $500,000.

Sixièmement, les marchands qui ont diminué leur fonds de marchandise, en achèteront de nouvelles dans l'est, et les chemins de fer auront plus de trafic.

Septièmement, les fourneaux s'allumeront, un plus grand nombre de personnes seront employées, et une bonne partie du minerai qui maintenant n'est pas utilisée sera vendue. C'est le côté important de la question car un plus grand nombre d'ouvriers trouveront de l'emploi.

La somme qui sera distribuée pendant cinq ans sur la base de $15 par tonne, sera d'environ $2,500,000 et comme les propriétaires de mines devront pendant la même période dépenser $10,000,000 de plus qu'ils ne l'aurait fait sans la prime, on comprendra que l'aide que le gouvernement accorde, bien que tardive, sera une aide directe au district de $2,500,000, outre l'aide indirecte de $10,000,000.

John A. Finch a dit : La prime va nous permettre d'ouvrir la mine Saint-Eugène cet été. Autrefois nous employions 200 hommes et expédiions 3,000 tonnes de plomb concentré par mois. Le plomb concentré donne 65 pour 100 de plomb pur.

Bryon N. White de la mine Slocan Star dit : "Les propriétaires de mines obtiennent du gouvernement du Canada tout ce qu'ils ont demandé. L'effet de la prime sera certainement avantageux. La mine Slocan Star, qui expédiait du minerai à la American Smelting and Refining Co., et avait suspendu ses expéditions, il y a quelque temps, a obtenu une nouvelle commande de minerai pour le fourneau de Trail et recommencera prochainement a expédier. On dit que la prime ne sera payée que sur le plomb extrait, fondu et affiné dans le Canada. En expédiant au fourneau de Trail nous allons recevoir toute la prime.

Je n'ai aucun doute que, vu la stimulation dans la production causée par la prime le gouvernement sera appelé à payer la somme entière de $500,000 par année. La prime sera d'un bénéfice indirect encore plus grand pour la province, parce qu'elle fera placer plusieurs millions de dollars de capitaux anglais et américains dans l'exploitation des mines de plomb de Slocan et de Kootenay.

Je pourrais citer des pages complètes des journaux de la Colombie Anglaise où l'on s'exprime dans le même sens. Plus d'une fois des propriétaires de mines ont demandé

au gouvernement de les aider et ils apprécient aujourd'hui l'aide que le gouvernement leur donne, aide qui va permettre de vendre le plomb à meilleures conditions. Peu leur importe que ce résultat soit provoqué par un régime de primes ou par le relèvement des droits de douane ; et tous les propriétaires de mines dans la Colombie Anglaise sans exception vous diront aujourd'hui qu'une prime de $15 par tonne équivaut à beaucoup plus que le tarif proposé en premier lieu.

M. LEFURGEY : Ce n'est pas pour le plus grand bien du pays.

M. MACPHERSON : Au contraire. L'industrie du plomb était en butte à de grandes difficultés, et on a la confiance maintenant que ces difficultés sont disparues ; c'est tout ce que nous désirions.

M. POPE : Je suis heureux de voir que je suis appuyé dans mon attitude par une autorité que l'honorable député de Yale et Caribou devra reconnaître comme excellente. J'ai parcouru le discours de l'honorable député, et je découvre que le 29 avril dernier il m'appuyait en tout et partout. Il a fait voir d'abord les dommages causés par la concurrence du plomb mexicain extrait par des mineurs qui ne gagnent que 50 cents par jour, et qui entrent en concurrence dans la Colombie Anglaise avec des ouvriers qui reçoivent $3 à $3.50 par jour. Si l'honorable député représente les ouvriers de cette partie du pays il devra songer sérieusement à la concurrence que ce plomb leur fait. La prime ne diminuera pas la concurrence, à moins qu'il s'agisse simplement de tirer de cette prime assez d'argent pour exploiter un certain nombre de mines. Je vois que l'honorable député de Yale et de Caribou a dit dans ce discours :

> A l'essemblée de Sandon, on décida à l'unanimité d'envoyer à Ottawa une députation qui expliquerait les faits au gouvernement, qui lui demanderait d'imposer sur notre plomb, un droit qui permettrait aux propriétaires de mines d'exploiter cette industrie avec avantage ; nous ne demandons pas même les privilèges accordés aux producteurs américains.

En réponse à un honorable député qui lui demandait ce qui, d'après lui, était un droit suffisant sur le plomb, il s'exprimait comme suit :

> Nous avons demandé l'imposition de droits similaires à ceux du tarif Dingley, soit un impôt de 2½ cents par livre sur le plomb en saumon, et de 2¾ cents par livre sur le plomb corrodé, si je ne me trompe. Ce serait une protection "suffisante", mais je n'ai pas hésité à employer le mot suffisant.

Vous voyez, M. le président, que lorsqu'il sortait tout frais de son comté et de cette assemblée de Santon qui s'est prononcée unanimement en faveur d'un droit de douane, mon honorable ami demandait au gouvernement de protéger l'industrie du plomb en imposant un droit de douane et non pas en accordant des primes.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'appellerai l'attention de l'honorable député (M. Pope) que le règlement de la Chambre défend de faire allusion à un débat antérieur et il est certainement contraire aux règles de lire des extraits de discours.

M. POPE : Je faisais allusion à une opinion exprimée par l'honorable député (M. Galliher) sur le même sujet, et voici, M. le président, une phrase qui vous intéressera:

> Un tarif suffisant nous aiderait à surmonter la difficulté.

J'ai dit que cela pourrait être le résultat de notre régime de prime, et l'honorable député de Yale et Caribou est du même avis que moi. C'est le discours qu'il a prononcé sur l'exposé budgétaire lorsqu'il était tout frais arrivé à Ottawa :

> Nous espérions que les ministres, s'ils ne pouvaient nous donner ce que nous leur demandions, par un relèvement des droits, nous accorderaient au moins la faveur que notre population réclame comme un droit et que je demande ce soir, c'est-à-dire, protéger l'industrie du Canada.

L'honorable député, M. le président, devrait être assez franc pour admettre que bien que lui-même, comme moi-même préfère avoir la moitié d'un pain que de n'en pas avoir du tout, il est très clair que le pays ne reçoit pas ce qu'il a demandé, et ce que ses électeurs lui ont recommandé à lui-même de demander. De sorte que cette industrie ne sera pleinement satisfaite que lorsqu'elle recevra la protection suffisante dont l'honorable député a parlé, protection égale au tarif Dingley ou quelque chose de mieux. Je n'ai pas besoin d'insister plus longtemps sur ce sujet l'honorable député et moi sommes entièrement d'accord, et je suis heureux, moi qui habite l'est du pays, mais qui ai certains intérêts dans l'ouest, bien que je ne sois pas aussi au fait de tous les détails de cette industrie que celui qui habite là-bas, et que je n'en possède pas une connaisance scientifique, de constater que l'honorable député qui a l'honneur de représenter le district de Yale et de Caribou dans cette Chambre me corrobore lorsque je dis que le gouvernement n'accorde pas aux propriétaires de mines de la Colombie Anglaise ce qu'ils ont demandé unanimement dans cette assemblée.

M. BELL : Un côté très important de cette industrie est la question du combustible. Je vois que les chambres de commerce et autres associations dans la Colombie Anglaise attachent une très grande importance au développement des mines de charbon que possède le gouvernement du Canada au pas du Nid-de-Corbeau. L'intention du gouvernement en accordant cette prime est certainement de placer l'industrie minière de la Colombie Anglaise sur une base aussi profitable et satisfaisante que possible.

Puis-je demander au gouvernement ce qu'il a fait pour se rendre aux vœux de la Chambre de commerce de la Colombie Anglaise qui demandait au gouvernement d'exploiter lui-même les houillères sur la crique Morrissey à des conditions qui permettraient à d'autres compagnies minières du Canada dans cette partie du pays d'en régler la production.

J'ai découvert lors de ma visite à la Colombie Anglaise l'automne dernier que la question du combustible était si importante que l'on considérait qu'à moins qu'elle ne fut réglée, tout ce que le gouvernement pourrait faire pour aider à l'industrie du plomb au moyen d'une prime, serait sans effet. L'industrie est exposée à être arrêtée par les grèves de mineurs et sera mise en grand péril par l'élévation du prix du charbon ou du coke ; à tel point que l'on a proposé que le gouvernement devrait prendre des mesures pour garantir un approvisionnement suffisant de coke ou charbon à un prix minimum. Je sais que cette question n'a pas de relations directes avec celle des primes, mais, comme il est esentiel que cette question de combustible soit placée sur une base certaine avant que l'on puisse espérer des bénéfices de la prime, puis-je demander que l'on porte attention aux représentations qui ont été faites par les représentants de l'industrie minière et spécialement de l'industrie du plomb?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans toutes les représentations qui ont été faites au gouvernement au sujet de l'industrie du plomb, je ne crois pas qu'il ait jamais été question de combustible. Il se peut qu'on en ait parlé à mes collègues. Le développement des terrains houillers est plutôt du ressort du ministère de l'Intérieur. Mais ceux qui faisaient partie de la délégation au sujet du plomb n'ont jamais dit que la question du combustible les embarrassait. Quant à la question générale du développement des terrains houillers qui appartiennent au gouvernement, cela mérite considération, et il y a aucun doute que le ministre de l'Intérieur s'en occupera.

M. BLAIN : Si je me rappelle bien, l'honorable député de Yale et Caribou (M. Galliher) a dit la première fois qu'il a soumis la question au gouvernemnt, que l'on avait tenu dans l'ouest trois assemblées distinctes au sujet de l'industrie du plomb. La première assemblée eut adopté cette résolution unanimement, on a convoqué une autre assemblée dans la ville de Nelson, et cette assemblée a voté de nouveau en faveur de la résolution adoptée par les mineurs assemblés à Sandon. La troisième et dernière assemblée a été tenue à Sandon, et il a été résolu unanimement de demander au gouvernement d'imposer un droit de douane sur le plomb, et non pas d'accorder une prime. Après que le ministre des Finances eût fait ses déclarations à la Chambre, l'honorable député de Yale et Caribou a reçu des propriétaires de mines de plomb dans l'ouest des télégrammes lui demandant d'insister auprès du gouvernement pour qu'il suspende sa décision en faveur d'une prime et qu'il élève les droits de douane.

Il ne peut pas y avoir de doute que ceux qui sont engagés dans l'industrie des mines dans l'ouest, ne sont pas en faveur d'une prime.

M. GALLIHER : Ai-je dit cela ?

M. BLAIN : L'honorable député l'a-t-il dit? Je vais citer cette partie de son discours.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne puis pas permettre cette citation. L'honorable député (M. Galliher) ne nie pas avoir dit ce qu'on lui attribue, et cela a la même valeur que si on donnait lecture de son discours. Ce discours a été prononcé lors de la discussion sur le budget ; il fait partie d'un débat antérieur et il ne peut pas être rappelé ici.

M. CLARKE : Si vous voulez déclarer, par votre décision, s'il l'a dit ou non, nous serons satisfaits.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai donné ma décision. On ne peut revenir sur un débat antérieur.

M. BLAIN : Je croyais que dans une discussion comme celle-ci, on pouvait faire allusion à un débat concernant la même question.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Voici ce qui en est : l'honorable député (M. Blain) peut continuer et se servir des arguments qui ont été employés au cours du débat sur le budget, mais d'une manière générale, sans faire allusion à ce débat, sans en lire des extraits. Cela est strictement défendu.

M. BLAIN : Je ne veux pas enfreindre le règlement, M. le président, mais je maintiens que la requête des mineurs et de ceux qui sont intéressés dans l'industrie du plomb, dans la Colombie Anglaise a été interprétée par la Chambre comme si ces derniers étaient unanimes à demander l'imposition d'un droit sur cet article ; et l'honorable député (M. Galliher), ni aucun représentant de l'ouest, n'ont jamais demandé au gouvernement ni au ministre des Finances d'accorder une prime sur le plomb, tant que le gouvernement n'a pas fait savoir qu'il était impossible de mettre un droit de douane sur cet article, mais qu'une prime pourrait être accordée. Après cette déclaration du ministre des Finances, les représentants de l'industrie minière de l'ouest télégraphièrent à leurs députés d'employer toute leur influence pour obtenir, non une prime, mais un droit.

M. GALLIHER : Je nie que les choses se soient passées comme l'honorable député les rapporte.

M. BLAIN : Après cette dénégation, j'espère qu'on me permettra de lire ce que l'honorable député a dit.

J'ai reçu de nombreux télégrammes, et des résolutions des chambres de commerce des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise me demandant d'insister auprès du gouvernement pour qu'il revienne sur sa décision et consente à relever le tarif, en ce qui concerne le plomb.

M. GALLIHER : L'honorable député a ajouté que j'avais demandé de ne pas accorder de prime. C'est ce que j'ai nié et cela n'est pas dans mon discours.

M. BLAIN : J'ai compris, à la déclaration du ministre des Finances, comme l'honorable député a dû le comprendre aussi, qu'une résolution serait soumise à la Chambre durant cette session qui donnerait ou tâcherait de donner satisfaction à l'ouest, relativement à cette industrie. L'honorable député ne niera pas cela.

M. GALLIHER : Je ne nie rien de ce que j'ai dit.

M. BLAIN : Quand cette déclaration fut faite——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Un mot, s'il vous plaît. Quand on reproche à un député d'avoir dit quelque chose et qu'il nie l'avoir dit, la question doit en rester là ; sa parole doit être acceptée ; voici ce que dit le règlement au sujet des débats antérieurs :

Nul député, en parlant, ne peut faire allusion à ce qui s'est dit ou fait au cours d'un débat antérieur, pendant la même session.

M. R. L. BORDEN : Cette règle souffre plusieurs exceptions, et celle que vous avez citée, à propos de l'autre point, n'est peut-être pas exprimée avec autant de précision qu'elle devrait l'être. Si deux députés ont eu la même connaissance personnelle d'un même fait, l'un n'est pas tenu d'accepter la déclaration de l'autre, car la règle s'appliquerait aux deux, et chacun serait tenu d'accepter l'affimation de son contradicteur. Cette règle ne s'applique que dans le cas où un seul a eu personnellement connaissance du fait, c'est, du moins ainsi que je l'interprète. Quant à la règle concernant un débat antérieur, telle qu'elle est exposée dans May—je ne l'ai pas lue dans Bourinot —malgré tout mon respect pour votre décision, elle n'est pas aussi absolue que vous venez de le dire.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai cité le texte même.

M. R. L. BORDEN : Je parle de la règle posée par May, que j'ai eu occasion d'examiner récemment. Par exemple : le ministre des Finances, sur une motion pour que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, prononce son discours sur le budget et la séance du comité est levée ; plus tard, la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens pour reviser le tarif, et tout député peut, à cette séance, faire allusion au discours sur le budget, parce qu'il s'agit de discuter la même question, au moyen de la même procédure.

C'est à peu près ce qui a lieu ici. Le ministre des Finances a traité cette question de l'industrie du plomb, et certains autres députés l'ont traitée aussi au cours du même débat. Aujourd'hui, l'honorable ministre des Finances sans demander à la Chambre de se former en comité des voies et moyens fait virtuellement la même chose, en soumettant à la Chambre une résolution concernant les primes. Je considère qu'on ne réussira qu'à créer des embarras, si, dans la discussion d'une résolution de cette nature, on ne nous permet pas de revenir sur le débat qui a eu lieu sur le discours du budget.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne partage pas la manière de voir de l'honorable député (M. Borden). Si une proposition est soumise à la Chambre, si elle est discutée et adoptée ou rejetée définitivement, cette discussion devient un débat antérieur, à toutes fins que de droit. Une simple résolution, en comité des subsides, devient un débat antérieur, quand la Chambre a donné sa décision ; autrement toutes les résolutions et les questions deviendraient tellement embrouillées et enchevêtrées les unes dans les autres, que nous ne saurions plus ce qui est un débat antérieur ou un débat pendant. Je ne crois pas que la règle posée par May, puisse être interprétée, comme le fait l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Je crois le contraire.

M. SPROULE : Supposons qu'il s'agisse d'un bill et qu'un député présente une motion en demandant l'adoption en deuxième délibération ; supposons encore que cette motion affirme, virtuellement le principe du bill et qu'elle soit adoptée. D'après votre interprétation, M le président, cela deviendrait un débat antérieur. Si ce bill revient devant la Chambre et que cette dernière se forme en comité, quand bien même le comité tiendrait plusieurs séances, nous aurions parfaitement le droit de revenir sur toute discussion se rapportant à ce bill, puisqu'il s'agirait toujours de la même question.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Si l'honorable député veut consulter le règlement, il verra que cette règle ne s'applique pas aux bills. Un bill est censé ne faire qu'une seule discussion, depuis le préambule jusqu'au dernier article, et par conséquent on peut y revenir de temps à autre. Mais une proposition, sous forme de résolution ou sous toute autre forme semblable, est régie par la règle que je viens de donner. La règle concernant un débat antérieur se trouve à la page 426 de May, dans une note au bas de la page :

Cette règle, cependant, ne s'applique pas aux différentes phases d'un bill, mais elle s'applique dans tous les autres cas.

M. BLAIN : Je me soumets à la décision du président. Mais je voudrais m'entendre avec l'honorable député de Yale et Caribou sur cette question. Puis-je lui demander si, lorsqu'il est venu ici avec une requête des représentants de l'industrie du plomb dans l'ouest, cette requête ne demandait pas unanimement au gouvernement d'imposer un droit sur le plomb ?

Le MINISTRE DES DOUANES : M. le président——

M. BLAIN : Je demande pardon à l'honorable ministre, ce n'est pas à lui que j'ai posé la question.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne tiens pas à m'imposer, mais mon honorable ami ne semblait pas croire qu'il fût nécessaire de répondre à cette question.

M. BLAIN : Quoi que puisse en penser le ministre, je considère que c'est nécessaire. Le comité devrait être fixé sur ce point. Il ne suffit pas que certains députés déclarent que les intérêts du plomb dans l'ouest sont suffisamment protégés par cette prime, quand pas un des intéressés dans cette industrie ne l'ont demandée. Par l'entremise de leurs représentants ils ont demandé l'imposition d'un droit sur le plomb. Je demande maintenant à l'honorable député si j'ai mal compris les explications qu'il a données à la Chambre ? Est-il exact de dire que les représentants de l'industrie du plomb dans l'ouest, s'étant réunis à trois endroits différents, en trois occasions différentes, ont adoptés à l'unanimité des résolutions demandant au gouvernement d'imposer un droit sur le plomb ?

M. GALLIHER : L'honorable député ne doit pas m'accuser d'avoir dit dans mes discours des choses qui n'étaient pas vraies. Mes déclarations sont là, et il peut les lire.

M. BLAIN : L'honorable député de Burrard (M. Macpherson) dit aussi que les personnes intéressées dans l'industrie du plomb sont satisfaites. Veut-il avoir l'obligeance de dire si ces intéressés de l'ouest lui ont demandé, comme à leur représentant, d'insister auprès du gouvernement pour obtenir un droit sur le plomb ou une prime ?

M. MACPHERSON : A une assemblée tenue à Vancouver, après celle qui a eu lieu à Nelson, ils ont adopté, à l'unanimité, une résolution demandant l'imposition d'un droit. Mais je puis dire à l'honorable député qu'entre eux ils étaient loin d'être unanimes sur la question de savoir s'ils demanderaient un droit ou une prime. Je puis dire aussi que s'ils avaient soupçonnés qu'ils recevraient une prime de $15 par tonne, ils n'auraient jamais demandé l'imposition d'un droit.

M. WILSON : Une si belle prime.

M. MACPHERSON : Oui, c'est une prime amplement suffisante. L'honorable député me permettra de lui dire que s'il allait dire dans le district de Kootenay que le gouvernement aurait dû imposer un droit au lieu d'accorder une prime, il créerait du mécontentement, parce que tout le monde est satisfait.

M. POPE : Nous verrons cela plus tard.

M. MACPHERSON : Nous serons là pour vous répondre.

M. BLAIN : L'honorable député prétend que si les personnes intéressées dans l'industrie du plomb avaient su que le gouvernement leur accorderaient une prime de $15 par tonne, elles n'auraient jamais demandé l'imposition d'un droit. Peut-il me dire comment il se fait, qu'après la déclaration du ministre des Finances qu'il y aurait une prime sur le plomb, ces mêmes personnes ont envoyé des télégrammes à leurs représentants à Ottawa, les priant de demander au gouvernement d'imposer un droit. Comment expliquer cela, si tout le monde était satisfait ? C'est l'honorable député de Yale qui nous a dit que ces télégrammes avaient été envoyés.

M. MACPHERSON : A la même époque, j'ai reçu de l'association minière de Victoria un télégramme me priant de demander une prime de $8 par tonne. Que pense de cela l'honorable député ?

M. BLAIN : Je ne crois pas que l'honorable député puisse nous montrer un télégramme des représentants de l'industrie du plomb dans tout l'ouest, demandant au gouvernement d'accorder une prime au lieu d'imposer un droit sur le plomb.

M. MACPHERSON : Dois-je comprendre que l'honorable député prétend que je ne dis pas la vérité ?

M. BLAIN : Je ne suis pas responsable de l'interprétation que l'honorable député donne à mes paroles. Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. Je ne suis pas aussi au courant de cette question que les représentants de la Colombie Anglaise, mais j'ai eu l'avantage de causer avec certaines personnes intéressées dans cette industrie du plomb et je déclare, sans craindre d'être contredit, que les personnes intéressées dans cette industrie ont demandé au gouvernement d'imposer un droit sur le plomb, afin de leur assurer le marché canadien. Ni dans les écrits des journaux de l'ouest, ni dans les résolutions qui ont été adoptées, on ne trouvera quoique ce soit de nature à justifier l'honorable député de prétendre que les représentants de l'industrie du plomb dans l'ouest demandaient au gouvernement d'accorder une prime sur cet art. L'ouest ne demande et n'a jamais demandé qu'une chose, c'est que le gouvernment élève les droits sur le plomb.

M. OLIVER : Je représente un district de l'ouest et je puis dire que j'ai reçu un grand nombre de lettres concernant l'industrie du plomb, et dans aucune il n'était

question d'un droit. Ces gens demandaient au gouvernement de venir en aide à l'industrie du plomb, mais la forme de cette aide n'était pas indiquée.

M. BLAIN : L'honorable député peut-il dire si dans ces lettres on demandaient une prime.

M. OLIVER : Non.

M. BLAIN : L'honorable député oserait-il prendre sur lui d'affirmer que les personnes intéressées dans l'industrie du plomb aiment autant une prime qu'un droit ?

M. OLIVER : A moins d'avoir perdu la tête, elles devraient l'être. Puisque nous importons 20,000,000 de livres de plomb et que nous en produisons deux ou trois fois plus, je ne vois pas quel avantage l'industrie du plomb en ce pays pourrait retirer de l'imposition d'un droit. Si la production doit être exportée à l'étranger, un droit ne modifiera pas le prix du plomb dans les pays où il sera vendu. Si la plus grande partie du plomb canadien est vendue à l'étranger, le prix de tout le plomb exporté ne sera pas affecté par le droit. Je puis ajouter comme renseignement, que j'ai discuté cette question avec une personne qui se donnait comme le représentant de l'industrie minière dans la Colombie Anglaise et elle m'a déclaré que ce qu'il fallait à cette industrie c'était l'augmentation du droit et une prime.

M. POPE : C'est cela. C'est absolument ce qu'il faut.

M. OLIVER : Mais ni ce représentant, ni personne de ceux avec qui j'ai parlé de cette question, n'ont exprimé de préférence en faveur d'une méthode ou d'autre. On désirait un moyen quelconque de protéger cette industrie et, d'après ce que je comprends, la prime accordée est suffisante pour atteindre ce résultat. Maintenant que les intéressés savent quelle prime le gouvernement accorde, ils nous ont fait savoir par leurs représentants qu'ils sont satisfaits. Peu importe que par le passé l'industrie du plomb dans la Colombie Anglaise se soit prononcée en faveur d'une forme de protection plutôt qu'une autre. Maintenant que ces gens connaissent le secours qu'ils ont à attendre du gouvernement, qu'il nous ont fait savoir, par leurs représentants, qu'ils sont satisfaits, la Chambre devrait l'être aussi.

M. BLAIN : Cela ne peut pas être un exposé fidèle de la situation. Les intéressés dans l'industrie du plomb dans l'ouest ont tenu des assemblées avant l'ouverture de la présente session, à Sandon d'abord, puis à Nelson et ensuite à Sandon encore. Dans aucune de ces assemblées on n'a adopté de résolutions demandant au gouvernement d'accorder une prime sur le plomb, mais à toutes on a adopté, à l'unanimité, une résolution demandant au gouvernement d'augmenter le droit sur cet article. On doit supposer que les représentants de cette industrie, réunis en convention, savaient ce qu'ils leur fallait. Je ne crois pas que l'honorable député d'Alberta puisse venir déclarer aujourd'hui que ces gens sont satisfaits d'une prime. Quand des représentations ont été faites au cours de la session, lui demandant d'imposer un droit sur le plomb et après que le ministre des Finances eut déclaré qu'une prime sera accordée, comment se fait-il que les représentants de cette industrie dans l'ouest, après avoir lu les déclarations du ministre des Finances, aient télégraphié à leurs représentants d'insister auprès du gouvernement pour qu'il impose droit ?

M. OLIVER : La raison en est qu'ils ignoraient quelle prime serait accordée.

M. BLAIN : C'est là l'explication, n'est-ce pas ? Quoi qu'il en soit, je n'insisterai pas davantage.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quand j'ai demandé la parole, il y a un instant, mon intention était d'expliquer en quoi la proposition actuelle est de nature à encourager l'industrie du plomb. Toute la Chambre connaît les faits qui se rapportent à cette question, ainsi que les conditions du marché. Je crois que tout le monde admet que c'est une industrie à laquelle l'Etat doit venir en aide, d'une manière ou d'une autre. A mon point de vue, nous n'avons pas beaucoup à nous préoccuper de savoir si les producteurs de plomb, eux-mêmes, préfèrent une prime ou un droit. Je crois que ce qui vient d'être dit est exact ; ils aimeraient à avoir une prime et ils aimeraient aussi à ce que le droit fut augmenté. Autant que j'ai pu en juger à la suite de conversations que j'ai eu avec quelques-uns d'entre eux, ils auraient voulu avoir les deux. Je n'ai pas le moindre doute que les premières demandes étaient en faveur de l'imposition d'un droit. Mais le gouvernement n'est pas tenu d'accorder tout ce qu'on lui demande. Son rôle est d'écouter les représentations qui lui sont faites, de recevoir poliment ceux qui les font, de bien peser les raisons qui lui sont données, et c'est après avoir fait tout cela que le gouvernement a pris sur lui de soumettre la présente résolution.

Ceci doit règler la question quant à la nature des recommandations qui ont été faites au gouvernement. Ce dernier s'est rendu compte que tout le pays était intéressé dans cette industrie et que, partant, tout le pays devait contribuer à l'encouragement donnée à cette industrie. Dans sa sagesse il a décidé que le meilleur moyen d'arriver à ce résultat était la résolution qui nous est maintenant soumise. Si j'avais à me prononcer personnellement sur la question, je serais porté croire que lorsque les représentants de cette industrie insistaient si fortement auprès du gouvernement pour obtenir une augmentation des droits, ils ne soupçonnaient pas que le gouvernement consentirait à leur accorder une prime aussi élevée. Les ren-

seignements que j'ai reçus, corroborés par les télégrammes que viens de lire l'honorable député (M. Galliher), me portent à croire que tous les intéressés sont satisfaits. J'hésiterais à donner ma propre opinion sur la meilleure juges de la question, mais à mon point de vue, je considère qu'ils doivent être plus satisfaits d'une prime que d'un droit, parce qu'un droit ne pourrait leur profiter que par ricochet.

M. POPE : Ce serait un avantage permanent.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne sais pas si l'avantage serait aussi permanent que cela, mais dans tous les cas, l'honorable député admettra que les producteurs ne pourraient profiter du droit que par ricochet, parce qu'un droit affecterait beaucoup d'articles de commerce qui, tout en ayant des rapports avec l'industrie du plomb, ont déjà subi deux ou trois transformations, tandis qu'avec une prime nous atteignons directement le producteur. Les droits sur ces produits devraient être remaniés à ces différentes phases de fabrication, avant que le producteur du plomb profitât de l'augmentation du droit. Au lieu qu'avec une prime il bénéficie directement de l'action du gouvernement.

Je ne suis pas en état de dire si les fabicants de plomb préféreraient un droit à une prime. Mais je considère que si la Chambre adopte cette résolution, cette industrie en retirera un encouragement direct. Personne ne paraît s'opposer directement à cette résolution. La seule divergence d'opinion s'est produite sur le meilleur moyen à prendre pour encourager cette industrie, et puisque le gouvernement a choisi celuici, il me semble que nous ferions bien de l'adopter.

M. R. L. BORDEN : Je crois aussi, M. le président, que personne dans cette Chambre ne s'oppose à l'adoption de cette résolution. Il est heureux que nous n'ayons pas en ce moment la présence de libre-échangistes irréductibles, comme le premier ministre et le ministre du Commerce, car je suis convaincu qu'ils soulèveraient de fortes objections s'ils savaient que le ministre des Finances propose cette résolution, surtout après que le ministre des Douanes nous a expliqué que c'est un moyen direct, et non pas détourné, de mettre l'argent entre les mains de ces corporations sans entrailles contre lesquelles on déclamaient avec tant de violence autrefois.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai jamais fait cela.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Douanes vient de nous expliquer que cette prime met l'argent directement dans la poche des producteurs de plomb, mais le ministre du Commerce cherchait autrefois à soulever le pays, parce que, disait-il, l'argent allait indirectement aux industriels.

D'après le raisonnement du ministre des Douanes, cette résolution se recommande surtout parce que l'argent irait directement aux fabricants et que, partant, tout le monde doit être satisfait, même les libre-échangistes convaincus qui n'ont plus l'air de croire que les primes sont la forme le plus extrême de la protection.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai jamais parlé de mettre de l'argent dans la poche de qui que ce soit.

M. R. L. BORDEN : Oh ! oui.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne le crois pas.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a parlé d'encouragement immédiat—d'encouragement direct—assurément, il n'a pas oublié de ce qu'il vient de dire, il y a un instant.

Le MINISTRE DE DOUANES : Je n'ai certainement pas dit cela.

M. R. L. BORDEN : Toute la question est résumée ainsi par un homme de la Colombie Anglaise qui fait autorité :

> Il n'y a pas de primes capables de débarrasser notre marché intérieur de la concurrence que lui font les pays où la main-d'œuvre est à bon marché, et on ne manquera pas de signaler l'anomalie d'un mineur canadien fortement subventionné, vendant ses produits sur les marchés étrangers, pendant que le marché canadien, lui-même, est en grande partie livré aux producteurs des autres pays.

Voilà l'idée qu'on s'en fait dans certain quartier. Cependant, en l'absence des membres distingués du gouvernement que j'ai mentionnés il y a un instant, je constate, comme vient de le faire le ministre des Douanes, que personne dans cette Chambre ne s'oppose directement à l'adoption de cette résolution et je considère que dans les circonstances elle doit être adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami n'ignore pas qu'en matière de procédure parlementaire, c'est le dernier statut qui prime tous les autres ; dans le même ordre d'idées, c'est des dernières résolutions et des derniers télégrammes des mineurs de la Colombie Anglaise qu'il faut tenir compte.

M. LEFURGEY : J'ai été surpris d'entendre le ministre des Douanes parler comme il vient de le faire. Il a traité toute cette question comme s'il se fût agi d'un simple expédient, comme si la seule question en jeu eût été de donner satisfaction à la population de la Colombie-Anglaise, à un point de vue électoral. A l'entendre, ou aurait dit que le gouvernement n'avait pas autre chose en vue que de contenter les électeurs. Le gouvernement n'a pas de politique arrêtée, concernant le libre-échange ou la protection. Chaque ministre s'arrange pour faire bonne figure lors de la prochaine élection. On

constate une absence déplorable de sincérité dans la manière avec laquelle les membres du cabinet et leurs partisans traitent la politique fiscale de ce pays.

L'honorable député de Vancouver nous a lu un long article d'un journal de l'ouest nous expliquant les avantages que retirerait le commerce du pays, de l'octroi de cette prime. Malgré toutes ces raisons, je considère que le système des primes est absolument condamnable. Dans cette affaire, le gouvernement procède en dépit du bon sens et travaille uniquement à retarder la catastrophe finale. Nous devrons nécessairement en venir à protéger nos industries par une protection légitime qui leur donnera la stabilité qui leur manque. Il est impossible d'arriver à ces résultats par l'offre de primes qui ne sont rien de plus qu'une demi-mesure. Il nous faut une politique fiscale stable, de nature à encourager le placement des capitaux étrangers et canadiens dans les industries du pays.

Quand le gouvernement a constaté que nous avions, dans l'ouest, une industrie minière qui avait besoin d'être protégée ; son devoir était de lui accorder une protection légitime ; au lieu de cela il lui donne une prime de $15 par tonne qui, d'après les apparences, donne satisfaction à certaines gens, mais partant de là, le ministre des Douanes en conclut que tout le monde doit être satisfait. Peu lui importe que cette prime soit prélevée sur les contribuables et ne donne pas un avantage permanent à cette industrie, pourvu que cela fasse l'affaire de son parti.

M. GALLIHER : Vous ne vous opposez pas à la prime ?

M. LeFURGEY : Je ne m'oppose à rien de ce qui peut encourager une industrie. Je combat cette manière de venir en aide à une industrie parce qu'elle n'assurera pas sa prospérité d'une manière permanente. Il en est de même pour toutes les autres industries. Nous voulons de la stabilité. Nous voulons établir une muraille douanière qui permettra à tous nos industries de se perfectionner et d'atteindre leur entier développement.

Voyons par exemple ce qui a lieu pour le nickel. La province d'Ontario produit du nickel qui vaut environ $400 la tonne. Ce nickel est envoyé aux Etats-Unis, et après avoir subi certain traitement, il nous revient ayant une valeur de $2,500 la tonne. Même si nous devions encourager cette industrie, ne voudra-t-il pas mieux que la fabrication du nickell se fit au Canada ? De cette manière nous établirions solidement nos industries, nous attirerions le capital ici et les produits de nos fertiles plaines de l'ouest serviraient à nourrir une nombreuse population.

Voilà ce qu'il faudrait faire, non seulement pour l'industrie du nickell et du plomb, mais aussi pour celle du fer et de l'acier et presque toutes les autres qui ont besoin de l'encouragement de l'Etat pour se développer. La protection que le gouvernement devrait leur accorder, devrait être de nature à assurer la permanence et la stabilité de ces industries et de nature aussi à attirer le capital étranger dans le pays. Je demanderai maintenant la permission de lire un article de journal qui m'est tombé sous la main il y a quelques jours.

M. COWAN : Est-il long?

M. LEFURGEY : Il est un peu long, mais sa lecture ne peut être que profitable à la Chambre. Cet article est signé par le secrétaire du trésor des Etats-Unis. Pour condamner l'abaissement du tarif dont il était alors question, il dit :

> Je ne veux que faire voir la folie qu'il y a de vouloir appliquer le remède du libre-échange pour guérir un mal supposé.
>
> Nous sommes souvent menacé d'un excédent de production et nous devons continuellement nous protéger contre cela en augmentant continuellement et autant que possible, nos moyens d'écoulement. Les autres pays aussi ont des excédents de production et de ce chef, nos industries sont vouées à une ruine certaine, si elles ne sont pas protégées. Peut-on supposer que l'industrie du fer aux Etats-Unis aurait pu résister à l'envahissement des produits européens, à la suite de la crise que plusieurs pays de l'Europe viennent de traverser, si nous n'avions eu la protection de notre tarif.
>
> Le parti républicain voit d'abord à ce que l'ouvrier américain ait de l'ouvrage. Il est probable que depuis un ans ou deux, le libre-échange sur le fer aurait eu pour effet d'abaisser les prix pour le consommateur américain, mais un million et demi d'individus nourris et habillés par les gages payés par nos fabriques de fer et d'acier, auraient dû mendier leur pain. Des prix trop élevés sont toujours un inconvénient, mais des prix trop bas offrent de plus grands inconvénient encore et sont de nature à causer plus de tort, d'abord aux salariés. Se rappelle-t-on que le président Harrison a dit et répété (car en 1892, la lutte s'est faite sur cette question) : "Soyons en garde, messieurs, contre les pays trop bas". Mais le peuple n'a pas tenu compte de cet avertissement et nous avons eu quatre années de bas prix.
>
> A-t-on envie de recommencer sitôt cette expérience ? Les prix seront assez bas, aussitôt que la production égalera la demande, et la simple menace d'un changement de politique économique à toujours eu pour effet de faire diminuer la demande, plus que toute autre chose. A l'heure qu'il est, les consommateurs enchérissent virtuellement les uns sur les autres.

On a souvent prétendu que la production est un fardeau pour le consommateur ; il est possible qu'il en soit ainsi, dans une certaine mesure, pendant les premières années. Mais il faut subir cette période et le plus tôt nous l'aurons franchi et le plus tôt nos industries seront solidement établies et se feront concurrence entre elles, le mieux ce sera. Plus loin le secrétaire du trésor des Etats-Unis, prenant comme exemple le syndicat de l'acier dit :

> Le syndicat possède son propre minerai et par conséquent, il paie en main-d'œuvre, directement ou indirectement, chaque dollar qu'il

reçoit, à l'exception de ce qui est réservé pour l'intérêt et les dividendes. Il s'en suit donc que cette seule industrie a payé, durant l'exercice expiré le 30 juin 1902, directement ou indirectement, plus de $400,000,000 pour la main-d'œuvre. Qu'est devenu cet argent ? La plus grande partie a été consacrée à l'achat d'aliments, de vêtements et de matériaux pour construire les résidences. Les aliments venaient des terres à blé du Minnesota et du Dakota, des pâturages du sud et des ranches de l'ouest. Mais tout est venu par la voie des usines de la Nouvelle-Angleterre et des Etats de l'Atlantique. Et ce n'est pas tout.

Les cultivateurs qui ont reçu cet argent pour des produits alimentaires, pour du coton, pour de la laine, l'ont dépensé à leur tour pour la main-d'œuvre, pour des matériaux de construction, pour des tapis, pour des vêtements, pour du fil de fer barbelé, pour des clous et une foule d'autres articles. Les minoteries qui moudent le blé, ceux qui abattent les bœufs et les porcs, les ouvriers qui tissent les étoffes, ont payés au moins 95 pour 100 de leurs recettes brutes pour la main-d'œuvre.

Ainsi tous ces millions circulent de mains en mains, sans arrêter. Ils ont répandu l'aisance dans beaucoup de foyers, ils ont apporté les aliments à ceux qui souffraient de la faim, il y a six ans et, à un degré quelconque, ils ont contribué à nous enrichir tous. Mais qu'est-ce que le syndicat fait avec le bénéfice net qui lui est resté.

Les actions du syndicat sont entre les mains de plus de 48,000 individus. Les profits sont donc divisés, et que font les actionnaires avec cet argent ? Eux aussi se nourissent et s'habillent ?

Je signale ces choses uniquement pour faire voir que tout le profit n'a pas été perdu. Il y a des compensations même avec les prix élevés. Dans tous les cas cet argent est resté dans le pays. Il n'a pas passé à l'étranger et les ouvriers en ont reçu, si non leur juste proportion, du moins plus que si cet argent était allé à l'étranger.

Mais je crois que nous aurons bientôt la concurrence. L'an dernier, la production totale du fer et de l'acier laminés, aux Etats-Unis a été de 12,000,000 de tonnes, dont le syndicat des aciéries des Etats-Unis a produit moins de 51 pour 100. La Compagnie des forges et des aciéries de Lackawanna est à construire des usines, près de Buffalo, qui coûteront $26,000,000 et son intention est de pouvoir produire un million et un quart de tonnes par année. La compagnie indépendante dont M. Frick fait partie, porte son installation à $20,000,000. J'ai une lettre de M. James Swank, secrétaire de l'Association américaine du fer et de l'acier, dans laquelle il me dit que lorsque les usines, qui sont actuellement en voie de construction, seront terminées les Etats-Unis pourront facilement produire 24,000,000 de tonnes par année ; chacun peut tirer de là ses propres conclusions. A mon sens nous aurons bientôt de la concurrence et une concurrence comme celle que les Américains aiment. Ce sera de la concurrence américaine et nos propres ouvriers ne seront pas obligés d'aller de nouveau mendier dans les rues, pendant que nous irons demander aux ouvriers étrangers le peu dont nous aurons besoin.

J'ai cité cet article pour démontrer qu'un régime de protection élevée a été un bienfait pour les Etats-Unis. Ce système, tout en ayant ses inconvénients, a procuré et maintenu des millions d'ouvriers. Si les industriels américains vendent leurs produits à des prix élevées, d'un autre côté ils payent de forts gages à leurs ouvriers. De plus on a constaté aux Etats-Unis que la protection convenablement appliquée, amène la concurrence et finit par abaisser les prix. C'est ce qu'il nous faut au Canada. Nous avons besoin d'une politique fiscale stable et permanente. Il nous faut une politique fiscale sur laquelle on pourra compter et non un système de primes accordées à telle ou telle industrie, sans programme défini. La situation serait beaucoup meilleure au Canada, si nous avions un tarif protecteur appliqué à l'industrie de l'acier, à l'industrie du plomb et à une foule d'autres industries qui recueilleraient les avantages que cette résolution donnera à l'industrie du plomb, au directeur du ministre des Douanes, et de plus nous serions assurés d'une politique fiscale permanente.

M. POPE : Le ministre des Finances peut-il nous dire sur quoi il se base pour fixer cette prime à $15 par tonne ?

M. WILSON : Les producteurs n'en demandaient que $8.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont demandé une prime de $20. Le plomb vaut de $60 à $62, et une prime de $15 n'est pas excessive. Si cet encouragement leur était accordé sous forme d'un droit de douane on ne le trouverait pas trop élevé.

M. THOMSON (Grey) : Le gouvernement accorde déjà des primes aux fabricants de ficelle d'engerbage et aux fabricants d'acier et il propose maintenant d'en accorder, jusqu'à concurrence de $15 par tonne, aux fabricants de plomb. Que se propose-t-il de faire pour les cultivateurs ? Le ministre des Douanes vient de nous dire expressément que la prime est payé directement par le peuple. Je suppose qu'elle le sera entièrement par la classe agricole. Si au lieu de cela on avait imposé un droit protecteur, il aurait été payé par les étrangers. Je voudrais dire quelques mots en faveur des cultivateurs et je demande au gouvernement ce qu'il a l'intention de faire pour l'industrie du sucre de betterave. Une nombreuse députation est venue demander au gouvernement d'encourager cette industrie. Le ministre des Finances se propose-t-il de faire quelque chose ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ignore, apparemment, que cette industrie est déjà fortement encouragée ou, s'il le préfère, fortement protégée.

M. THOMSON (Grey) : Il y a deux industries qui intéressent particulièrement la classe agricole. L'une est l'industrie du sucre de betterave et ceux qui y sont intéressés ne sont pas satisfaits de la protection qu'ils reçoivent; l'autre est l'industrie maraîchère. Quand les honorables députés de la droite étaient dans l'opposition, ils professaient une grande sollicitude pour le cul-

tivateur. Mais à présent ils semblent croire que toutes les industries doivent être protégées excepté celles qui intéressent la classe agricole.

Le MINISTRE DES DOUANES : Etes-vous contre la prime ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous croyons avoir fait beaucoup pour les cultivateurs en les protégeants contre l'adoption d'une politique qui aurait augmenté considérablement les taxes qu'ils ont à payer.

M. THOMPSON (Grey) : Le ministre des Douanes a dit que c'est le consommateur qui paye la prime, mais qu'un droit de douane est payé par l'étranger. Je veux protéger le cultivateur et faire payer les droits par les étrangers.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai certainement jamais dit cela. L'honorable député s'oppose-t-il à cette prime, en faveur des producteurs de plomb, dont le cultivateur aura à payer sa part ?

M. THOMPSON (Grey) : Je préfèrerais beaucoup un droit de douane.

M. CARSCALLEN : Il y a une autre industrie qui a vainement demandé de l'encouragement. L'an dernier une nombreuse députation de gens intéressés dans l'industrie de l'arsenic est venu trouver le gouvernement. On leur avait fait entendre, avant les élections, qu'une prime leur serait accordée, mais ils ne l'ont pas encore obtenue. Cette industrie fournissait de l'emploi à 300 ou 400 ouvriers qui sont maintenant sans ouvrage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas admettre que ces gens aient reçu quelque promesse qu'une prime leur serait accordée. Rien ne peut justifier cette assertion.

M. CARSCALLEN : J'ai lu une lettre de l'honorable ministre, dans laquelle il dit, si l'on peut attacher un sens à ses paroles, que non seulement ce gouvernement, mais aussi le gouvernement provincial, accorderaient une prime.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne trouvera pas de lettre dans laquelle je parle du gouvernement provincial et dans laquelle je promets d'accorder une prime. Je lui demanderais bien de produire cette lettre, mais elle n'existe pas et il a dû être mal renseigné.

M. CARSCALLEN : J'ai vu la lettre moi-même. L'honorable ministre se rappellera qu'il parle, dans cette lettre, de l'aide accordée par le gouvernement provincial.

M. COWAN : Produisez la lettre.

M. CARSCALLEN : Il sera bien facile de la produire, si l'on veut remettre cette discussion à plus tard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député possède une lettre comme celle-là, l'occasion ne lui manquera pas de la produire. Mais je n'en ai jamais écrite dans ce sens et je n'ai jamais promis de prime.

M. THOMSON Grey) : Je dois conclure des remarques de l'honorable ministre des Finances que l'industrie betteravière et l'industrie maraîchère ne sont aucunement intéressées dans ces industries et c'est pour cette raison que je tiens à connaître la politique du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : La règle concernant les débats antérieurs ne me permet pas de revenir sur la discussion que nous avons déjà eue sur l'industrie maraîchère.

Article 2.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le premier paragraphe de cet article soit supprimé et remplacé par le suivant :

Paiement de cette prime pourra être fait de temps à autre au montant de soixante pour cent sur le rapport du fondeur démontrant que les minerais ont été livrés pour être réduits à un haut fourneau au Canada. Les autres quarante pour cent pourront être payés à la clôture de l'année fiscale sur preuve que tous ces minerais ont été réduits au Canada.

L'article continue ensuite " Si, à la clôture " etc.

M. WILSON : Comment les primes étaient elles payées auparavant?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sur le plomb réduit, qui est un produit plus avancé.

M. WILSON : Pourquoi la prime est-elle payée en deux fois?

Le MINISTRE DES FINANCES : On nous a représenté que l'affineur ne peut pas garantir la réduction au moment où il reçoit le minerai. Il fait l'essai d'un échantillon et paye le mineur d'après le résultat obtenu, mais ce minerai n'est réduit que plus tard. Nous supposons qu'il sera réduit et nous payons 60 pour cent de la prime, mais les autres quarante pour cent ne sont payés qu'après la réduction.

M. R. L. BORDEN : Voici, je suppose, comment les choses se passent : L'affineur achète le minerai après avoir fait un essai pour en déterminer la valeur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et pour plus de garantie, nous ne payons le restant de la prime qu'après que le minerai a été réduit.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour donner effet à ce que j'ai dit concernant la fabrication du plomb par un autre procédé, je désire ajouter le paragraphe suivant :

Si en aucun temps il est constaté par l'Exécutif que des produits du plomb sont fabriqués

au Canada avec des minerais de plomb extraits de la mine, au Canada, autrement que par le procédé de réduction, l'Exécutif pourra pourvoir, en la manière qu'il jugera équitable, à étendre les avantages du présent acte aux producteurs de ces articles.

M. BLAIN : Le gouvernement espère-t-il qu'un tel procédé sera bientôt adopté?

Le MINISTRE DES FINANCES : Depuis qu'avis a été donné de cette résolution, une demande a été faite par des citoyens de Toronto qui se disent engagés dans une industrie par laquelle ils prétendent fabriquer des produits de plomb, autrement que par le procédé de réduction. J'ai demandé des renseignements et ils m'ont donné l'opinion des spécialistes, affirmant que le procédé était sérieux et serait probablement exploité. J'ai cru prudent d'étendre la résolution de manière à couvrir cette industrie, si elle était établit au Canada.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je demande de remettre à l'étude l'article 1, dans lequel le mot "proportionnellement" a été laissé de côté. Je ferai remarquer au chef de l' opposition que le prix d'après lequel les fabricants de plomb auront droit à la prime est £12 10s. Si, par exemple, le prix du plomb montait à £14, la prime serait réduite proportionnellement. Le mot "proportionnellement" ayant été omis, la prime serait réduite dans ce cas, de £1 10s.

M. R. L. BORDEN : Cela serait parfait si vous omettiez aussi les mots qui terminent la phrase "au montant dudit excédent". Quand vous dites "ladite prime sera réduite proportionnellement au montant dudit excédent", je ne comprends plus.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les prix peuvent augmenter. S'ils augmentaient à £16 10s, elle cesserait complètement. Elle doit être réduite proportionnellement à l'augmentation du prix, c'est-à-dire que si le prix du plomb augmentait de £3, la prime devrait être réduite dans la même proportion que £3, est à £12 10s.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a encore une autre question. Notre tonne est de 2,000 livres et la tonne anglaise de 2,200 livres. Je crois que pour le moment il vaut mieux laisser le mot "proportionnellement" et nous étudierons de nouveau cet article, avant la troisième lecture.

M. R. L. BORDEN : Je rappellerai à l'honorable ministre des Finances que cette résolution impose une nouvelle demande au revenu du pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, car les primes sont limitées à $500,000.

M. R. L. BORDEN : Cette résolution peut occasionner une dépense nouvelle, car les primes peuvent s'élever à $500,000, sans cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que mon honorable ami fait erreur. La manière de payer les primes est changée, mais la restriction est la même. Nous sommes autoriser à payer jusqu'à $500,000, mais pas plus.

M. R. L. BORDEN : Les primes peuvent s'élever à $500,000 sans ce changement?

Le MINISTRE DES FINANCES: Ce n'est pas une dépense additionnelle, si dans les deux cas, l'argent est payé sur le minerai.

Les résolutions sont rapportées, votées en première et deuxième lectures, et adoptées.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb.

Les résolutions sont rapportées, votées en première délibération.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : A quoi nous occuperons-nous demain?

Le MINISTRE DES FINANCES : Autant que possible nous débarrasserons l'ordre du jour des différents bills et projets de résolutions qui y sont inscrits. Il reste un item du budget du ministre de la Justice de l'an dernier, se rapportant aux dépenses occasionnées par l'enquête sur la question du tabac. Quand nous en aurons disposé, nous voterons le budget en dernière épreuve afin de préparer un bill de subsides. Si la Chambre continue à siéger en comité des subsides, nous prendrons le budget du ministère des Chemins de fer.

La motion est adoptée et la séance est levée à 1 h. 25 du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 7 août 1903.

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

CONGRES INTERCOLONIAL.

M. SPROULE : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aurais une question à poser relativement à la correspondance échangée au sujet du congrès intercolonial. Je suis informé qu'on a demandé au premier ministre, il y a quelques jours, s'il prendrait les moyens de faire déposer cette correspondance sur le bureau de la Chambre le plus tôt possible, et sa réponse a été qu'il espérait pouvoir la rendre publique dans quelques jours. En l'absence du chef de l'opposition, me serait-il permis de demander si l'honorable premier ministre a d'autres informations à nous communiquer sur cette question.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai expliqué à

l'honorable chef de l'opposition que je serais obligé de me mettre en communication avec son Excellence le Gouverneur général avant de me prononcer. C'est ce que j'ai fait. La réponse que je suis en état de donner c'est que la dépêche du bureau colonial de Londres était confidentielle et qu'il ne nous est pas permis de la rendre publique. Son Excellence s'est mis en communication avec le bureau colonial pour demander la permission de la produire et aucune réponse n'a encore été reçue.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.—ANCIENNES EXPLORATIONS.

L'honorable M. HAGGART : Je tiens à rappeler à l'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux la nécessité de fournir à la députation, aujourd'hui ou lundi, tous les renseignements que possède le ministre des Chemins de fer concernant les études et explorations qui ont été faites relativement à la construction d'un chemin de fer, à l'époque de la construction du Pacifique Canadien, depuis le lac Témiscamingue, au nord de la ligne de partage des eaux, jusqu'au lac Winnipeg. Un de ces levés, à l'ouest du lac Népigon jusqu'à 25 ou 30 milles vers le Nord, a été fait par M. Bailey. Celui de ce côté-ci a été fait par M. Secretan, et il y en a un autre fait par M. Gansby. Je ne demande pas les levés mêmes, mais les rapports des ingénieurs sur la nature du pays seraient intéressants et très utiles pour éclairer le débat mardi prochain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis informé qu'il n'existe pas de rapports de la nature de ceux dont on parle, autres que les rapports qui ont été publiés et que l'on peut se procurer à la bibliothèque. J'ai fait faire des recherches au sujet des rapports dont l'honorable député (l'honorable M. Haggart) a déjà parlé et c'est le renseignement qui m'a été donné. Il est possible qu'avec les nouveaux détails que mon honorable ami vient de donner, nous puissions mettre la main sur ces rapports.

L'honorable M. HAGGART : Je puis donner les noms des ingénieurs à qui avaient été confiées ces explorations. Il ne peut pas y avoir de doute sur ce point. Les rapports doivent se trouver dans les archives du ministère.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que tous ces rapports ont été publiés dans le temps et qu'on peut se les procurer à la bibliothèque. Toutefois, je crois que l'honorable député a affirmé que d'autres rapports avaient été faits plus tard.

L'honorable M. HAGGART : Non ; ils n'ont pas été publiés. Ces explorations ont été faites pour permettre au Pacifique Canadien de choisir le tracé le plus favorable. Elles ont été faites sous la direction de sir Sandford Fleming (à cette époque M. Sandford Fleming) qui était alors sous-ministre des Chemins de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que les documents dont parle l'honorable député sont contenus dans les rapports du ministère qui se trouvent à la bibliothèque. S'il s'agit de documents qui n'ont pas été publiés, je ferai de nouvelles recherches.

AGENCE TELEGRAPHIQUE EN ANGLETERRE.

La Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient de prescrire ce que suit :—

L'Exécutif pourra autoriser le paiement des sommes suivantes, pour les années respectives mentionnées ci-dessous, aux fins d'aider à établir et maintenir un service indépendant et efficace de nouvelles télégraphiques venant de la Grande-Bretagne à l'usage de la presse canadienne :—

(a.) Pour l'année financière 1903-04, une somme n'excédant pas quinze mille piastres ; ou au taux de quinze mille piastres, par année, pour toute période moindre qu'une année.

(b.) Pour l'année financière 1904-05, une somme n'excédant pas quinze mille piastres.

(c.) Pour l'année financière 1905-06, une somme n'excédant pas quinze mille piastres.

(d.) Pour l'année financière 1906-07, une somn'excédant pas dix mille piastres.

(e.) Pour l'année financière 1907-08, une somme n'excédant pas cinq mille piastres.

2. Lesdites sommes pourront être payées, aux dates et en la manière que le ministre des Finances pourra fixer, à toute association ou à tout comité représentant les propriétaires des journaux qui pourront s'associer dans le but d'établir et de maintenir ledit service. Pourvu, cependant, qu'aucun paiement ne soit fait en vertu du présent acte avant que le ministre des Finances n'ait constaté que les avantages du service sont acquis, à des conditions équitables et raisonnables, à tous les journaux publiés au Canada, et que pas moins de la moitié du coût de l'établissement et du maintien dudit service est payé par les propriétaires des journaux participant à ses avantages.

3. L'Exécutif pourra faire des règlements pour l'application des prescriptions du présent acte.—Le ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme on peut le voir, cette résolution a pour objet de consacrer un certain montant des deniers publics à aider à maintenir un service plus efficace de nouvelles télégraphiques à l'usage de la presse canadienne, dans l'intérêt de tout le pays. Je suis certain que les membres de cette Chambre admettront avec moi que la manière dont les journaux canadiens sont desservis par le service actuel est loin d'être satisfaisante, si on excepte certaines dépêches spéciales auxquelles il n'y a rien à objecter. Je suis certain que tous ceux qui lisent le compte rendu d'un événement intéressant l'empire à un titre quelconque survenu à la Chambre des communes de Londres ou qui excite l'attention générale ont eu souvent à se plaindre du ton et de l'esprit de ce compte rendu.

Je suis heureux de constater que nos journaux font de rapides progrès et occupent une place enviable dans le monde du journalisme, mais l'état de choses que je viens de signaler est surtout dû à ce que beaucoup de nos journaux sont pécuniairement incapables de se procurer un service télégraphique indépendant. Deux ou trois de nos journaux les plus entreprenants se font envoyer depuis quelque temps des correspondances particulières. Mais toutes les autres sont encore obligés de se servir des comptes rendus qui nous viennent des Etats-Unis et qui ont été spécialement préparés pour ce pays. Il en résulte que beaucoup de choses qui intéresseraient le Canada sont passées sous silence et que les autres sont présentées sous un jour qui est loin de nous être agréable.

Il y a quelques années ce fait m'avait tellement frappé que j'ai demandé l'assentiment de mes collègues pour obtenir du parlement un crédit suffisant pour aider à l'établissement d'un meilleur service de nouvelles à l'usage de la presse canadienne. Je croyais alors, comme je le crois encore, que le gouvernement ne devait pas se charger du coût entier de l'entreprise, mais que les journaux devaient contribuer pour leur part à cette dépense.

J'ai eu plusieurs conversations avec différents journalistes dans le but d'en arriver à l'élaboration d'un projet dans le genre de celui que je soumets en ce moment. Comme sa mise à exécution entraînait des dépenses assez fortes, les journalistes canadiens ne parurent pas disposés, dans le temps, à accepter cette idée. Ils accueillaient le projet avec enthousiasme, mais celui-ci exigeait un sacrifice pécuniaire trop lourd pour les propriétaires de journaux et l'idée dut être abandonnée pour le moment.

Tout dernièrement, cependant, certains journalistes qui avaient eu connaissance de nos démarches antérieures sont venus nous demander si nous serions encore disposés à venir en aide à un projet de cette nature et il m'a fait plaisir de pouvoir leur donner l'assurance, au nom du gouvernement, que s'ils étaient prêts à former une association propre à donner à la presse canadienne une service télégraphique plus efficace et à prendre à leur charge une proportion raisonnable des dépenses, nous nous ferions un plaisir de contribuer à l'entreprise.

Un comité composé de représentants de journaux appartenant aux différents partis politiques a fait savoir au gouvernement, il y a quelque temps, si nous voulions promettre une subvention raisonnable, ce comité se chargerait de son côté de réunir la somme nécessaire. Nous avons résolu de demander à la Chambre d'accorder les sommes mentionnées dans le projet de résolution, à savoir : $15,000 pendant les trois premières années, $10,000, la quatrième et $5,000 la cinquième. Nous supposons que la presse fera de grands progrès et que, si au début elle ne contribue pas autant que nous le voudrions et qu'elle le voudrait elle-même à la réussite du projet, elle pourra, grâce au concours d'un plus grand nombre de journaux, continuer efficacement le service à l'expiration des cinq années. Nous accordons beaucoup de latitude aux journalistes. Le gouvernement n'entend aucunement participer à la direction de l'entreprise. Ainsi qu'il est dit dans le projet de résolution, il traitera avec une association ou un comité représentant les propriétaires de journaux.

M. SPROULE : N'ont-ils pas déjà élaboré un projet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous leur avons seulement laissé entendre que, pendant un certain temps au moins, ils devront entreprendre de fournir un service de nouvelles, engager des correspondants, payer les dépêches et prendre toutes les mesures nécessaires pour procurer un bon service ; ils se sont engagés à obtenir le concours de tous les journaux canadiens en état de participer à l'entreprise. Les journaux des grandes villes paieront plus cher que ceux des centres moins importants, mais tous recevront les mêmes nouvelles. Nous laissons aux membres de la presse le soin de voir aux détails de l'entreprise. Nous exigeons, premièrement, qu'ils prélèvent et dépensent pour ce service une somme au moins égale à la subvention. En second lieu, ils devront procurer les avantages du service à tous les journaux du Canada, à des conditions justes et raisonnables ; ils ne toucheront la subvention que s'ils peuvent établir que tous ceux qui désirent profiter du service participent à tous ses avantages. Nous laissons entièrement entre les mains des journalistes le soin de régler les détails du projet, acceptant l'assurance que nous ont donnée les représentants des principaux journaux que l'entreprise sera soustraite aux influences politiques et qu'ils s'assureront le concours de toutes la presse du Dominion en général.

M. R. L. BORDEN : J'approuve de tout cœur ce projet du ministre des Finances. Je suis convaincu que la population du pays n'a pas été traitée d'une manière équitable, en ce qui a trait à la transmission des nouvelles d'Angleterre et, d'un autre côté, le peuple anglais n'a probablement pas eu à se féliciter davantage des nouvelles canadiennes qu'il a reçues dans le passé. Un grand nombre de nouvelles nous ont été présentées sous un jour qui n'était certainement pas favorable au Canada ni à l'Angleterre. Sans vouloir me livrer à des commentaires à ce sujet, je n'en suis pas moins convaincu, par suite des renseignements que j'ai obtenus et des représentations qu'on m'a faites à propos de ce projet, que certains événements importants qui ont eu lieu dans la mère patrie ont été dénaturés pour nuire à l'Empire ou au Canada. Ce serait rendre un grand service au pays, il

me semble, que d'assurer par cette subvention à la presse canadienne des comptes rendus fidèles et impartiaux des événements importants qui ont lieu en Angleterre, et de fournir au peuple anglais les moyens d'apprendre exactement ce qui se passe et se dit au Canada. J'ignore quelle est aujourd'hui la situation dan la Grande-Bretagne, que je n'ai pas eu le plaisir de visiter depuis six ou sept ans ; cependant, je sais qu'au cours de mes visites d'autrefois, j'ai été profondément déçu, je pourrais même me servir d'un mot plus significatif, en constatant l'insuffisance des nouvelles canadiennes publiées dans les journaux anglais. Plusieurs d'entre eux ne contenaient pas un mot sur le Canada pendant un long intervalle de temps, tandis que les journaux les plus importants ne renfermaient qu'un entrefilet ou deux, et quelquefois moins. Si cet octroi peut améliorer la situation, et j'ai lieu de l'espérer, il n'y aura pas une seule personne au pays qui refusera d'approuver cordialement la proposition de mon honorable ami, le ministre des Finances.

L'honorable M. TARTE : Un jour, en juin ou en juillet, j'ai assisté à une réunion, tenue à Montréal, de personnes intéressées dans ce projet. Elles ne semblaient pas alors avoir de projet bien arrêté ; j'espère qu'elles en ont élaboré un depuis. A cette réunion, assistaient, en outre des journalistes, quelques hommes d'affaires. Je crois que de semblables réunions ont eu lieu à Toronto et ailleurs. Si j'ai bien saisi le projet, il était question de se former en compagnie à fonds social et de transmettre des nouvelles. C'est à titre de journaliste qu'on m'avait invité à cette assemblée où on ne comptait qu'un petit nombre de journalistes de la ville de Montréal. Je désire demander au ministre des Finances quelles conditions il attache au paiement de cette somme d'argent assez ronde. Autant que j'ai compris le dessein des journalistes, il s'agissait de faire concurrence à la compagnie existante ou, du moins, d'améliorer l'état de choses actuel. Leur but n'apparaissait pas très clairement ; c'est pour cela que je demande des renseignements.

Avant de reprendre mon siège, je dirai que n'étant plus ministre des Travaux publics, je suis plus à mon aise pour revendiquer les droits de mon ancien ministère. Je crois que mon honorable ami, le ministre des Finances, empiète sur le domaine du ministère des télégraphes. De mon temps, je me serais rebellé. Je parle amicalement ; néanmoins, je prétends que, lorsqu'un ministère a certaines atrributions, la surveillance des télégraphes, par exemple, le ministre des Finances devrait au moins présenter un rapport conjoint avec le ministre des télégrapes. Cela est tout juste. Je n'ai aucun intérêt personnel à défendre et c'est en toute bienveillance que je présente ces observations.

Le MINISTRE DES FINANCES : En réponse à mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) qui déclare que j'empiète sur les attributions du ministre des Travaux publics. je dirai que le ministre des Finances ne commet aucun empiètement lorsqu'il fournit les fonds. Jamais aucun ministère n'a fait mine de s'opposer à ce que le ministre des Finances lui procurât de l'argent.

Je ne suis pas certain qu'un ministère en particulier s'occupe des télégraphes ; mais, je puis dire que, lorsque le ministre des Travaux publics a eu besoin d'argent pour la commission du port de Montréal, qui relève de son ministère, c'est toujours le ministère des Finances qui a proposé le crédit et fourni l'argent, de sorte que nous faisons aujourd'hui ce qui se faisait autrefois. Mon honorable ami, le leader de l'opposition dont l'approbation et le concours m'enchantent, a, je le crains, traité un sujet qui sort du cadre de cette résolution, en recommandant de pourvoir non seulement à la réception des nouvelles d'Angleterre, mais aussi à la transmission des nouvelles canadiennes à la Grande-Bretagne. La réalisation de ce projet est à souhaiter.

M. CLARKE : Cette entreprise pourrait s'étendre à la transmission des nouvelles.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet, cela pourrait être la conséquence de l'évolution de ce projet. Il faudrait faire des arrangements avec les journaux anglais pour la publication de nos nouvelles, ce qui ne peut se faire de ce côté-ci de l'Atlantique. Si nous pouvions engager les journaux anglais à donner plus d'espace aux nouvelles du Canada, cela vaudrait la peine de tenter quelques efforts en ce sens. Je suis bien aise de savoir que dernièrement on a porté beaucoup plus d'intérêt aux affaires coloniales, surtout à celles du Canada, et nous constatons que les journaux anglais sont aujourd'hui disposés à publier beaucoup plus de nouvelles canadiennes qu'autrefois. Ils ont un grand nombre de correspondants particuliers à Ottawa. J'ai été charmé de rencontrer depuis quelques jours trois ou quatre représentants de la presse anglaise en visite au Canada, non pas de ceux qui faisaient partie du groupe des journalistes anglais, en voyage, mais d'autres venus séparément. Je crois qu'il est fort désirable d'augmenter l'intérêt qu'on nous porte à Londres et de faire publier dans les journaux anglais les comptes rendus des événements qui se passent au Canada.

M. SPROULE : Dois-je comprendre que ce service de nouvelles sera entièrement indépendant des agences américaines ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : Quel sera, par mot, le coût de ces dépêches, et combien de mots recevra-t-on par jour pendant l'année, en échange de cette somme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains de ne pouvoir procurer ces renseignements à l'honorable député. Quand je dis que ce service sera indépendant des agences américaines, j'entends qu'il y aura à Londres un correspondant qui nous transmettra des nouvelles exclusivement destinées au public canadien. Nous n'exigeons pas que ces nouvelles soient transmises par une compagnie télégraphique en particulier. Quant au tarif, il n'y a pas lieu de croire qu'il sera moins élevé qu'aujourd'hui. Je ne saurais guère entreprendre de dire quelle sera la quantité de mots que nous recevrons chaque jour.

M. SPROULE : Quel est le tarif actuel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour la presse, il est de 12½ cents par mot, ou la moitié du tarif ordinaire. Le tarif est de 25 cents par mot pour le commerce et de 12½ cents par mot pour les journaux.

M. CLARKE : Que pensez-vous de l'idée de se servir du télégraphe Marconi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne doute pas qu'on le fera et on profitera ainsi du tarif que le gouvernement a fait établir. Nous ne possédons que très peu de renseignements récents touchant le système Marconi. Dernièrement un représentant de la compagnie est venu me trouver et m'a appris qu'en dépit des obstacles et des retards, il était persuadé que la compagnie serait sous peu en mesure de tenir toutes ses promesses.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce qu'en réalité, une autre compagnie n'a pas obtenu de meilleurs résultats que la compagnie Marconi ? J'ai vu les deux compagnies, Deforest et Marconi, aux prises aux Etats-Unis et j'ai remarqué que, dans deux occasions récentes, une autre compagnie avait intercepté les messages transmis par le télégraphe Marconi. Cela est encore arrivé il y a un jour ou deux.

Le MINISTRE DES FINANCES: Il y a une autre compagnie qui a obtenu de grands succès. Quant aux avantages respectifs des deux systèmes, je ne suis pas en état de me prononcer. Le système Marconi, on l'avoue, réussit bien à transmettre des messages à de courtes distances, tout commme le système Deforest. Quant aux distances éloignées, je ne saurais rien dire du mérite respectif des deux systèmes qui, tous deux, obtiennent de bons résultats quand il s'agit de distances rapprochées. Jusqu'ici la compagnie Deforest n'a pas entrepris de transmettre des dépêches de l'autre côté de l'océan; mais, elle se propose de le faire et elle croit pouvoir mieux réussir que sa rivale. Elle a fait des propositions aux autorités canadiennes leur demandant d'adopter le système Deforest pour le service de l'Etat.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'il est très important que le gouvernement se rende compte des résultats de chaque système avant de faire d'autres dépenses. Il me semble que le gouvernement canadien a manqué de logique, l'an dernier, lorsqu'il a accordé une subvention à la Compagnie Marconi tout en établissant en même temps un télégraphe sous-marin dans des endroits que cette compagnie desservira si cette subvention doit être de quelque utilité. Je ne connais pas les mérites respectifs des deux systèmes ; cependant, le ministre des Finances peut probablement nous dire si la Compagnie Marconi a obtenu un succès certain dans la transmission des dépêches d'une plage à l'autre de l'Atlantique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, le succès commercial de l'entreprise n'est pas encore assuré. Je crois, cependant, que la compagnie transmet des dépêches d'Amérique en Angleterre. Interrogé sur ce sujet, le représentant de la compagnie qui s'est rendu auprès de moi, a répondu que cette dernière était prête à transmettre n'importe quel message que je lui confierais à l'adresse d'un de mes amis ou d'une de mes connaissances, à Londres, mais qu'elle n'entreprendrait pas de me procurer la réponse, parce que sa station à Londres ne dispose pas d'autant d'énergie électrique que sa station du Cap-Breton. C'est la raison qu'il m'a donnée.

M. CLARKE : Le système est meilleur d'un côté que de l'autre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ma foi ! il faut être deux pour conclure un marché. Je ne regrette pas ce que nous avons fait en faveur du système Marconi. C'est une merveilleuse invention et je crois que le Canada a mérité quelque gloire pour avoir tendu une main secourable et avoir attiré l'inventeur sur ses bords. Si le système Marconi obtenait plus tard un succès éclatant, l'histoire enregistrerait le fait que le gouvernement du Canada fut le premier à venir en aide à cette entreprise.

M. SPROULE : D'après mes calculs, je crois qu'on n'obtiendra pas un service très efficace en retour de la subvention projetée.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'association devra fournir autant.

M. SPROULE : Cela fera $30,000. Si on divise $30,000 par 8, qui donnerait le prix de chaque mot, et si on divise de nouveau le quotient par 365, le nombre de jours dans l'année, on constatera que le nombre des mots transmis ne sera pas élevé. Puis, il faudra faire entrer en ligne de compte le coût de la livraison et autres frais accessoires ; de sorte qu'on n'obtiendra pas un bien bon service pour la somme en question, à moins de conclure un arrangement qui permettrait d'abaisser le tarif actuel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains d'être obligé de divulguer les secrets du métier. Mon honorable ami (M. Sproule)

a tort de croire que chaque mot que renferment les dépêches publiées dans les journaux a été transmis d'Angleterre par le télégraphe sous-marin. Je ne doute pas que d'excellentes gens, lisant ces longues dépêches, croient que chaque mot qu'elles contiennent a été télégraphié d'Angleterre, à raison de six deniers par mot. En réalité plusieurs de ces mots n'ont pas été transmis par le télégraphe. On ne transmet que le canevas et un journaliste habile, à l'aide de son intelligence et de ses connaissances, brode ce canevas, économise beaucoup d'argent et procure un excellent service au public.

M. CLARKE : C'est ce qui se pratique outre-mer.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une pratique universelle parmi la presse, et une excellente pratique quand des gens consciencieux et capables s'y livrent. Lorsqu'on cite textuellement un discours ou un écrit, c'est bien différent ; mais, pour la plupart des nouvelles, on peut broder le canevas et le faire à bon droit.

M. SPROULE : Sans détruire ni altérer le sens de la dépêche ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Assurément.

M. HOLMES : Il est si rare que le représentant de Grey (M. Sproule) élève la voix que je consens, M. l'Orateur, à ce que vous me retiriez la parole pour la donner à l'honorable député.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. HOLMES : Comme j'étais présent lorsque les journalistes se sont rendus auprès du ministre des Finances, je désire dire quelques mots sur le sujet qui nous occupe. On a alors représenté au ministre des Finances, et on m'a dit à moi-même dans l'intimité, que les représentants de la presse se proposaient par ce moyen d'obtenir un service de nouvelles présentées sous leur véritable jour, en ce qui a trait aux évènements d'Angleterre. Ainsi que le disait le ministre des Finances, le leader de l'opposition se forme évidemment une fausse idée de la nature de ce service. Je serais moi-même fort aise si les journaux anglais renfermaient un résumé fidèle des événements qui se passent au Canada, résumé qu'ils ne contiennent pas apparemment à l'heure actuelle. Quoi qu'il et soit, le but des journalistes attachés aux principaux organes des deux partis politiques du pays, qui sont allés trouver le ministre des Finances, était d'obtenir un bien meilleur service de nouvelles télégraphiques que le service actuel. J'ignore quels renseignements possède l'ancien ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), à part ceux qu'il a dévoilés à la Chambre, mais les représentations faites au ministre des Finances ne concernaient pas le projet d'établir un service télégraphique sous-marin indépendant. Le seul dessein était de se procurer à des sources impartiales des renseignements utiles et profitables au peuple canadien. Vu les remarques du représentant de Grey, il ne faut pas perdre de vue que la subvention promise par le ministre des Finances est virtuellement celle que lui ont demandé les représentants des journaux. Evidemment, ceux-ci avaient préparé un état estimatif des dépenses annuelles et ils se sont déclarés entièrement satisfaits de la promesse conditionnelle que leur a faite le ministre des Finances de leur venir en aide comme il est question de le faire. Ils comprenaient que cela leur procurerait un bon service de nouvelles. Quiconque a été dans le journaliste sait que le tarif des dépêches est pasablement élevé et que les journaux ne reçoivent d'outre-mer que les dépêches absolument indispensables, parce qu'elles coûtent cher. Le nouvel état de choses leur permettra de recevoir chaque jour des dépêches d'Europe qui seront plus du goût de leurs lecteurs et du public canadien en général. Les remarques des délégués m'ont appris qu'ils se proposaient de s'associer à un grand nombre de propriétaires de journaux canadiens. A vrai dire, il arrive dans le journalisme une chose qui n'a pas lieu dans les autres entreprises ; les journaux qui paraissent plus tard empruntent plus ou moins aux autres et, conséquemment, on ne peut pas compter sur certains journaux pour assurer le succès de cette entreprise.

Toutefois, il fut convenu que plusieurs journaux supporteraient leur quote-part des dépenses pour mener à bonne fin le projet du ministre des Finances. Il me semble que toute la députation approuvera d'emblée ce projet. C'est l'une des rares questions sur lesquelles nous pouvons tomber d'accord et je suis persuadé que les journaux canadiens retireraient un avantage réel de ce projet. S'il avait pour résultat de faire publier dans les journaux anglais des nouvelles canadiennes plus complètes et plus exactes, l'octroi de cette subvention aurait porté d'heureux fruits pour le Canada.

M. SPROULE : Je suis profondément reconnaissant envers le représentant de Huron (M. Holmes) pour les renseignements qu'il a bien voulu fournir au député de Grey-est et pour ce qu'il nous a appris de la tendance qu'ont les journalistes de voler leurs nouvelles.

M. BENNETT : Cela ne s'applique qu'à quelques-uns d'entre eux.

M. SPROULE : Aux journaux de moindre importance, a-t-il dit. Je comprends que ceux qui ont l'habitude de voler des bulletins peuvent également voler leurs nouvelles télégraphiques et qu'il n'est pas surprenant qu'ils le fassent. Je n'en crois pas moins que ce projet n'est pas accueilli favorablement par la presse entière. On me dit que la Gazette, de Montréal, n'est pas d'avis que son succès est assuré ; mais, pour des raisons qu'il est

inutile d'énumérer maintenant, je ne combats pas cette proposition, car je crois que le principe en est bon.

J'ai toujours regretté que les nouvelles d'Angleterre nous fussent transmises par l'entremise de gens qui les dénaturent, qui leur enlèvent une grande partie de leur utilité et qui ne rendent pas justice au Canada ni à ceux qui nous communiquent ces renseignements. Il est à souhaiter que les nouvelles que nous recevons ne soient pas présentées sous un faux jour par suite de l'imagination fertile des journalistes, et que nous obtenions en substance les nouvelles qui ont été confiées là-bas au fil télégraphique. Cela est d'une importance extrême pour le Canada. Quant aux nouvelles transmises en Angleterre, je crois qu'elles sont moins exposées à être dénaturées que les dépêches venant d'Angleterre. A mon avis, ce sera de l'argent bien dépensé, si nous réussissons à obtenir des nouvelles télégraphiques fidèles.

M. HOLMES : Toute la députation sait que le représentant de Grey-est (M. Sproule) est toujours bien renseigné quand il aborde un sujet ; d'où je tire la conclusion qu'il a parlé en connaissance de cause du vol des bulletins.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. SPROULE : Mon dossier est immaculé à cet égard.

M. MARCIL (Bonaventure) : Au nom de la corporation des journalistes à laquelle j'appartiens, je crois être l'écho fidèle du sentiment général dans la province de Québec en félicitant le gouvernement pour cette idée nouvelle.C'est assurément une manifestation de l'esprit de progrès de notre temps, et j'ai tout lieu de croire qu'il résultera de ce projet des avantages durables pour la presse canadienne et pour la nation canadienne elle-même. Le projet est si magnifique qu'il faut regretter qu'on en ait restreint l'application à la Grande-Bretagne. Le Canada compte plus d'un million et demi d'habitants qui s'intéressent particulièrement aux choses de France. Plusieurs ministères ont fait successivement de louables efforts pour renouer nos rapports commerciaux avec la France. Le gouvernement conservateur a signé un traité de commerce avec la France, et le cabinet actuel suit les traces de ses prédécesseurs dans cette voie. Pour ces motifs, j'espère donc que l'importance d'un embranchement de ce service télégraphique sur Paris s'imposera à la considération du gouvernement.

Sans doute, Londres est le cœur du monde britannique, comme Paris est le centre des nouvelles du continent européen, et il importe au Canada que les événements qui se passent en France soient signalés à la presse canadienne directement de Paris, sans les amplifications qu'ils subissent à Londres, comme cela est arrivé malheureusement dans certaines circonstances difficiles.

Tout en me réjouissant du projet ministériel, j'exprime le vœu que le gouvernement assurera la création d'une agence à Paris, pour le service non seulement des nouvelles de France, mais en général pour les nouvelles provenant de toutes les parties de l'Europe continentale.

Il n'y a pas un Canadien qui aille en Europe sans passer par Paris, et aucun voyage en Europe n'est complet sans une visite à Paris. Si nous voulons étendre nos relations commerciales et sociales avec l'Europe, je pense que nous devrions avoir à Paris un représentant de la presse canadienne ; et toutes les nouvelles concernant le Canada devraient être câblées à Paris, centre distributeur de tout le vieux continent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis heureux de pouvoir dire à mon honorable ami (M. Marcil) que le sujet qu'il a bien voulu signaler à l'attention du gouvernement n'a pas échappé à mes préoccupations. Lorsque j'ai discuté le projet avec les représentants de la presse qui sont venus m'en entretenir, je leur ai fait observer qu'il serait désirable de songer aussi aux besoins de la presse franco-canadienne, et je les ai invités à s'aboucher avec les journaux de langue française pour savoir quelles relations ceux-ci désireraient nouer avec Paris. J'avais pensé qu'il serait nécessaire de décider la création d'une agence à Paris, mais on m'informe, et bien que je tienne ce renseignement par voie indirecte, je crois que les propriétaires des principaux journaux franco-canadiens sont d'opinion que, s'il leur est utile de recevoir à l'occasion des dépêches de Paris, quand il s'y produit des événements importants, ils estiment, néanmoins, qu'il n'y a pas à cette source assez de nouvelles intéressant le Canada pour nécessiter la nomination d'un correspondant régulier comme à Londres.

J'ai tout lieu de croire, cependant, que le comité fera en sorte que des communications soient établies avec Paris pour les dépêches françaises dont les journaux canadiens seront pourvus dans la mesure qu'ils le jugeront utile. Je puis assurer l'honorable député que la question a été examinée; le comité a communiqué à ce sujet avec les propriétaires de quelques journaux franco-canadiens et je puis me porter garant qu'ils approuvent le projet dans sa forme actuelle.

M. BORDEN (Halifax) : Le comité ou les journalistes qui doivent composer la société projetée ont-ils examiné la question de fournir des nouvelles du Canada à la presse anglaise ? Je considère qu'il est très important que les évènements de la vie canadienne parviennent directement au public du Royaume-Uni, car je crois qu'aujourd'hui les grands journaux seuls ont des correspondants directs.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet, la presse anglaise ne se trouve pas à cet égard dans des conditions aussi utiles

pour elle et avantageuses pour le Canada que nous le souhaiterions ; cependant, elle a fait de notables progrès dans cette direction. Il existe en Angleterre deux agences de nouvelles bien connues : l'agence Reuter et l' " Exchange Telegram Co.", qui, toutes les deux, ont des correspondants à Ottawa ; une dépêche envoyée à l'une ou à l'autre de ces agences est publiée dans un grand nombre de journaux. A part ce service, plusieurs feuilles ont des correspondants particuliers qui envoient des dépêches chaque fois qu'un évènement de quelque importance se produit.

Tout en reconnaissant que le service des nouvelles a été grandement amélioré depuis quelques années, il y a néanmoins encore bien des choses à accomplir, et je me réjouirai si cette association peut nous aider dans cette tâche.

Les journalistes du Canada m'ont fait observer qu'ils pourraient assez facilement conclure un arrangement pour la publication des nouvelles télégraphiques dans la presse canadienne ; mais ils ne sont pas aussi sûrs d'obtenir que les dépêches envoyées du Canada soient publiées dans les feuilles du Royaume-Uni. De sorte que je vois une difficulté, pour le présent, à l'exécution du désir exprimé par mon honorable ami, désir que je partage absolument. J'espère que les dispositions que nous projetons de prendre auront pour effet d'améliorer l'autre partie du service, et qu'avant longtemps les deux branches fonctionneront avec de meilleurs résultats que ceux que nous avons connus jusqu'ici.

Il est fait rapport du projet de résolutions qui sont votées en première et deuxième délibérations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande l'autorisation de déposer le bill (n°. 240) portant approbation avec assistance de l'Etat du projet d'établir et d'entretenir un service effectif et indépendant de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne pour être publiées dans la presse canadienne.

La motion est acceptée, et le bill est lu pour la première fois.

DETTES DE CHEMINS DE FER.

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) propose la deuxième délibération du bill (n° 155) relatif à la compétence de la cour de l'Echiquier pour statuer sur les actions intentées contre une compagnie de chemin de fer endettée. Il déclare : Ce bill est une proposition de loi due à l'initiative de M. le député de Saint-Jean et d'Iberville, et que le gouvernement adopte aujourd'hui comme projet ministériel.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : En 1899, le parlement vota une loi, constituant dans les statuts le chapitre 44, relative à la compétence de la cour de l'Echiquier pour juger les causes engagées contre les compagnies de chemins de fer endettées. Cette loi autorisait les créanciers hypothécaires et les créanciers porteurs d'obligations d'une compagnie de chemin de fer à s'adresser à la cour de l'Echiquier pour en obtenir un décret de vente judiciaire contre les biens de la compagnie. On s'est aperçu depuis que d'autres catégories de créanciers ne jouissaient pas de l'exercice de cette faculté : je veux dire les créanciers ordinaires et le public en général. Le projet déposé a pour but de faire disparaître cette inégalité.

C'est un fait connu que plusieurs de nos réseaux de voie ferrée ne sont pas mis en fonctionnement durant certains mois de l'année, et bien que le tort causé au public soit évident, l'Etat restait impuissant à lui venir en aide. L'objet de ce bill est d'autoriser le ministre des Chemins de fer et Canaux à s'adresser à la cour de l'Echiquier pour en obtenir un décret de vente et la nomination d'une séquestre dans le cas de tout chemin de fer devenu insolvable.

La motion est adoptée ; le bill est mis en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité général pour l'étudier.

A l'article premier.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement se propose-t-il, par le moyen de ce projet de loi, d'enlever au ressort des tribunaux provinciaux la compétence de juger les causes dans lesquelles il s'agirait, par exemple, d'un chemin de fer d'intérêt local ?

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Le projet de loi ne diminue en rien la juridiction des tribunaux provinciaux. Il est calqué sur la loi de 1899.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le premier paragraphe de l'article répond, il me semble, pleinement à la préocupation de l'honorable député. Il s'agit d'étendre le ressort de la cour de l'Echiquier aux chemins de fer d'intérêt fédéral, c'est-à-dire aux seuls réseaux dépassant les frontières d'une province ou se raccordant aux grands réseaux, comme, par exemple, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc. On ne vise à faire entrer dans le ressort de la cour de l'Echiquier que les chemins de fer relevant de l'autorité législative du parlement fédéral.

M. BORDEN (Halifax) : Dans la Nouvelle-Ecosse il y a des réseaux qui relèvent de l'autorité législative du parlement canadien, mais qui sont localisés entièrement dans l'intérieur des frontières de la Nouvelle-Ecosse. Le projet de loi en discussion vise-t-il à soumettre ces chemins de fer à la juridiction exclusive de la cour de l'Echiquier ? J'ignore si le bill contient des termes qui, strictement, pourraient être interprétés dans ce sens; mais il est possible que la question soit soulevée; par conséquent, si l'on n'a pas l'intention de limiter le ressort des tribunaux provin-

ciaux à cet égard, on ferait mieux de le déclarer en toutes lettres dans le bill.

Je signalerai à l'attention de l'honorable député de Saint-Jean et Iberville, le mot "insolvable" apparaissant au paragraphe de la lettre "a".

La portée de ce terme est-elle expliquée quelque part dans le bill ?

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Oui, à l'article 5.

Comme je l'ai déjà dit, l'article premier de ce projet de loi définissant quels chemins de fer seront soumis à la juridiction de la cour de l'Echiquier, est calqué absolument sur l'article corespondant de la loi de 1899, chapitre 44 des statuts.

M. BORDEN (Halifax) : Le présent article est une répitition pure et simple ?

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Non, on y a ajouté; dans ce sens que le ressort de la cour de l'Echiquier comprendra les chemins de fer définis au chapitre 44 des statuts de 1899, et il s'étendra aux créanciers ordinaires et aux réseaux inexploités, qui n'étaient pas visés dans la loi de 1988.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Le jugement rendu par le Conseil privé dans l'affaire de Grey contre la Compagnie du "Manitoba and North-western," nous a fait une nécessité impérieuse de déposer ce projet de loi. Le Conseil privé a jugé que nul tribunal provincial n'est compétent à entendre une cause dans laquelle il s'agit d'un chemin de fer dont le parcours dépasse les frontières de la province dans laquelle le tribunal exerce son ressort ; si bien que, pour rendre possible l'ordonnance d'un décret de vente judiciaire dans le cas d'un chemin de fer d'intérêt général, il faut le faire tomber sous la juridiction de quelque tribunal fédéral.

Quant à un réseau établi entièrement dans les limites d'une province, mais relevant de l'autorité fédérale en vertu de la déclaration d'utilité publique au Canada rendue en sa faveur, je ne vois pas quelle raison s'opposerait à ce qu'il appartînt au ressort des tribunaux provinciaux. Ce sont des biens immobiliers situés dans les bornes politiques d'une province.

M. BORDEN (Halifax) : Je pense, comme l'honorable ministre, qu'à l'égard d'un réseau ferré s'étendant au delà des frontières d'une province, il y a lieu de le soumettre au ressort de la cour de l'Echiquier. Quant aux chemins de fer localisés entièrement dans les bornes d'une province, l'application de la loi pourrait donner lieu à quelque discussion, bien que, sur ce point, on ait calqué la loi de 1899, comme l'affirme l'honorable député de Saint-Jean et Iberville.

Nous n'avons pas eu de difficultés encore dans la Nouvelle-Ecosse pour des causes de ce genre à propos de chemins de fer situés entièrement dans les bornes de la province. Mon honorable ami, l'honorable député d'Annapolis, confirmera mes dires sur ce point, et je crois qu'il serait plus convenable de laisser le règlement de ces difficultés aux tribunaux de la province dans laquelle elles sont nées, au lieu d'obliger les parties à venir à Ottawa pour faire juger des affaires susceptibles de provoquer de longues procédures interlocutoires. Evidemment, là où le projet de loi propose de conférer à la cour de l'Echiquier des pouvoirs qui ne sont pas encore exercés par aucun tribunal provincial, et qui seront dons l'intérêt public, il convient d'y adhérer. Mais pour le cas d'un chemin de fer interprovincial, on verra qu'il est mieux de laisser le règlement de ces procès à la décision du plus haut tribunal de la province.

Mon honorable ami le député de Saint-Jean et Iberville a-t-il prévenu cette objection dans son bill ?

M. WADE : Je déplorerais que nos tribunaux provinciaux fussent privés de quelques-unes de leurs attributions. Je ne crois pas que cet article, tel qu'il est libellé, enlève quoi que ce soit à leur ressort. Il étend la juridiction de la cour de l'Echiquier aux causes qui ne sont pas de la compétence de nos tribunaux provinciaux. S'il existait un doute à cet égard, il serait utile d'ajouter un dispositif statuant que la loi ne portera nullement atteinte à la juridiction des tribunaux provinciaux dans ces questions.

M. R. L. BORDEN : Il y a d'autres dispositions dans la projet de loi sur lesquelles j'aimerais à connaître l'opinion des avocats qui sont assis sur ces fauteuils.

Ce bill confère à la cour de l'Echiquier pleine juridiction pour juger dans des affaires dont les tribunaux provinciaux ne peuvent connaître. Mais à l'égard d'un chemin de fer établi entièrement dans les limites d'une province, est-il mieux de décerner la juridiction à la cour de l'Echiquier ou au plus haut tribunal de la province ? Pour le moment, il n'existe pas de raison, à mon avis, qui empêcherait le plus haut tribunal de la province de connaître des affaires à propos de réseaux de chemins de fer localisés entièrement dans les bornes de la province.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Le bill ne vise que les chemins de fer sur lesquels le Conseil privé a décidé que les tribunaux provinciaux n'ont aucune juridiction quelconque.

M. R. L. BORDEN : Je vous accorde que la cour de l'Echiquier est le tribunal naturel pour entendre les causes concernant les chemins de fer dépassant les frontières d'une province. Mais pourquoi le tribunal de la plus haute juridiction dans la province ne connaîtrait-il pas des causes concernant les chemins de fer établis entièrement dans les limites de la province ? Je vous citerai à à cet égard le chemin de fer "Dominion-Atlantic," et le Chemin de fer central de la Nouvelle-Ecosse, qui sont compris entièrement dans les frontières de cette province. Supposons qu'un créancier ou le ministre des

Chemins de fer et Canaux veuille exercer les pouvoirs qui lui sont conférés par ce bill, et qu'il demande judiciairement l'émanation d'un décret contre une compagnie de chemin de fer en banqueroute ou qui a interrompu ou cessé l'exploitation de son réseau durant plus de dix jours, pourquoi la Cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse ne rendrait-elle pas ce décret, au lieu de la cour de l'Echiquier ?

M. BELCOURT : L'idée du chef de l'opposition me paraît bonne.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si la Chambre était d'avis de donner suite à la proposition de l'honorable chef de la gauche, tout ce qu'il y aurait à faire serait de retrancher les mots : " ou à l'égard de tout chemin de fer tombant de quelque autre façon sous l'autorité législative du parlement canadien." La juridiction se trouverait ainsi restreinte aux chemins de fer dépassant les frontières de la province. Mais alors on se demandera s'il ne serait pas plus sage de faire entrer dans le ressort d'un tribunal fédéral sous notre maîtrise toutes les questions contentieuses se rapportant aux chemins de fer soumis à l'autorité fédérale.

Quant à moi, il faudrait s'arrêter à cette idée plutôt qu'à la proposition de l'honorable chef de l'opposition. Il n'y a pas de raison pour qu'un chemin de fer dépendant de l'autorité fédérale, même s'il est localisé tout entier dans les frontières d'une province, ne soit point soumis au ressort de la cour de l'Echiquier, tout comme un réseau se prolongeant au delà des bornes provinciales. Pour ma part, je préfère l'uniformité des lois.

Cela n'empêcherait point l'exercice d'une juridiction concurrente par les tribunaux provinciaux dans les questions relatives aux chemins de fer de simple intérêt local. Mon honorable ami se rappellera, à ce propos, le jugement rendu par le Conseil privé dans l'affaire de Redfield contre la municipalité de Wickham ; le Conseil privé décida que le tribunal de la province avait compétence pour ordonner la vente du chemin de fer. Voici un extrait du jugement :

> Ils ne recommandent pas que sous l'empire de la loi canadienne un chemin de fer civilement constitué en vertu d'un acte du parlement puisse être vendu par fragments pour satisfaire à certaines créances ou charges reconnues par les tribunaux ; mais ils démontrent clairement——

Et c'est ici qu'est le point important——

> —que le parlement du Dominion a admis comme règle qu'un chemin de fer ou une section d'un chemin de fer, pris intégralement, peut être saisi et vendu comme tout autre immeuble, suivant le cours ordinaire de la loi. Ils corroborent l'opinion émise en cette cause par le juge en chef Dorion "que la jurisprudence qui prévaut en ce pays ainsi que l'acte 46 Vic., chap. 49 établissent clairement qu'un chemin de fer peut être saisi et vendu pour acquitter les dettes de la compagnie qui en est propriétaire.

Le chemin de fer en question tombait sous le coup de la loi fédérale sur les chemins de fer, mais comme il était localisé entièrement dans la province de Québec, le Conseil privé maintint que les tribunaux provinciaux étaient compétents, et que la propriété de la compagnie répondait de ses dettes et pouvait être, par conséquent, saisie et vendue par le shérif, comme n'importe quel immeuble.

M. R. L. BORDEN : Je tombe d'accord avec le ministre de la Justice sur tous les points qu'il a touchés au sujet du fonctionnement de la loi. Le vieil adage, appliqué aux affaires de chemins de fer, disait cependant qu'on pouvait " prendre les fruits, mais non couper l'arbre " ; autrement dit, vous étiez autorisé à nommer un séquestre pour gérer l'entreprise et appliquer les recettes au paiement de la réclamation d'un créancier favorisé par la décision du tribunal.

M. WADE : Cette opinion n'a pourtant jamais été entretenue par nos tribunaux.

M. R. L. BORDEN : C'est l'opinion qui prévaut en Angleterre, et elle est fondée sur le bien public—c'est-à-dire qu'un chemin de fer est considéré comme un service public que vous ne pouvez arrêter à l'instance d'un créancier ; toutefois, vous pouvez lui rendre justice en lui faisant remettre par séquestre interposé les recettes et les péages du réseau.

Je n'ai pas compris clairement les motifs mis en avant par le ministre de la Justice pour soutenir que ces attributions doivent être conférées à un tribunal fédéral. Voudra-t-il avoir l'obligeance de répéter brièvement ce qu'il a dit à ce sujet ?

J'ai exprimé l'opinion que dans le cas d'un chemin de fer localisé entièrement dans les frontières d'une province, il vaudrait mieux le jeter dans le ressort d'un tribunal provincial. L'honorable ministre a répondu par quelques remarques à cette proposition.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas que j'aie commenté cette proposition en particulier.

Il n'y a aucun doute que, d'une certaine façon, il soit utile que le tribunal provincial continue d'exercer ses attributions. Mais j'ai dit que nous avons fait rentrer dans le ressort de la cour de l'Echiquier les affaires de chemin de fer concernant soit les réseaux qui sont devenus dépendants de notre autorité à la suite de la déclaration d'utilité publique au Canada rendue en leur faveur, soit les lignes faisant raccordement avec certains réseaux mentionnés dans la loi sur les chemins de fer, soit encore les voies ferrées qui se prolongent au delà des frontières d'une province ; il me semble que, pour l'uniformité des lois, nous devrions décréter la juridiction fédérale sur tous ces chemins de fer. Nous pourrions le faire sans porter atteinte aux attributions des tribunaux provinciaux concernant

les réseaux entièrement établis dans les frontières provinciales, malgré le caractère fédéral de leur établissement, et à cet égard du moins, je serais disposé à accepter la recommandation qui vient de nous être faite.

M. R. L. BORDEN : Mais l'honorable ministre voudra bien observer que le bill n'assure pas l'uniformité dans l'application de la loi, malgré ce qu'il en ait dit ; car le tribunal provincial, en vertu de ses attributions propres, sans égard au statut, conserve le pouvoir d'ordonner la vente d'un chemin de fer à l'instance d'un créancier. Pourquoi ne décernerions-nous pas à ce tribunal des pouvoirs additionnels comme ceux créés par le statut?

Il est vrai que, jusqu'à un certain point, ce serait assurer plus d'uniformité de donner toutes ces attributions à la cour de l'Echiquier ; mais nous ne tentons pas de faire l'uniformité de cette façon dans d'autres questions. Les tribunaux provinciaux ont compétence dans les procès pour faillite, et ils l'ont même dans les affaires électorales se rapportant à cette Chambre.

C'est une question importante, principalement pour les provinces situées loin de la capitale où siège la cour de l'Echiquier. Ainsi, par exemple, pour les plaideurs de la Colombie Britannique, pour ceux de l'Ile du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse, c'est une chose difficile d'avoir affaire à la cour de l'Echiquier, à cause de la distance.

Dans les affaires de ce genre, il y a presque toujours une longue procédure interlocutoire, et comme il n'existe point de juge délégué pour les entendre, les parties sont obligées de plaider à Ottawa. Il peut arriver qu'il soit indispensable ou utile que l'avocat ou son conseil représentant les parties soit présent en personne pour surveiller la procédure.

A moins donc que vous ne puissiez invoquer de bonnes raisons pour déclarer la compétence exclusive de la cour de l'Echiquier ,il me paraît préférable de laisser aux tribunaux provinciaux la décision des cas dans lesquels sont concernés des chemins de fer entièrement localisés dans une province.

Voilà mon idée ; il peut y en avoir de meilleure. Je n'y insiste pas absolument.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: J'aimerais à savoir ce que pense l'honorable député de la proposition de laisser au tribunal provincial et à la cour de l'Echiquier une juridiction concurrente. Le tribunal de la province est sans nul doute compétent à connaître de ces sortes de causes. Voyez-vous quelque inconvénient ou quelque raison pour empêcher la cour de l'Echiquier d'exercer sa juridiction sur ces chemins de fer d'intérêt local, de façon qu'un créancier aurait le choix de s'adresser soit au tribunal de sa province soit à la cour de l'Echiquier ?

M. R. L. BORDEN : A première vue, je n'y vois nul inconvénient. Mon honorable ami propose que tous les pouvoirs créés par ce bill soit conférés à la fois aux tribunaux provinciaux et à la cour de l'Echiquier, relativement aux chemins de fer localisés entièrement dans les frontières de la province.

M. WADE : N'est-il pas vrai que les tribunaux provinciaux ont juridiction absolument sur les chemins de fer favorisés ou non de la déclaration d'utilité publique dans l'étendue du Canada, entièrement ou non établis dans les bornes politiques de la province?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est exact.

M. WADE : Ils ne peuvent ordonner la vente d'un chemin de fer qui dépasse les frontières de la province. Nos tribunaux provinciaux sont incompétents à cet égard.

M. R. L. BORDEN : J'affirme simplement que certains pouvoirs statutaires ne sont pas exercés par les tribunaux provinciaux actuellement, parce qu'ils sont créés par ce statut.

M. WADE : Quels pouvoirs?

M. R. L. BORDEN : Le pouvoir, par exemple, d'ordonner la vente d'un chemin de fer parce que la compagnie a failli d'en assurer le fonctionnement durant dix jours.

Je désire me faire bien comprendre de l'honorable député d'Annapolis (M. Wade). Je veux dire que les pouvoirs créés ici et dont aucune cour provinciale n'est encore revêtue, devraient être conférés à une cour provinciale au moins, en même temps qu'à la cour de l'Echiquier, lorsqu'il s'agit de chemin de fer dont le tracé est tout entier dans les limites d'une province.

M. WADE : J'ai demandé si ces cours n'avaient pas déjà ces pouvoirs. N'ont-elles pas le pouvoir absolu ?

M. R. L. BORDEN : Je parle de pouvoirs créés par le présent statut, qui n'existent pas en dehors de ce statut.

M. WADE : C'est précisément la chose.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si je comprends bien le leader de l'opposition, il dit que par le présent bill, nous conférons au juge de la cour de l'Echiquier certains pouvoirs spécifiques dont il n'a pas été revêtu jusqu'à présent ; et il serait d'avis que nous donnions aux juges des cours provinciales, à l'égard de cette classe particulière de chemin de fer, les mêmes pouvoirs que nous attribuons à la cour de l'Echiquier.

M. R. L. BORDEN : Exactement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quelqu'un qui n'est pas de la profession me fait observer que l'établissement de cette juridiction concurrente pourrait donner lieu à des difficultés. Il arrivera qu'un créancier s'adressera à la cour provinciale en vue de faire vendre le chemin de fer, tandis qu'un autre créancier s'adressera à la cour de l'Echiquier. Il pourra y avoir conflit d'auto-

rité entre les deux cours. Cette observation me paraît assez juste. Il va falloir nous mettre en garde contre cette éventualité.

M. R. L. BORDEN: Vous pouvez facilement y parer. Une cour devant laquelle une seconde action est intentée, suspend toujours l'instance jusqu'à ce que la première cause soit décidée. Dans certains cas une action est prise devant deux tribunaux ayant tous deux juridiction. Par exemple, une action peut être prise dans la province du Nouveau-Brunswick, et une autre dans la province de la Nouvelle-Ecosse, les deux procédant en même temps, l'une intentée avant l'autre. La pratique ordinaire c'est que le tribunal devant lequel la seconde action est intentée suspend les procédures jusqu'à ce que la première action soit décidée. C'est aussi la règle qu'on a suivie en Angleterre en ces dernières années, et qui a été adoptée par la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse. Il n'y a pas très longtemps, un cas de cette nature se produisit en Angleterre (j'oublie le nom des parties ; le ministre de la Justice les connaît peut-être) dans lequel une action avait été intentée devant un tribunal de France ou d'Italie ; l'action fut intentée également en Angleterre lorsque la cause était encore pendante devant le tribunal étranger. Le tribunal anglais, si ma mémoire ne me fait pas défaut, se contenta de suspendre l'instance jusqu'à ce que la cause devant le tribunal étranger eût été jugée ; puis il prononça jugement en conformité de la décision rendue par le tribunal étranger. Il n'y aurait pas de difficulté de ce chef.

L'honorable M. HAGGART : Je voudrais poser une question aux auteurs du bill. Supposons qu'il y ait une action de prise dans la province de Québec par un créancier de la compagnie de chemin de fer devant la cour de l'Echiquier, et que la vente des biens soit ordonnée. Est-ce la cour provinciale de Québec qui décidera de cette vente; c'est-à-dire la cour provinciale transmettra-t-elle la propriété absolument, et le produit de la vente des biens sera-t-il distribué par la cour entre les divers créanciers suivant leurs rangs ?

Le jugement de la cour de l'Echiquier aura-t-il des effets différents suivant les provinces ? Dans la province d'Ontario, le privilège seulement serait adjugé; dans la province de Québec, ce serait les biens eux-mêmes qui seraient vendus définitivement. Maintenant, supposons le cas d'un individu porteur d'obligations en vertu d'un statut fédéral, ou de titres, ou peut-être d'une hypothèque, ou d'un jugement rendu par la cour de l'Echiquier contre un chemin de fer fédéral ayant une charte du gouvernement fédéral dans la province de Québec. Si ces biens sont vendus comme la cour dans la province de Québec a le droit d'ordonner qu'ils le soient, ils seront vendus absolument. Il n'en serait pas ainsi s'il était porteur de titres dans Ontario.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que la proposition fait par l'honorable chef de l'opposition résoudrait la difficulté. Il nous a proposé de conférer à la cour provinciale les mêmes pouvoirs que nous conférons à le cour de l'Echiquier, de sorte que les pouvoirs exercés par les cours dans chacune des provinces seraient les mêmes que ceux exercés par la cour de l'Echiquier. La difficulté soulevée par l'honorable député (M. Haggart) serait résolue par la proposition de l'honorable chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Oui.

L'honorable M. HAGGART : La garantie du créancier hypothécaire d'une compagnie à charte fédérale, c'est le privilège même de la compagnie, qui peut être vendu si celle-ci est hors d'état de payer ses dettes. Mais si vous obtenez un jugement de la cour de l'Echiquier contre une compagnie dans la province de Québec, vous pouvez vendre les biens absolument, bien que peut-être ils ne puissent rapporter que le cinquième de la valeur première des titres. Il n'y a pas dans Québec de vente qui ne soit absolue. Puis, les cours agissent comme séquestre et distribuent le produit de la vente suivant le rang du titre.

M. R. L. BORDEN : Si une compagnie était autorisée dans Ontario, par exemple, à donner une hypothèque qui couvrirait son privilège, et en même temps son matériel roulant, sa voie et ses bâtiments, assurément, vous pourriez vendre ces biens sur procédures de forclusion ?

L'honorable M. HAGGART : Oui, mais vous ne pourriez pas le faire par exécution ordinaire. Vous ne pourriez vendre que le privilège, le droit d'exploiter le chemin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sujet à la réclamation du créancier hypothélaire.

M. DEMERS (Saint-Jean-Iberville) : C'était la loi, mais en 1899, le parlement a décrété que la cour de l'Echiquier pourrait vendre le chemin de fer. La loi fut votée en 1899 autorisant la cour de l'Echiquier à vendre les biens ; mais je vois rien dans la loi qui autorise la vente du privilège.

M. WADE : Il me faut me ranger à l'avis de l'honorable député de Lanark sur cette question. Nous faisons bien d'être prudents en ce qui regarde l'application de certaines dispositions du bill à l'étude. En ce qui regarde la juridiction générale d'un chemin de fer compris tout entier dans une province, bien que ce chemin de fer puisse être soumis à l'action législative du parlement canadien, il n'en relève pas moins complètement de nos cours lorsqu'il s'agit de la forclusion de l'hypothèque, de la vente du chemin, et de la nomination d'un séquestre aux biens.

M. DEMERS : Pas dans la province de Québec.

M. WADE : Naturellement, je ne puis rien dire en ce qui regarde la province de Québec, ne connaissant pas la loi de cette province ; mais il me semble que même dans cette province, dans cette mesure, les cours provinciales doivent avoir juridiction. Je puis parler en connaissance de cause en ce qui est de notre province, la question ayant été tirée au clair dans une cause dont a parlé l'honorable chef de l'opposition.

Le principe anglais auquel il a fait allusion fut aussi affirmé dans cette cause, et la distinction qui existe entre la situation des chemins de fer anglais et la nôtre fut nettement établie. D'après le statut anglais, la compagnie ne peut hypothéquer autre chose que ses recettes. Elle ne peut hypothéquer ses biens ou ses privilèges. Par conséquent, tout ce que vous pouvez exiger en vertu de la garantie qu'elle donne pour émettre ses titres et ses obligations, c'est de demander la nomination d'un séquestre et par son entremise encaisser les recettes en vue de payer les dettes. Maie en vertu des chartes qui sont accordés ici, la compagnie hypothèque non seulement ses biens mais son privilège, et vous pouvez obtenir l'adjudication de tous les biens et du privilège de cette compagnie, et l'acheteur se trouve investi des pouvoirs que la compagnie possédait en vue de l'exploitation du chemin. Tous ces pouvoirs, notre cour en est revêtue actuellement quant aux chemins compris entièrement dans la province, et son pouvoir est restreint seulement dans les cas où un chemin de fer est partie dans une province et partie dans une autre. L'honorable leader de l'opposition a demandé que les cours provinciales fussent revêtues de cette juridiction que le présent bill propose de donner à la cour de l'Echiquier seulement : juridiction extraordinaire couvrant deux catégories de cas : l'un, dans lequel la compagnie n'a pas payé ses dettes ou acquitté ses obligations; et l'autre, où elle a négligé d'exploiter le chemin. En d'autres termes, tout créancier de la compagnie peut se présenter devant la cour de l'Echiquier et procéder contre la compagnie et demander que la vente du chemin soit ordonnée ; ou si le chemin n'a pas été en exploitation depuis dix jours, toute personne peut faire la même chose. C'est là une juridiction très vaste et très exceptionnelle que nous conférons là à la cour de l'Echiquier ; et il me semble qu'il pourrait être dangereux de conférer cette juridiction aux cours provinciales. Car, comme on l'a dit, il nous faut considérer l'effet qu'une législation de cette nature aurait sur les garanties qui ont été émises par la compagnie et qui sont placées à l'étranger. Tout ce qui tend à déprécier ces garanties n'est pas sage, et je suis d'avis que dans les cas de cette nature la partie devrait être envoyée devant un tribunal ayant juridiction générale. Personne ne souffrira d'avoir à intenter ces procédures devant la cour de l'Echiquier. Il ne devrait pas être permis aux cours provinciales d'exercer dans ces cas, surtout lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer placé sous l'autorité législative du gouvernement fédéral. Ce n'est pas que je craigne que les cours provinciales ne montrent autant de sagesse, ou ne prennent autant de soin ou ne rendent des jugements tout aussi équitables dans chaque cas, que la cour de l'Echiquier. Mais ce que je considère, c'est l'effet de cette législation sur les valeurs de ce chemin de fer. Lorsqu'on propose qu'à la demande de chacun la cour provinciale puisse faire vendre le chemin, je suis d'avis qu'il vaudrait mieux laisser l'affaire à la juridiction de la cour de l'Echiquier. La juridiction des cours provinciales ne s'en trouve amoindrie à aucun autre égard.

M. R. L. BORDEN : Si les valeurs se trouvent dépréciées, ce n'est pas parce que la juridiction est attribuée à tel tribunal ou à tel autre, mais à cause de la législation elle-même. Si l'attribution de ce pouvoir aux cours provinciales doit avoir pour effet de déprécier les valeurs, je me déclare inhabile à comprendre pourquoi le même résultat ne se produirait pas lorsqu'on attribue ce pouvoir à la cour de l'Echiquier.

M. WADE : Je vais dire sur quoi je fonde mon opinion.

M. R. L. BORDEN : Vous ne pourriez l'expliquer que d'une manière : vous pensez qu'une cour exercerait ce pouvoir judicieusement, tandis que l'autre ne l'exercerait pas de la même manière. Je suis d'avis que les cours provinciales sont tout aussi capables de juger sagement et discrètement que la cour de l'Echiquier. Je pense que ce pouvoir devrait être conféré aux cours provinciales en même temps qu'à la cour de l'Echiquier.

M. WADE : J'ai eu soin de dire que les cours provinciales rendraient des jugements aussi sages que la cour de l'Echiquier. Je ne pense pas que leurs jugements soient en défaut ; et il n'y a pas de doute qu'elles feraient ce qui est juste. Mais je dis que l'effet sur les valeurs serait beaucoup plus marqué s'il était connu que n'importe quelle cour provinciale peut être appelée à exercer ce pouvoir extraordinaire. L'effet sur les valeurs serait beaucoup plus grand que si la juridiction était limitée à une cour centrale, la cour de l'Echiquier. Le grand public serait plus assuré que ce pouvoir ne serait pas exercé inconsidérément. En outre, ce pouvoir, à mon avis, ne devrait être exercé que dans des cas de grande urgence, d'urgence telle que les parties jugent qu'il est expédient de s'adresser à la cour de l'Echiquier de préférence aux cours provinciales. Si nous faisons cette législation trop générale, elle sera dangereuse.

M. FRASER : Les raisons données par l'honorable député (M. Wade) prouvent que l'honorable chef de l'opposition a raison et qu'il doit exister une différence entre les

deux cours. Si la confiance est plus grande parce que la juridiction est attribuée à un tribunal plutôt qu'à l'autre, c'est que cet autre doit être en défaut.

M. WADE : Il y aurait cette différence : dans un cas, il y a une seule cour et un seul juge devant qui ces procédures peuvent être intentées ; dans l'autre cas, il pourrait y en avoir soixante.

M. FRASER : Cela ne fait pas de différence, à moins que vous ne prétendiez que les soixante soient inférieurs à ce seul juge.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. FRASER : Je comprends très bien que la cour de l'Echiquier, à cause de son mode de procédure, à cause de ses règles qui conviennent mieux que ceux de la cour Suprême—par exemple, aux termes de notre Acte de judicature de la Nouvelle-Ecosse—puisse être une meilleure cour pour la liquidation des affaires d'un chemin de fer, son fonctionnement étant plus expéditif ; mais je ne puis comprendre l'autre proposition. Cet article est peut-être trop large. Il est trois cas, je pense, dans lesquels le ministre des Chemins de fer et Canaux ou un créancier d'une compagnie peut demander que la vente du chemin de fer soit ordonnée : (1) lorsque la compagnie est devenue insolvable ; (2) si pendant dix jours elle a négligé de maintenir le chemin en activité ou en exploitation, et (3) si elle est devenue hors d'état de le faire. Il se pourrait, par exemple, qu'il y eût un pont d'enlevée et que la compagnie fût dans l'impossibilité d'exploiter le chemin de fer. Ces termes sont trop larges. Le ministre a-t-il examiné ce point ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je recommanderais que cet article fût adopté avec l'entente qu'avant la troisième lecture nous chercherons, à la lumière de la discussion qui a eu lieu, dans quelle mesure nous pouvons l'améliorer.

M. R. L. BORDEN : C'est parfait.

Paragraphe (b) :

M. WADE : Je pense qu'il y a une objection très forte à la mise en pratique de cette disposition. Elle dit :

—ou, à l'instance d'un créancier ayant une hypothèque ou un mortgage sur ledit chemin de fer ou ladite section, ordonner et décréter la déchéance de l'intérêt de la personne ou compagnie possédant ce chemin de fer ou cette section avec ensemble le matériel roulant, l'équipement et les autres accessoires, ou y ayant titre, ou de la faculté de rachat ou réméré, chaque fois qu'en pareil cas de défaut, la High Court of Justice (haute cour de justice) en Angleterre peut, à l'époque de l'entrée en vigueur du présent Acte, rendre pareille ordonnance ou décret à l'égard de biens grevés de mortgage en Angleterre.

Comme on l'a fait observer, le tribunal en Angleterre n'ordonne pas la vente du chemin ; il le met simplement entre les mains d'un séquestre et par son entremise encaisse les recettes. Je soumets que ces lignes devraient être biffées, sans quoi l'acte tout entier sera inapplicable. Je ferais une autre proposition au sujet de cette disposition et de la précédente, et c'est que le pouvoir de vendre comprenne celui de vendre le privilège aussi bien que le matériel du chemin de fer et les accessoires. Il n'est pas probable que ce dernier terme puisse être interprété de manière à comprendre le privilège. Je suppose que les hypothèques dans le passé ont toujours couvert le privilège, mais nous ne disons pas dans cet article que nous allons vendre les biens hypothéqués ; nous disons que nous allons vendre le chemin de fer et l'outillage et les accessoires. Dans un article de définition, il me semble que ces expressions ont un sens restrictif et excluraient le privilège, à moins que le statut ne le dise expressément.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je désire signaler à l'honorable député les termes du statut. Il prescrit à l'égard de la vente :

Chaque fois qu'en pareil cas de défaut la haute cour de justice en Angleterre peut, à l'époque de l'entrée en vigueur du présent Acte, rendre pareille ordonnance ou décret à l'égard des biens grevés de mortgage en Angleterre.

Non pas à l'égard des chemins de fer ; de sorte que nous donnons à la cour de l'Echiquier en ce qui regarde ce chemin de fer, le même pouvoir que la haute cour d'Angleterre, relativement non pas aux chemins de fer, mais aux biens hypothéqués, évitant ainsi la difficulté même que mon honorable ami signale.

Article 3.

M. FOWLER: Que voulez-vous dire par mot " making " (construction) dans cet article ?

L'honorable M. HAGGART : Si je comprends bien, ils ont le choix entre les deux ; ils peuvent vendre le chemin, ou nommer un séquestre.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Sous les ordres de la cour.

M. R. L. BORDEN : Ce sont plutôt des pouvoirs interlocutoires ; des mesures à prendre en attendant que le procès soit jugé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'article semble un peu confus. Le mot " making " dans la version anglaise ne paraît pas être à sa place.

M. RUSSELL : Il me semble que quelques-unes des fonctions attribuées ici au séquestre sont un peu plus importantes que celles qu'on lui donne généralement. Quelques-unes sont plutôt les fonctions d'un gérant, et il serait peut-être bon de se servir de ce mot dans le statut.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous connaissons le sens du mot séquestre comme on s'en sert dans nos statuts, et je n'ai-

merais pas beaucoup à changer sa signification. Mais je ne vois pas trop quel sens on pourrait attacher au mot " making ". Le séquestre n'est pas nommé généralement dans le but de construire un chemin de fer, mais dans le but de l'exploiter. Je ne vois pas pourquoi on se sert de ce mot ici.

M. WADE : Je pense que le mot, comme on s'en sert ici, est important, et qu'il devrait être conservé. Le chemin de fer pourrait bien n'être pas terminé, et il serait nécessaire que le séquestre le complétât. Je me suis déjà trouvé moi-même dans une situation identique. J'ai été le séquestre d'un chemin de fer pendant à peu près six ans. Ce chemin n'était pas terminé, bien qu'il s'en fallut peu, et je dus obtenir un ordre spécial de la cour m'autorisant à continuer les travaux et à compléter le chemin, et c'est ce que je fis. La chose peut arriver souvent, et il se passera des mois avant que vous obteniez de la cour un ordre final autorisant le séquestre à compléter le chemin, lorsque l'intérêt de toutes les parties concernées serait qu'il fût complété au plus tôt. Je pense que le mot " making " devrait rester dans le bill.

M. FRASER : Ce que l'honorable chef de l'opposition a dit est exact, à mon avis : cet acte n'est pas en vue de la construction d'un chemin de fer. Si l'on autorisait le séquestre à bâtir un chemin de fer, ou un tronçon de chemin de fer, il pourrait ruiner l'entreprise et mettre les choses en plus mauvais état qu'elles n'étaient au moment de son entrée en fonction. La conséquence serait que les créanciers ne recevraient rien, et le chemin de fer au lieu d'être vendu, resterait en les mains du séquestre. Cet acte va servir de base à la juridiction de la cour de l'Echiquier en matière de chemin de fer à l'avenir ; et en vue du développement très grand que va prendre la construction des chemins de fer au Canada, nous devrions prendre toutes mesures utiles pour qu'il ne renferme rien qui ne puisse être utilisé dans l'intérêt des créanciers et du chemin de fer même. Lorsqu'un chemin de fer est mis entre les mains d'un séquestre, il n'est pas probable que les actionnaires retirent rien ; mais si les actionnaires doivent perdre, je ne veux pas que ceux qui ont avancé des fonds sur hypothèque et que les ouvriers perdent. Ne permettez pas à cet homme qui est nommé séquestre de faire des travaux et de construire le chemin par tronçons. C'est là un trop grand pouvoir à donner à un séquestre, qui, comme l'honorable chef de l'opposition l'a dit, n'est qu'un gérant intérimaire chargé de maintenir le chemin de fer en activité et de voir à ce que l'argent, à mesure qu'il est encaissé, soit déposé à la banque et conservé. C'est là mon idée du séquestre ; ce n'est pas un individu qui construit des chemins de fer.

M. FOWLER : Le mot " making " est si large dans son sens qu'il permettrait au séquestre d'étendre le chemin de fer dans toutes les directions, et même de construire des embranchemnts. Il pourrait ruiner l'entreprise s'il en avait le désir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On me dit que le mot " making " a été mis là en vue d'un cas particulier qui se présente dans le province de Québec. Il y a six milles à construire sur un chemin de fer pour le relier à un centre important, et le mot est inséré afin de permettre au séquestre, s'il en reçoit l'ordre, de compléter ce chemin. L'article prescrit que le séquestre agira sous les ordres de la cour, et pour cette raison je ne vois pas grande objection à laisser le mot.

L'honorable M. HAGGART : Le séquestre n'est pas nécessairement un séquestre intérimaire. Il peut continuer à gérer le chemin de fer pendant des années.

M. FOWLER : Le séquestre serait intérimaire, quelle que soit la durée de ses fonctions.

L'honorable M. HAGGART : Tous les séquestre seraient intérimaires à ce compte-là.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je pense que les termes sont assez clairs. Un séquestre est nommé pour la conservation provisoire des biens.

M. RUSSELL : Il est très connu que dans les Etats de l'Ouest, un grand nombre de chemins de fer qui durent être confiés à des séquestres, soit par suite de capitalisation excessive, ou pour avoir été établis sans nécessité, ont été exploités avec beaucoup plus de succès que ceux restés sous la direction des compagnies primitives. Ce pouvoir étant exercé, comme le ministre de la Justice l'a fait observer, sous la surveillance et le contrôle constant de la cour, les difficultés que mon honorable ami prévoit ne sauraient se produire dans l'exploitation de ces chemins. Il peut être très nécessaire dans certains cas, en vue de rendre l'exploitation du chemin de fer profitable, que le séquestre ait le droit de le compléter sous la surveillance de la cour. Quant à la question d'étendre les pouvoirs du séquestre, je me rappelle parfaitement que lorsque mon honorable ami d'Annapolis (M. Wade) était séquestre du chemin dont il a parlé, il fut fait en même temps gérant, et il n'aurait pas pu le gérer avec le même succès si on ne lui avait donné les fonctions de gérant en même temps que celles de séquestre. Les cours ont trouvé nécessaire de nommer des séquestres pour remplir les fonctions de gérant, afin qu'ils eussent les pouvoirs des deux offices. Si vous donnez par ce bill au séquestre tous les pouvoirs d'un gérant, il peut être sans importance que vous vous serviez du mot " gérant " ; mais il peut y avoir des pouvoirs qu'il serait nécessaire que ce fonctionnaire exerçât, qui ne sont pas expressément donnés par le statut mais qui découlent des principes généraux

de la loi, et dans ce cas, à moins que vous n'employiez le terme " gérant " dans le statut, ces pouvoirs ne se trouveront pas lui être attribués.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que le mot " making " dont on se sert dans l'article (version anglaise) répond bien à la fin que se propose le ministre de la Justice ? Il me semble que c'est une manière un peu insouciante de traiter un sujet assez important. Une question de cette nature vaut peut-être la peine qu'on lui consacre un article distinct, une disposition un peu plus élaborée. Je pense que le mot " completion " (achèvement) vaudrait beaucoup mieux que le mot " making " (construction).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il vaudra peut-être mieux laisser l'article passer en omettant le mot " making ", et faire une disposition spéciale ayant trait à l'achèvement du chemin, comme le propose mon honorable ami.

L'article ainsi modifié est adopté.

Article 4 :

La rémunération du séquestre sera déterminée par la cour, et, de même que les dépenses qu'il aura légalement encourues en sa qualité de séquestre, y compris les frais de service, d'exploitation, d'entretien, de renouvellement, d'institution et de défense d'actions comme susdit, sera une dette de la compagnie et constituera la première charge sur le chemin de fer ou la section et sur le matériel roulant, l'équipement, les accessoires et recettes du chemin de fer ou de la section.

M. R. L. BORDEN : Cet article prescrit que la rémunération du séquestre sera fixée par la cour ; mais il ne prescrit pas que les autres dépenses devront être approuvées également par elle.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour économiser du temps, il sera peut-être aussi bien de réserver cet article, et je verrai s'il ne sera pas possible de faire rédiger par quelque fonctionnaire de mon département un amendement qui règle le cas.

M. R. L. BORDEN : Il serait peut-être bon de faire rédiger un article spécial qui donne au séquestre le droit de compléter le chemin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis de l'opinion de mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Si la cour de l'Echiquier n'a pas déjà le droit de faire des règlements quant à la pratique, il serait peut-être bon également de faire rédiger un article lui conférant ce pouvoir. Les pouvoirs généraux de la cour de l'Echiquier sont peut-tre suffisants, mais je doute qu'ils s'appliquent à ces matières.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle a le droit de faire des règlements relativement aux matières comprises dans sa juridiction actuelle, mais non pas au sujet de matières nouvelles que celles-ci.

L'article est réservé.

Article 5 :

Une compagnie est en déconfiture aux termes du présent acte, dans tous les cas qui constituent insolvabilité en vertu des articles 5 et 6 de l'Acte des liquidations, à l'exception que l'alinéa (g) de l'article 5 de ce dernier acte ne s'applique pas aux cas où des fidéicommissaires auraient, sous l'autorité des dispositions de l'article 94 de l'Acte des chemins de fer, pris, pour des porteurs d'obligations, possession d'un chemin de fer ou d'une section de chemin de fer, et à l'exception, de plus, que le délai pour garantir ou composer, déterminé par l'article 6 de l'Acte des liquidations, sera de quinze jours au lieu de soixante.

M. MARCIL (Bonaventure) : Je voudrais signaler à l'attention du ministre de la Justice le cas du chemin de fer de l'Atlantique et Lac Supérieur . Ce chemin fut transporté en 1900 aux fidéicommissaires des porteurs d'obligations. Il est à toutes fins insolvable, et doit de très fortes sommes. J'aimerais à savoir si aux termes de cette loi la compagnie en question est libérée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il m'est impossible de dire si la loi serait applicable ou non à un cas particulier, car je ne suis pas au courant des circonstances. Mais je crois que l'Atlantique et lac Supérieur est aux mains de fidéicommissaires aux termes du mortgage.

M. MARCIL : Fidéicommissaires des porteurs d'obligations.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce serait en vertu des conditions du mortgage. Je pense que les créanciers, aux termes du présent acte, auraient droit de demander la nomination d'un séquestre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Afin de dissiper tout doute, je propose d'ajouter les mots suivants à la fin de l'article 5 :

Mais ces transports à des fidéicommissaires n'auront pas l'effet de soustraire ce chemin de fer aux prescriptions du présent Acte.

L'honorable M. HAGGART : Dans l'hypothèse où les porteurs d'obligations prendraient possession du chemin de fer, sous l'empire de la loi de 1899, qu'ils ne paieraient pas leurs dettes et deviendraient insolvables, quel recours auriez-vous contre eux ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je désire étudier cet amendement. Il est préférable que l'article en délibération demeure en suspens.

L'article reste en suspens.

M. R. L. BORDEN : Avant que le comité fasse son rapport, j'appellerai l'attention du ministre de la Justice et celle du député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) sur le paragraphe (a) de l'article 1er. Nous nous sommes plutôt arrêtés à la forme qu'au fond de cet article.

Notons que le paragraphe (b) dispose qu'un créancier peut faire vendre le chemin de

fer. Et cependant, voilà qu'en outre, le paragraphe (a) statue :

A l'instance du ministre des Chemins de fer et Canaux ou de tout autre créancier, de toute personne ou compagnie possédant ou exploitant ce chemin de fer ou cette section, d'ordonner ou de décréter de telle façon qui pourra être prescrite, la vente de ce chemin de fer ou section de chemin de fer et de tout le matériel roulant, l'outillage et autres accessoires d'iceux, dès que cette compagnie est devenue insolvable, ou a manqué, pendant plus de dix jours, d'effectuer l'exploitation voulue de ce chemin de fer ou section de chemin de fer ou de toute partie d'icelui ou est devenue impuissante à le faire.

A mon avis, c'est aller trop loin que d'accorder pareil pouvoir à un créancier. S'il a un gage ou une créance, il peut les faire valoir ; mais rien ne justifie l'exercice d'un semblable pouvoir, au détriment de la compagnie. Le bill autorise la vente du chemin de fer dans trois circonstances: la faillite, l'inexploitation de la voie ferrée ou l'impuissance de faire cette exploitation. A mon avis, il suffirait de conférer ce pouvoir à la cour de l'Echiquier, à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il n'y a pas lieu d'invoquer de semblables pouvoirs, tout simplement pour permettre à un créancier d'obtenir le paiement de sa dette. L'exercice d'un pareil pouvoir pourrait provoquer de graves abus. Le créancier trouve ample protection dans le paragraphe (b) en ce qui concerne le paiement.

M. DEMERS (Saint-Jean-Iberville) : Je ne crois pas que l'ancienne loi offre une protection suffisante au créancier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'objection formulée par l'honorable député est que le créancier ordinaire, qui n'a ni gage ni titre relatif à la propriété, ne peut exercer des recours. Il ne peut diriger de poursuites, et il est injuste que, dans les trois circonstances en question, il soit privé du droit de demander à la cour une ordonnance de séquestre ou d'exercer quelque recours contre la compagnie.

M. R. L. BORDEN : Dans ma province, le créancier aurait un gage sur la propriété par l'enregistrement du jugement. La loi est différente, sans doute, dans la province de Québec.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que le créancier ordinaire ne peut exercer de recours ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE ; Le chef de l'opposition dit que lorsque le créancier obtient un jugement contre un individu, qui a quelque propriété, il devient, au moyen de l'enregistrement, créancier garanti par l'hypothèque. Je n'ai jamais douté que ce ne fût la loi de la province de Québec. Le créancier pourrait s'adreser aux tribunaux, enregistrer son jugement contre la propriété, et il en est ainsi créé une hypothèque. On prétend que la chose n'est pas possible ici, mais je n'ai jamais douté que ce ne fût la loi.

M. R. L. BORDEN : En pareilles circonstances, le créancier ordinaire trouverait ample protection dans le paragraphe (b).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'action est intentée contre la compagnie de chemin de fer, il pourrait en résulter quelque embarras.

M. R. L. BORDEN : Il n'en résulterait aucun inconvénient dans ma province ; car, tous les comtés desservis par les chemins de fer sont dotés de bureaux d'enregistrement.

Le comité rend compte de ses travaux.

LOI DES PENITENCIERS.

Le bill (n° 217) relatif aux pénitenciers (le ministre de la Justice) subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité, afin de le délibérer.

M. R. L. BORDEN : S'agit-il d'une refonte de la loi ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : C'est bien réellement une refonte des lois existantes, pour l'utilité de ceux qui s'occupent de la refonte des statuts. Il y a bien quelques modifications de peu d'importance du reste, sauf celle relative à la liste des traitements. C'est la seule modification importante et quand la chose viendra en discussion, je signalerai la nature des modifications que nous avons fait subir à cette liste. Je me suis efforcé d'abaisser le chiffre des traitements dans deux ou trois sens.

Article 23.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est une nouvelle disposition. Au cours de mon administration, j'ai constaté que lorsqu'un inspecteur visite un pénitencier, il est utile de lui donner imédiatement la haute-main sur l'établissement, ce qui le met en mesure de faire son inspection avec plus de liberté que s'il était subordonné au préfet.

M. FOWLER : Il pourrait être d'urgence de révoquer d'une façon sommaire le préfet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La chose peut arriver.

Article 27.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi existante répartit la nomination des fonctionnaires entre l'Exécutif, le ministre de la Justice et le préfet. A mon avis, il ne convient pas que le préfet nomme les commis, les gardiens et les gardes. Le ministre devrait avoir la responsabilité de ces nominations, afin qu'il en soit comptable envers le parlement. L'article en question lui attribue ce pouvoir.

M. FOWLER : Est-ce pour soustraire ces nominations aux influences politiques que le ministre se les attribue, au lieu de les laisser au préfet ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est le ministre qui doit assumer directement la responsabilité de ces nominations ; et effectivement, en dernière analyse, c'est lui qui les faits, puisque le préfet est tenu de demander l'autorisation de nommer ces employés. Jusqu'ici le ministre a pu se retrancher derrière le préfet et faire retomber toute la responsabilité sur ses épaules. C'est une voie détournée, pour se débarrasser de toute responsabilité, et cela ne devrait pas être.

Article 28.

M. MORRISON : Est-ce que cet article modifie la situation actuelle qui permet aux préfets d'habiter en dehors des murs du pénitencier ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi n'a pas subi de modification à cet égard. La résidence du pénitencier est toujours censée faire partie du pénitencier.

M. FOWLER : A Dorchester, le préfet demeure en dehors du pénitencier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A Saint-Vincent de Paul, la maison d'habitation du préfet est séparée du pénitencier par une rue ; mais les terrains attenant à la demeure du préfet sont entretenus par les forçats, et afin que ces derniers restent sous notre maîtrise, ces terrains sont proclamés partie intégrante du pénitencier.

M. FOWLER : Il y a une exploitation agricole à Dorchester et la même règle s'y applique.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les routes publiques se rattachant à la ferme sont aussi censés faire partie du pénitencier, car, sans cela, il serait impossible de conserver notre maîtrise sur les prisonniers.

Article 33—préfet, etc., ne doit exercer aucune autre profession——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose la radiation des mots " sauf du consentement de l'Exécutif ". C'est là un pouvoir que je ne tiens pas à exercer. Il est plus prudent de ne le pas faire.

M. FOWLER : Cela s'applique-t-il aux aumôniers ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, même aux aumôniers auxquels je voudrais accorder plus forte rémunération, pourvu qu'ils n'exercent aucune autre fonction en dehors de celles de leur charge. Cela ne veut pas dire qu'un ministre du culte ne pourrait pas, à l'occasion, prêter ses services à un de ses amis, mais j'entends qu'il devrait être libre de toute autre attache. D'aucuns sont d'avis qu'il serait préférable de ne pas nommer d'aumôniers réguliers, et d'autoriser les ministres des différents cultes dans la localité, à desservir les pénitenciers, chacun leur tour. Je ne sais trop que penser de cette proposition. Dans les pénitenciers, il se trouve des adhérents de différentes confessions, et le grief formulé est que ce sont les ministres anglicans qui desservent constamment le pénitencier.

M. CLARKE : Que propose le ministre ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je me contente de mentionner la chose, afin que ceux qui ont autorité pour se prononcer en matière de culte, puissent exprimer leur avis.

On adopte l'amendement et l'article ainsi amendé.

Article 34.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose d'ajouter ce qui suit au paragraphe 2 :

Advenant qu'il serait établi un pénitencier dans et pour les Territoires du Nord-Ouest, les traitements des différents fonctionnaires et employés de ce pénitencier seront les mêmes que ceux prescrits dans l'annexe "a", pour les fonctionnaires et employés du pénitencier du Manitoba.

On adopte l'amendement et l'article ainsi amendé.

Article 35,—gratifications ou indemnités de retraite.

M. MORRISON : Que faut-il entendre par retraiter un fonctionnaire, dans l'intérêt du service ? Si un employé devient négligent on peut le congédier sans lui accorder d'indemnité de retraite.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet article est nouveau. Il est acquis qu'après un certain nombre d'années passées au service du pénitencier, ces employés deviennent très paresseux, très indolents, et le service y gagnerait beaucoup si nous pouvions les remplacer par des hommes plus actifs et plus attentifs à leurs devoirs. Dans quelques pénitenciers, j'ai réussi à diminuer le personnel de six à sept employés, en remplaçant par des jeunes gens actifs ceux qui étaient devenus paresseux. La perspective d'une démission possible est une pensée salutaire pour ces employés ; mais, d'un autre côté, je ne voudrais pas congédier un employé qui a été au service du pénitencier pendant un certain nombre d'années, sans lui accorder une indemnité de retraite.

M. FOWLER : Est-ce que cela s'applique au préfet ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, même au préfet.

M. FOWLER : Il serait peut-être préférable de faire exception en faveur des principaux fonctionnaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Alors, les différents ministères, elle n'en est pas

M. FOWLER : C'est une excellente disposition, pourvu qu'elle s'applique aux fonctionnaires d'ordre inférieur.

M. INGRAM : Est-ce que les préfets et les sous-préfets font partie du service public régulier ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. INGRAM : Je vois que le bill exige des cautions particulières, outre celles de la compagnie. Est-ce que dans les ministères, on ne se contente pas aujourd'hui de la caution de la compagnie Je vois aussi qu'en l'absence du préfêt ou du sous-préfet, le gardien en chef succède à leur autorité. Bien que ce ne soit pas la règle suivie dans les différents ministères, elle n'en est pas moins excellente.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A mon avis, le meilleur moyen de maintenir la discipline et de s'assurer la coopération efficace des employés, est de leur faire comprendre qu'entre eux et les chefs il existe une véritable solidarité. Quant aux cautions de nature privée, m'est avis que c'est une erreur. Quand celui qui obtient un emploi public demande à ses amis de se porter cautions, il répugne toujours à ces derniers de se refuser à cette demande. Quand il est impossible au ministre d'obtenir la caution d'une compagnie de garantie, cela pare à nombre d'inconvénients.

Le comité rend compte de ses travaux.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

BILLS D'INTERET PRIVE.

DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 229) tendant à faire droit à Ellen McDermid.—(M. Birkett.)

Le bill (n° 228) tendant à faire droit à Stephen Wilson.—(M. Wade.)

SUBSIDES—MEDAILLES DE L'AFRIQUE-SUD.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. E. P. CLARKE (Toronto-ouest) : Je désire appeler l'attention sur les conditions stipulées dans les règlemnts qui ont été établis au sujet de la médaille du roi accordée à ceux qui ont servi en Afrique-sud. On a donné deux médailles. Il y a eu la médaille de la Reine, accordée à tous ceux qui sont revenus de l'Afrique-sud avant le 31 mai 1902, la veille du jour où la paix s'est faite. A cet égard, je dois faire observer que plusieurs contingents des carabiniers royaux se sont vus privés de cette décoration, parce qu'ils sont arrivés quelques jours plus tard. Il y a eu une deuxième médaille, celle du Roi, accordée à tous ceux qui avaient servi pendant dix-huit mois sur le sol sud-africain, ou jusqu'au 31 mai 1902, et dont une partie du service datait du 1er décembre 1901. On se plaint que, vu la nature des règlements, il est impossible aux soldats canadiens qui ont servi dans un corps canadien d'obtenir cette médaille.

Les autorités impériales n'ont certes pas eu l'intention de priver les Canadiens, sujets de Sa Majesté, de l'honneur d'obtenir cette médaille. Environ deux cents sous-officiers et soldats ont servi dans plus d'un contingent canadien, au cours de la guerre. La durée du premier service a été de douze mois et ceux qui ont servi dans ce contingent, s'il s'étaient rengagés à la première occasion favorable dans un autre corps canadien destiné au service durant la guerre des Boers et qu'ils fussent retournés immédiatement en Afrique-sud, n'auraient pu servir assez longtemps en campagne pour avoir droit à cette médaille. Je le répète, il y a deux cents sous-officiers et soldats qui sont partis du Canada, avec le premier contingent et qui, à leur retour, se sont rengagés et sont repartis avec le deuxième contingent. Mais, vu la longueur du trajet à faire pour atteindre l'Afrique-sud, il leur a été impossible de servir assez longtemps en campagne pour mériter cette médaille. Ils ont donc adressé une pétition au gouvernement, afin que celui-ci prie les autorités impériales de modifier les règlements à cet égard. Que les Canadiens, soldats du roi, seuls entre tous ceux qui ont servi durant cette guerre, soient privés de cette médaille, en raison de ces règlements, voilà qui semble une distinction bien odieuse. Leurs frères d'armes d'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Afrique-sud, ainsi que les troupes régulières, ont reçu cette médaille, tandis qu'il est impossible à tout Canadien qui a servi dans un corps canadien, de l'obtenir. Cette médaille est vivement convoitée par tous ceux qui ont servi au cours de cette guerre et qui tiendraient à la porter, comme un témoignage honorable des services qu'ils ont rendu à l'empire. Je regrette l'absence du ministre de la Milice, d'autant plus que je me propose de communiquer à la Chambre un exemplaire du mémoire soumis à Son Excellence le Gouverneur général, lui demandant de prendre l'initiative voulue, pour que ceux qui ont deux fois volontairement servi en Afrique-sud, dans les contingents canadiens, puissent recevoir cette médaille.

Voici le texte de cette pétition :

A Son Excellence le Gouverneur général du Canada en conseil des ministres.

L'humble pétition des soussignés, sous-officiers et membres des contingents canadiens qui ont servi deux fois en Afrique-sud, durant la guerre des Boers, 1899-1902, expose respectueusement :

1. Que les règlements actuels relatifs à la médaille du Roi stipulent dix-huit mois de service en Afrique-sud.

2. Que le trajet du Canada en Afrique-sud est plus long que celui de tout autre colonie,

le voyage circulaire demandant au moins quatre mois.

3. Que d'après les règlements en vigueur, nul Canadien ne peut obtenir la médaille du Roi, en raison de son service dans les contingents canadiens.

4. Que vos pétitionnaires, bien que peu nombreux, étant dispersés de l'Atlantique au Pacifique, nourrissent l'espoir, en s'adressant à Votre Excellence, qu'ils sont les interprètes du sentiment de tous les sous-officiers et des soldats (lesquels, de l'avis de vos pétitionnaires, sont au nombre de 200), qui ont servi deux fois en Afrique-sud, durant la guerre des Boers.

5. Que vos pétionnaires, par conséquent, prient humblement qu'il soit adressé à Sa Majesté une demande, afin de faire modifier les règlements relatifs à la médaille du Roi, pour tous en ce sens que, ceux qui sont partis deux fois du Canada pour l'Afrique-sud, dans le but de prendre part à la guerre, un service de quatorze mois en Afrique-sud leur donne droit de recevoir la médaille du Roi.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Ce 25ème jour d'avril 1903.

J'en suis convaincu, si on appelait l'attention des autorités impériales sur les inhabilités dont se trouvent frappés nos soldats canadiens, par suite de ces règlements, elles ordonneraient d'y apporter quelque tempérament, afin que ces soldats puissent obtenir la médaille si vivement convoitée. Je tiendrais à savoir si le gouvernement a reçu cette pétition, s'il l'a transmise aux autorités impériales par la voie légitime, si Son Excellence a fait quelque recommandation à ces autoriéts, afin que les règlements relatifs à la distriution de la médaille du Roi soient modifiés dans la mesure suggérée par Son Excellence, relativement au service des volontaires canadiens. Je le répète, ce n'était pas l'intention des autorités impériales de rédiger ces règlements de façon à ce que les soldats canadiens, qui ont rendu de si éclatants services durant la guerre sud-africaine, soient privés de cet honneur. Si le gouvernement n'a pas encore fait les démarches voulues, il devrait les prendre au plus tôt, afin d'empêcher que cette distinction odieuse ne se perpétue. Je regrette l'absence du ministre de la Milice. Je lui ai donné avis de mon intention de saisir la Chambre de cette question et j'espérais qu'il nous dirait si la pétition en question a été reçue, et quelle décision a été prise ; si elle a été transmise, et si on a reçu une réponse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette l'absence du ministre de la Milice. En son absence, je ne me crois pas autorisé à faire des déclarations sur la question débattue par le député de Toronto-ouest (M. Clarke). J'appellerai l'attention de mon honorable collègue sur cette question, et s'il a été pris une initiative quelconque, j'en informerai plus tard l'honorable député.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : A l'appui des observations que vient de formuler le député de Toronto-ouest (M. Clarke), je dois dire que, sans aucun doute, les règlements établis relativement à la distinction de la médaille accordée par le Roi à ceux qui ont servi dix-huit mois en Afrique-sud, doivent s'appliquer à ceux qui se sont réengagés.

Si je ne me trompe, tous les contingents coloniaux s'étaient engagés pour un an. Si nos soldats sont privés de cette médaille, cela tient uniquement à ce que le Canada était plus éloigné du théâtre de la guerre que les autres colonies, tandis que cet éloignement même devrait militer davantage en leur faveur et leur créer un nouveau titre à cet honneur. J'en suis convaincu, jamais il n'est venu à la pensée des autorités impériales de les ostraciser de la sorte, et il suffira de leur signaler cette omission, pour qu'elles la rectifient, au bénéfice et à l'honneur de ceux d'entre les nôtres qui ont des titres à cette décoration. Si j'élève la voix en ce moment, c'est que du comté que je représente, il est parti pour l'Afrique-sud un plus grand nombre de soldats que de tout autre comté du Canada, et par conséquent je compte, parmi mes commettants, plus de soldats intéressés à cette question que n'en peut réclamer tout autre de mes collègues. Je connais personnellement un certain nombre de ceux qui sont partis avec le premier contingent des carabiniers royaux, ainsi qu'avec le troisième bataillon qui a pris part à la bataille de Hart's River, la dernière bataille de cette campagne, la bataille décisive, celle qui a virtuellement mis fin à la guerre ; et je n'apprendrai rien à la Chambre en disant que, de l'avis de tous ceux qui font autorité en pareille matière, ce résultat est dû, dans une large mesure, à la présence des Canadiens à cette bataille. Ajoutons qu'il est un corps canadien qui s'est hautement distingué au cours de cette guerre : ce sont les éclaireurs canadiens, organisés d'abord par le capitaine Howard, et plus tard commandés par le capitaine ou le major Ross. J'ignore si les autorités canadiennes ont pris connaissance de ce corps, connu sous le nom d'éclaireurs canadiens. Il se composait surtout de Canadiens et il a servi avec grande distinction pendant la plus longue période de temps. Bien qu'il ne soit guère possible de réhausser l'éclat de leurs faits et gestes au cours de cette guerre, il importe de ne rien négliger pour faire rejaillir sur le pays lui-même tout l'honneur qui découle de leurs prouesses.

M. R. L. BORDEN : Je veux dire un mot en faveur de la proposition faite par mon honorable ami de Toronto-ouest appuyée par mon honorable ami d'Alberta. L'honorable député de Toronto a bien établi sa cause en faveur des Canadiens qui ont servi en Afrique. La guerre s'étant terminée plus tôt qu'on ne le croyait, les membres de ce contingent n'ont pu remplir toutes les conditions nonobstant le fait qu'ils sont partis pour l'Afrique dans le but de faire un deuxième service. Dans ces circonstances, j'espère que le gouvernement fera aux autorités impériales les représentations nécessaires pour faire rendre justice à ces soldats et leur faire obtenir la décoration à laquelle ils ont droit.

M. SPROULE (Grey-est) : L'honorable ministre sera-t-il assez bon pour nous dire si la gendarmerie sud-africaine participera dans la distribution de ces médailles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'appellerai l'attention de l'honorable ministre de la Milice sur l'observation de mon honorable ami.

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

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Il reste à voter encore quelques crédits supplémentaires de l'année dernière. Un de ces crédits est l'item 114 pour payer les frais de la commission du tabac. Mon honorable ami le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) m'informe que l'honorable député de Jacques-Cartier a exprimé le désir que cet item ne soit discuté que lorsqu'il sera présent. Je proposerais de voter l'item immédiatement avec l'entente que l'honorable député de Jacques-Cartier pourra le discuter à propos d'un autre item. Avec cet item et un autre que nous adopterons, tout le bill des subsides de l'année dernière sera voté. Il y a plusieurs services publics qui ont un besoin immédiat de leurs fonds, et je serais heureux si le comité voulait adopter ces deux item, afin que nous puissions

Le ministre de la Justice a jusqu'à un certain point consenti à laisser cet item en suspens, et nous le laisserons si on insiste, mais cela retarderait l'adoption de tout le bill des subsides. Je demanderai donc au comité de vouloir bien voter ces items, après que le ministre de la Justice aura donné les renseignements demandés, et avec l'entente que l'honorable député de Jacques-Cartier pourra discuter la question du tabac à propos d'un autre item.

L'honorable M. HAGGART : A propos de quel item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : N'importe lequel.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La convention que j'ai faite avec l'honorable député de Jacques-Cartier allait plus loin que cela, et j'ai formellement consenti à ce que l'item ne soit pas voté pendant son absence. Il m'a fait remarquer que les amendements proposés au code pénal avaient des rapports avec cette question et pourraient être discutés en même temps, de sorte que mon honorable ami aura ample opportunité de dire tout ce qu'il veut dire lorsque nous discuterons les amendements proposés au code pénal que le résultat de cette enquête a rendus nécessaires.

M. SPROULE : Cela sera satisfaisant, pourvu que nous ayons toute la latitude voulue pour discuter le sujet.

M. BORDEN (Halifax).

Rapides des Galops—Creusage et élargissement, $25,000.

L'honorable M. HAGGART : Quel item allons-nous pouvoir discuter à propos de ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : N'importe quel item se rapportant aux canaux.

M. BLAIN : L'honorable député de Grenville (M. Reid) m'a prié de demander que cet item reste en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a plusieurs fois que cet item est resté à la demande de l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose qu'il aura la liberté de proposer de le rayer en dernière épreuve.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand l'honorable député sera-t-il ici ?

L'honorable M. HAGGART : Il sera ici lundi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous votons le crédit maintenant, l'honorable député pourra faire sa motion lundi.

M. CLARKE : Pourrons-nous alors discuter l'item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais il est urgent également de voter le bill des subsides. Conséquemment, j'espère que l'honorable député sera présent lundi.

M. BLAIN : S'il n'est pas présent, nous ne demanderons pas de nouveau délai.

Chemin de fer et canaux—Chemin de fer Intercolonial—pour renforcer les ponts, $165,100.

L'honorable M. HAGGART : On nous avait promis de nous donner les détails au complet au sujet de ces travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député demande un état détaillé des travaux ? Ce crédit comprend la somme de $77,000.00 votée l'année dernière, mais qui n'a pas été dépensée et est retournée au Trésor. J'ai ici une liste des noms des ponts, liste qui est assez longue, mais je la lirai si l'honorable député le désire.

Le nombre d'arches dans chaque cas est aussi indiqué.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la somme totale dépensée jusqu'à présent, et quelle est la somme probable dont vous aurez besoin pour finir ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le relevé que j'ai devant moi a été fait au mois de janvier dernier. La somme dépensée jusqu'à cette date s'élève à $451,680. J'ai donné à l'honorable député les noms de la plupart des ponts sur lesquels il faudra dépenser une somme additionnelle de $87,000. Il y a aussi des ponts qu'il faudra doubler, suivant le terme employé au ministère des Chemins de fer et Canaux. Cette somme de $77,000 se décompose comme suit : Solde dû pour travaux adjugés à l'entreprise,

$31,000 ; tabliers des ponts, $4,000 ; peinturage, $1,400 ; faux frais, $4,500 ; doublages, $3,500 ; inspection, etc., $1,811.10. Ces sommes forment le montant de $77,711, somme que nous avions déjà votée l'année dernière, et les autres crédits dont j'ai donné lecture précédemment représentent la dépense additionnelle de $87,000.

L'honorable M. HAGGART : Cela complète-t-il tous les travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre m'informe qu'il croit que cela terminera les travaux.

M. FOWLER : Combien a-t-on dépensé sur les ponts de Tornyburn et de Brockville ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La liste que j'ai lue ne comprend que les ponts sur lesquels nous nous proposons de faire des travaux pendant l'été et dont le prix n'a pas encore été dépensé.

M. FOWLER : A-t-on une estimation du coût probable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas d'estimation séparée pour chaque pont. L'estimation est en bloc.

L'honorable M. HAGGART : Et $165,- que le montant total nécessaire pour renforcer ces ponts s'élève à plus de $600,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : $451,- 000 jusqu'à la fin de janvier.

L'honorable M. HAGGART : Et $165,000 en sus.

Le MINISTRE DES FINANCES : On a dépensé d'autres montants depuis que le relevé a été fait, et ces dépenses sont incluses dans ces crédits. L'estimation de l'honorable député est, je crois, à peu près correcte.

M. INGRAM : L'honorable ministre peut-il nous dire le nombre de ponts que l'on double en ce moment ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La liste comprend 17 ponts sur lesquels on se propose de dépenser ce crédit.

M. INGRAM : La somme de $3,500 que l'honorable ministre vient de mentionner est-elle pour doubler les ponts ? Mon honorable ami ne prétendra certainement pas que cette somme suffira à payer le coût de ces travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces $3,500 se rapportent à des travaux faits dans le passé. Ils ne s'appliquent pas à la liste que j'ai lue. L'argent de ce crédit sera dépensé sur les ponts dont j'ai donné les noms dans la liste.

M. INGRAM : Alors, ces $3,500 ne sont pas pour doubler les ponts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La somme réservée pour doubler les ponts est de $33,988.00.

M. FOWLER : Est-ce que toutes les dépenses de réparations à ces ponts sont imputées sur le compte du capital ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce ne sont pas des réparations. C'est plutôt une amélioration du chemin, et en conséquence, nous imputons ces sommes sur le compte du capital.

M. FOWLER : Est-ce que l'affaiblissement de ces ponts résulte de l'action du temps ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ces ponts sont devenus trop faibles parce que les locomotives et le matériel roulant qu'ils doivent porter sont plus pesants que dans le passé. Ayant augmenté la pesanteur des locomotives et du matériel roulant, les ponts qui étaient assez forts dans le passé ne le sont plus assez aujourd'hui pour supporter ce poids additionnel.

M. FOWLER : Faites-vous des ponts neufs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Doubler un pont veut dire faire un pont avec deux. Ceux-là ne sont pas des ponts neufs, mais ce sont de bons ponts.

M. FOWLER : Imputez-vous le coût de ce doublage de ponts sur le compte du capital ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsqu'un pont est transporté d'un endroit à un autre, nous n'imputons point cette dépense sur le compte du capital.

M. INGRAM : Nous voulons avoir plus de détails au sujet de ces ponts que vous doublez de cette manière, et nous voudrions avoir aussi les raisons à l'appui de cette manière de faire. Nous ne voyons pas que d'autres chemins de fer suivent cette méthode. C'est la première fois que j'entends parler de cela.

Le MINISTRE DES FINANCES: Lorsque nous doublons deux ponts, nous n'imputons sur le compte du capital que le coût des travaux, et non pas le coût du pont lui-même, car ce coût a déjà été imputé sur le compte du capital. Mais nous imputons sur le compte du capital le coût d'un pont neuf.

M. LEFURGEY : Est-il juste d'imputer cette dépense sur le compte du capital ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si vous prenez un pont à un endroit et que vous le transportiez à un autre endroit du chemin, vous l'avez encore et vous n'avez rien perdu.

M. LEFURGEY : Je parle de la dépense du changement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, je crois qu'il est juste d'imputer cette dépense sur le compte du capital.

M. FOWLER : Je crois que l'on devrait nous donner quelques détails au sujet de ce

que deviennent les vieux ponts que l'on remplace. Les envoie-t-on au vieux fer, ou s'en sert-on ailleurs ? Nous voulons savoir ce qu'ils deviennent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans une ou deux circonstances, ces ponts ont été transportés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et, naturellement, on les impute sur le compte de ce chemin, et au crédit du chemin de fer Intercolonial. Les ponts que nous doublons restent sur le chemin. J'ai demandé au sous-ministre s'il connaissait des cas où on avait envoyé ces ponts au vieux fer, et il me dit qu'il n'en connait pas.

M. CLARKE : Que vous transportiez un vieux pont ou que vous en construisiez un neuf, il n'est pas régulier d'imputer cette dépense sur le compte du capital.

M. BARKER : Je crois que la manière la plus juste serait de déduire du compte du capital la valeur du pont neuf que l'on met en place du vieux que l'on enlève. Je crois que lorsqu'un pont est jugé trop faible pour supporter le poids des locomotives pesantes aujourd'hui en usage et qu'il vous faut l'enlever pour le remplacer par un plus fort, la valeur de ce pont que l'on transporte sur un embranchement du chemin devrait être mentionnée quelque part.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce serait très bien si l'on vendait le pont, mais si le pont reste sur le chemin, vous avez toujours sa valeur.

M. BARKER : Oui, mais si vous ne faites pas cette déduction et si vous transportez le pont sur ce que j'appelle un embranchement, il vous faut payer cette dépense à même le revenu, car si vous prenez simplement un pont sur la ligne principale et le transportez sur un embranchement, vous soulagez d'autant les dépenses d'entretien ; de sorte que si vous renforcez un pont sur la ligne principale et que vous transportiez le vieux pont à un autre endroit de la ligne, vous économisez ce que vous auriez été obligé de dépenser pour renouveler ce pont sur cet embranchemnt. Ces dépenses sont toujours payées à même le revenu, ce qui diminue le compte du capital d'autant.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que les ponts sont ou doublés ou transportés ailleurs. Dans deux cas on les a envoyés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Si vous prenez deux ponts et n'en faites qu'un seul, les deux ponts restent sur le chemin. Ce n'est pas un renouvellement des ponts. Nous ajoutons de la force aux ponts, et il est juste d'imputer cette dépense sur le compte du capital.

M. BARKER : Peut-être que je ne me suis pas bien fait comprendre. Si vous renouvelez un pont sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, vous êtes obligé de payer cette dépense à même le revenu, mais, au lieu de le renouveler aux frais du revenu, vous apportez ce vieux pont que vous avez pris sur la ligne principale et vous le faites servir à cet embranchement, puis, vous imputez toute la dépense de l'augmentation de forces des ponts sur la ligne principale sur le compte du capital. Le compte du revenu gagne certainement par cette manipulation, et il devrait payer au moins une part de cette dépense. Le résultat de cette opération est que le revenu n'a rien eu à payer des dépenses nécessitées par le renouvellement des ponts sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Je suis bien certain que le sous-ministre comprendrait cela parfaitement s'il administrait un chemin de fer d'une compagnie particulière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami se trompe lorsqu'il dit que les ponts que nous construisons sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard sont des ponts renouvelés.

M. BARKER : Certainement.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une erreur fatale. Ce n'est pas un renouvellement ; on utilise le pont sur un autre chemin et on en impute le coût sur le compte du capital de ce chemin, ainsi qu'il doit l'être.

M. BARKER : Tout de même, si un pont qui n'est plus de service sur la ligne principale mais possède encore une certaine valeur, en est enlevé, la valeur en devrait être portée au crédit du chemin. C'est ainsi qu'un manufacturier tiendrait ses livres. Si vous construisiez un chemin neuf dans l'Ile du Prince-Edouard, et si vous étiez obligé d'acheter un pont vous auriez droit alors d'imputer cette dépense sur le compte du capital, mais le ministre des Finances va tout simplement prendre sur la ligne principale du chemin de fer Intercolonial un pont qui ne lui coûte rien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais nous faisons justement ce que l'honorable député désire qu'il soit fait. La valeur du pont qui a été enlevé du réseau de l'Intercolonial et transporté au réseau de l'Ile du Prince-Edouard, a été imputée sur le compte du capital du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et portée au crédit du chemin de fer Intercolonial au compte du capital.

M. BARKER : Si c'est ainsi que cela a été fait, tout est bien.

L'honorable M. HAGGART : La valeur du pont qui a été enlevé du chemin de fer Intercolonial, est inscrite au compte des achats et lorsqu'on l'utilise sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard on le porte au crédit du chemin de fer Intercolonial, compte du capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que c'est ainsi que cela se fait.

M. BARKER : L'honorable ministre peut-il nous indiquer l'endroit des comptes publics où l'on peut trouver une inscription à cet effet ? Je n'en ai jamais vue.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est difficile de donner à mon honorable ami la preuve qu'il demande dans cas-ci, car la transaction n'a pas encore eu lieu.

M. BARKER : Mais il y a trois ans que les choses se passent de cette manière et que nous nous plaignons parce qu'on ne veut pas nous faire voir comment ces comptes sont tenus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis heureux de pouvoir assurer à mon honorable ami que les choses se font exactement ainsi qu'il le désire.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a expliqué l'année dernière que ce pont avait été transporté de la rivière Miramichi à l'Hillsborough.

M. LEFURGEY : Il semblerait alors que les vieux ponts sont toujours assez bons pour l'Ile du Prince-Edouard. L'honorable ministre est-il en mesure de nous donner les renseignements qu'il nous a promis au sujet des avenues du pont de Hillsborough ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je lui donnerai ce renseignement à propos d'un autre crédit.

M. INGRAM : Il devait y avoir un nombre considérable de ponts de même dimension sur le chemin de fer Intercolonial, parce qu'il y a trois ans que vous les doublez ; à moins que les arches ne fussent à peu près de même longueur, je ne vois pas comment vous avez pu doubler ces ponts.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici les dimensions des arches de quelques-uns des ponts que nous nous proposons de doubler : 27 pieds, 44 pieds, 36 pieds, 23 pieds, 29 pieds, 56 pieds, 32 pieds, 28 pieds, 54 pieds, 54½ pieds, et ainsi de suite.

M. INGRAM : Comment doublez-vous ces ponts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En en réunissant deux de mêmes dimensions.

M. INGRAM : Et trouvez-vous deux arches de mêmes dimensions dans cette liste ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je n'en trouve pas, je vais être dans l'embarras. Il y en a deux de 44 pieds, une de 29 pieds, une autre de 28, et je suppose, bien que je ne sois pas un ingénieur, qu'on peut mettre ensemble deux arches de ces dimensions.

L'honorable M. HAGGART : En allongeant la plus courte.

M. BARKER : C'est la première fois que l'on dit clairement que lorsque des ponts sont ainsi enlevés et utilisés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard que l'on en impute la valeur sur le compte du capital de ce chemin après l'avoir portée au crédit du chemin de fer Intercolonial. Combien dans ce cas-ci a-t-on imputé sur le compte du capital du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, combien a-t-on porté au crédit du chemin de fer Intercolonial, et où cette opération apparaît-elle dans les comptes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'opération n'est pas encore inscrite dans les livres parce que le transfert n'a pas été fait, mais la somme que l'on doit porter au crédit du chemin de fer Intercolonial, est de $32,000.

M. BARKER : La même somme est-elle imputée sur le compte du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BARKER : Combien avait coûté ce pont en premier lieu ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'aurai le renseignements plus tard.

M. LEFURGEY : Depuis combien d'années ce pont était-il construit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce pont a été construit en 1876, mais il n'est pas juste de dire que les vieux ponts sont toujours assez bons pour l'Ile du Prince-Edouard. Mon honorable ami (M. Barker) a fait remarquer que ce pont avait une grande valeur et que nous ne devions pas manquer d'en tenir compte. Ce pont n'était pas assez fort pour le gros trafic de l'Intercolonial, mais il était encore très bon et pouvait convenir parfaitement au trafic qui se fait sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, qui est un chemin de fer à voie étroite, et où il n'est pas nécessaire que les ponts soient aussi forts que sur le chemin de fer Intercolonial.

M. LEFURGEY : Le ministre peut-il nous donner une idée de la différence de coût entre ce vieux pont et le pont neuf ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la même question qui vient d'être posée par l'honorable député (M. Barker).

M. LEFURGEY : Il me semble que c'est une très mauvaise spéculation que de prendre un pont déjà vieux de 27 ans, et virtuellement inutile, de le transporter à l'Ile du Prince-Edouard à grands frais, et de le placer sur des fondations coûtant un demi million de dollars ou plus. Puis on impute cette somme sur le compte de l'Ile du Prince-Edouard, et lorsque nous venons demander d'améliorer notre chemin de fer ou la navigation du détroit, on nous répond toujours que l'Ile du Prince-Edouard demande trop.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas de ce côté-ci de la Chambre.

M. LEFURGEY : Oui, de votre côté. Je crois que c'est une fausse économie que de nous envoyer ces vieux ponts que l'on sera probablement obligés de changer dans quelques années, et si, d'après la manière dont on a tenu les livres pendant ces dernières années, on impute ces dépenses sur le compte du capital du chemin de fer, c'est l'Ile du Prince-Edouard qui en souffrira.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami n'aide pas du tout à sa cause en disant que le pont est usé et ne vaut plus rien, parce que ce n'est pas le cas ; mais mon honorable ami avait intérêt à le dire.

M. HACKETT : Sur quelle partie du chemin de fer Intercolonial avez-vous pris ce pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sur la Miramichi. Il n'est pas encore enlevé, mais on va l'enlever.

M. HACKETT : C'est un pont léger, et la vie ordinaire d'un pont de fer dont on prend bien soin est de cinquante ans. Vous allez placer ce pont qui est à moitié usé sur une fondation qui coûte au pays une somme considérable, et dans 20 ou 25 ans, vous serez obligé de le remplacer par un nouveau pont. Ainsi que le dit l'honorable député de Prince-est, c'est une pauvre spéculation. Puisque vous construisez un nouveau chemin de fer sur l'Ile du Prince-Edouard et un pont sur la rivière Hillsborough à de grands frais pour le pays, le moins que vous pourriez faire serait d'y employer des matériaux neufs. Mais la politique du gouvernement, et surtout la politique du ministre des Chemins de fer et Canaux, semble être d'envoyer tous les vieux ponts à l'Ile du Prince-Edouard, où il faudra les remplacer dans quelques années. C'est une méthode que je condamne et contre laquelle je proteste au nom de ceux que je représente.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député commet la même erreur que son honorable ami du district voisin, en disant que ce pont est un vieux pont. Tout ce que je peux dire, c'est qu'il n'est pas vieux, et que la durée ordinaire d'un pont en fer est beaucoup plus longue que la période mentionnée par l'honorable député. Dans tous les cas, une autorité compétente en génie civil m'informe que ce pont est plus fort et meilleur que tout autre pont neuf que l'on pourrait placer sur ce chemin de fer à cet endroit-là.

M. HEYD : Est-ce que ces honorables députés voudraient que nous jetions ces ponts à l'eau et que nous en construisions des neufs ?

M. HACKETT : Non, mais le gouvernement pourrait se servir de ces ponts pour doubler ceux du chemin de fer Intercolonial, et nous donner des ponts neufs à l'Ile du Prince-Edouard.

M. LEFURGEY : Non, mettez-les sur le Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. HAGGART : Je ne vois pas comment on puisse porter le coût de ces ponts au crédit du compte du capital du chemin de fer Intercolonial. D'abord, si on les enlève du chemin de fer Intercolonial, il faut qu'on en inscrive la valeur au compte du matériel, et qu'ensuite on les utilise sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Au moyen de quelle opération de tenue de livres peut-on porter au crédit du chemin de fer Intercolonial, une dépense faite au profit du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que le compte du matériel l'indiquera.

L'honorable M. HAGGART : Cela n'apparaît pas dans le compte du capital du chemin de fer Intercolonial. On a dépensé, pendant ces dernières années, plus de $1,000,000 pour renforcer et renouveler les ponts sur le chemin de fer Intercolonial, outre une dépense de près de $700,000 pour réparer les différents ponts. Depuis deux ou trois ans, on se sert de locomotives pesantes sur le chemin de fer Intercolonial, et comment se fait-il que le gouvernement ait mis ainsi en péril, pendant tout ce temps, la vie des employés du chemin, si ces ponts n'étaient pas suffisamment forts pour supporter le poids des locomotives? J'ai dit à cette époque que si les ponts n'étaient pas assez forts pour supporter les locomotives, il fallait commencer par en construire de plus forts. Mais ce n'est que trois ou quatre ans après que l'on a acheté ces grosses locomotives que l'on vient nous proposer une dépense de plus de $1,000,000 pour construire de nouveaux ponts et renforcer les vieux. On ne nous a pas encore donné d'explications au sujet du compte du capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je croyais pourtant avoir donné des explications suffisamment claires.

L'honorable M. HAGGART : Claires, je suppose, pour le ministre des Finances. Le prix des ponts, après que ceux-ci sont enlevés, est porté au compte du matériel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et imputé sur le compte du capital.

L'honorable M. HAGGART : Non, inscrit au compte du matériel.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe qu'aussitôt que ce pont sera transporté à l'Ile du Prince-Edouard, on donnera crédit au chemin de fer Intercolonial de la valeur de ce pont que l'on imputera sur le compte du capital de l'Ile du Prince-Edouard.

M. BARKER : Si je comprends bien l'honorable ministre des Finances, on se propose de porter au crédit du chemin de fer Intercolonial ce pont ou ce matériel que l'on enverra à l'Ile du Prince-Edouard. Le mi-

nistre ne peut pas nous dire que cela a été fait dans aucun autre cas particulier, et il ne peut pas nous montrer que cela sera fait dans ce cas-ci, parce que le changement est encore à faire. Or, la valeur des ponts est portée au compte du matériel lorsqu'on les enlève de la voie. Je comprends parfaitement qu'il sera facile, pour l'administration de l'Intercolonial, lorsque ce pont et d'autres matériaux pour une valeur de $1,000,000 ou $2,000,000 auront été portés au compte des achats, de distribuer des ponts ou tous autres matériaux ici et là et d'en imputer le coût tantôt sur le compte des dépenses tantôt sur le compte du capital. Cela doit se pratiquer ainsi depuis des années, et je voudrais qu'on m'en donne une explication. A propos des sommes inscrites au budget depuis plusieurs années comme imputables sur le capital, représentent-elles tous les matériaux achetés, ou ne représentent-elles que des soldes après déduction faite des frais exécutés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas d'un item imputable sur le compte du capital, quand bien même il y aurait une déduction à faire plus tard, nous sommes obligés d'imputer toute la somme sur le compte du capital afin d'avoir l'argent pour acheter les matériaux ; mais lorsque l'on se sert des matériaux dans la construction du chemin, alors, on porte au crédit du compte le produit des choses que l'on vend, et on n'impute que le reste sur le compte du capital.

M. BARKER : Si je comprends bien, l'opération est comme suit : Supposons que l'on ait dépensé pour les opérations de l'année, la somme de $5,500,000 à compte du capital, et que l'on ait porté au crédit de ce compte la somme de $500,000 représentant un item comme celui-ci, ce qui apparaît dans les comptes publics n'est que la différence entre $5,500,000 et $500,000. En d'autres mots, vous n'y avez inscrit que la somme de $500,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est à peu près exact. Mais nous avons dû demander l'inscription d'un crédit plus élevé, afin de nous permettre d'acheter les matériaux. Dans le règlement de compte, plus tard, les chiffres apparaîtront, ainsi que l'honorable député l'a dit.

M. BARKER : Ce serait un renseignement de grande valeur pour la Chambre si le ministre des Chemins de fer et Canaux montrait dans son compte du capital le montant total de la dépense et des crédits en regard, afin que nous puissions voir clairement que des item comme ceux-ci ont été portés au crédit du capital et non pas seulement la différence. Depuis deux ou trois ans, je me suis efforcé d'obtenir ce renseignement, mais je n'ai jamais pu découvrir que l'on ait porté rien au crédit du compte, et tout ce que l'honorable ministre peut nous dire aujourd'hui, c'est qu'on se propose de le faire. Il ne peut nous citer aucun cas où cela a été fait. Il est extrêmement désirable qu'à l'avenir les comptes de chemins de fer montrent la dépense totale imputable sur le compte du capital et les sommes qui doivent en être déduites, la différence étant la somme réellement imputée sur le compte du capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la proposition de l'honorable député a du bon. Je veux cependant y songer avant de décider de l'adopter, et j'en conférerai avec les fonctionnaires du ministère. A première vue, je ne vois rien qui pourrait empêcher d'adopter la proposition de l'honorable député.

M. BARKER : Ce serait tout à l'avantage du pays.

L'honorable M. HAGGART : Mais l'honorable ministre dit que c'est déjà fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député veut que l'opération apparaisse dans les livres.

L'honorable M. HAGGART : Nous votons $500,000 pour la construction d'un pont, et toute la somme est appliquée à cet objet ; il faudrait ajouter en outre au coût du pont la valeur des matériaux du vieux pont, $50,000, mais l'on porte cette valeur au compte du matériel. Dans quels comptes voit-on que cette somme a été ajoutée au coût du nouveau pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député d'Hamilton me dit que cette opération n'apparaît pas dans les livres et je ne dois pas le contredire. Je suis certain que la seule question est de savoir si elle ne pourrait pas être incrite dans les livres de la manière qu'il propose. Je suis certain que la somme est portée au compte du matériel.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y a aucun doute de cela, mais elle ne paraît pas dans le compte du capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce compte serait augmenté d'autant si ces crédits y étaient portés.

M. BARKER : Le ministre admettra que les comptes publics n'indiquent pas que cette opération a été faite. On n'y voit qu'une certaine somme a été imputée sur le compte du capital, mais il n'y a rien qui indique qu'on en a dépensé deux fois plus.

M. HEYD : Si je comprends bien, supposant que l'on ait dépensé $100,000 pour construire un pont neuf sur le chemin de fer Intercolonial, et que l'on ait évalué les matériaux du vieux pont à $10,000, on ne porte dans les livres que la somme de $90,000. C'est bien le résultat, mais cette manière de faire ne montre pas la dépense totale ni la somme portée au crédit de cette dépense, et je suis de l'avis de l'honorable député d'Hamilton que tout devrait être indiqué.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la somme totale dépensée pour renforcer les ponts et en construire de neufs à cause des locomotives pesantes. Les sommes dépensées sur les ponts de la Ristigouche et de la Miramichi sont deux dépenses à part, mais si on les ajoute aux autres, je crois que l'on arrivera à plus d'un million de dollars.

Le MINISTRE DES FINANCES: Les chiffres que j'ai donnés portent jusqu'au 31 janvier dernier. Je n'ai pas ceux du reste de l'exercice. Laissant de côté les ponts de Miramichi et de Ristigouche, la somme est de $461,680.

L'honorable M. HAGGART : C'est la somme que l'honorable ministre nous a déjà mentionnée. Si on y ajoute le présent item de $165,000, cela suffira-t-il pour finir les réparations de ces ponts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que le crédit demandé pour cette année suffira probablement à terminer ces travaux, mais le gérant général dit que cela prendra encore un an probablement. Il y aura encore de quoi faire.

L'honorable M. HAGGART : Vous ne savez pas ce que ces travaux coûteront?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas les estimations devant moi.

M. INGRAM : Combien vont coûter les réparations en tout?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour renforcer les ponts ?

M. INGRAM : Est-ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne fait pas toujours une estimation de ce que coûteront les travaux pour renforcer les ponts de l'Intercolonial ? C'est le coût probable de ces travaux que je voudrais avoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gérant-général a fait autrefois une évaluation du coût de ces travaux ; le sous-ministre croit se rappeler que cette évaluation s'élevait à environ un million et quart.

M. INGRAM : Il doit certainement y avoir une erreur quelque part. Est-ce que ce chiffre comprend le coût des ponts sur la Ristigouche et la Miramichi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'estimation est à peu près correcte—un peu plus d'un million de dollars, y compris les grands ponts et ceux qui ont été doublés. Il y aurait une déduction à faire si on vendait les vieux ponts, mais on n'a pas encore fait cela. On utilise la plupart des vieux ponts en les doublant.

M. INGRAM : Le ministère des Chemins de fer et Canaux évalue alors comment il en coûtera pour renforcer les vieux ponts et combien les ponts neufs coûteront. L'honorable ministre peut-il nous donner ces chiffres séparément?

M. HEYD.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis donner ce renseignement à l'honorable député dans le moment.

M. LAFURGEY : Je n'ai pas encore pu comprendre la méthode de tenue de livres relativement à la division de ces dépenses, entre le capital et le revenu. Supposant qu'un pont ait coûté $50,000 et $1,000 pour le posage, et qu'on le remplace par un pont coûtant $100,000, et $2,000 pour le posage, on ne pourra certainement pas prétendre que les $1,000 qui ont été dépensés pour placer le premier ne sont pas perdus. On devrait imputer au moins ces $1,000 sur le compte des frais d'exploitation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette de ne pas avoir compris la question de mon honorable ami.

M. LEFURGEY : Si vous avez dépensé $1,000 pour poser le premier pont et que vous l'enleviez, vous perdez ce $1,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela dépend beaucoup de l'usage que vous faites du vieux pont.

M. LEFURGEY : Mais vous n'en avez pas moins perdu ce que vous avez dépensé pour le mettre en place. Si vous ne considérez pas cela perdu, il faudra ajouter sur ce compte du revenu la même somme au coût de placer le nouveau pont.

Le MINISTRE DES FINANCES : Même si cette prétention était correcte, la somme serait peu élevée.

M. LEFURGEY : Si vous refaites cent ponts, cela ferait $100,000. Naturellement, on ne considère pas cela comme une forte somme en ces temps-ci.

M. BARKER: Nous discutons depuis deux ou trois ans la question dont parle mon honorable ami (M. Haggart). Supposons que l'on remplace par un pont de $5,000 un pont qui en a coûté $1,000 en premier lieu. La question est de savoir à quel compte vous allez porter ce $1,000. On devrait imputer sur le compte du revenu le coût des ouvrages depuis la dépense initiale, et imputer la différence sur le compte du capital, et aussi la somme de $4,000, valeur de l'amélioration faite à l'ouvrage. Les objections que j'ai essayé de faire comprendre au gouvernement sont celles-ci. Dans le passé le gouvernement portait au crédit du compte du revenu toute la somme de $1,000, et ne lui imputait rien pour les frais d'entretien. Supposons que ce pont coûte $1,000, et que par l'action du temps sa valeur soit abaissée à $500, on devrait alors imputer $500 sur le compte du capital et $500 sur le compte du revenu

L'honorable M. HAGGART : D'après la déclaration de l'honorable ministre, il faudra $1,250,000 pour terminer ces travaux. Le crédit qu'il nous demande présentement indiquerait qu'il s'attend que la dépense pour l'année atteindra $1,000,000, et il faudra ensuite environ $200,000 pour terminer les tra-

vaux. Comment se fait-il alors que le ministre ait déclaré l'année dernière ou l'année précédente que la dépense totale ne serait que d'environ $600,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût dépassera certainement les chiffres que mentionne l'honorable député. Je ne me rappelle pas ce que mon honorable collègue a dit ; mais il est certain que les travaux coûteront plus que $600,000. Je crois que l'on a dû mal comprendre ce que l'honorable ministre a dit.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre parlait alors des commandes qu'il avait données à la Compagnie de ponts d'Hamilton et à quelques autres compagnies. Parlant de la lenteur que les compagnies apportaient à l'exécution des travaux des ponts sur la Miramichi et la Ristigouche, le ministre disait :

Nous n'avons dépensé que $225,000 des $600,000 que l'on a estimé que ces travaux coûteront.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est bien en deçu des chiffres réels——

L'honorable M. HAGGART : Oui environ la moitié.

M. LEFURGEY : Avant que nous votions ce crédit, je voudrais bien comprendre la méthode de tenir les comptes de ces dépenses en usage sur le chemin de fer Intercolonial. Je crois que le ministre avouera que l'exemple que j'ai donné à propos des ponts expose bien la manière dont le compte du capital est tenu. On impute sur ce compte des dépenses qu'une maison d'affaires ordinaire imputerait sur le compte des dépenses d'administration. Cela explique comment il a été facile au ministre des Chemins de fer et Canaux de montrer un surplus dans l'exploitation du chemin de fer Intercolonial. Lorsque le peuple comprendra cela, il condamnera certainement le gouvernement actuel pour cette tentative de le tromper.

Chemin de fer Intercolonial—freins automatiques à air comprimé pour wagons à marchandises, $25,000.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre nous a promis la première fois que nous avons discuté cette question qu'il nous donnerait un détail complet du nombre de wagons et du coût des freins. Nous voudrions savoir aussi si la pose de ces freins est donnée à l'entreprise ou si l'administration du réseau les pose elle-même.

Le MINISTRE DES FINANCES : La pose des freins est donnée à l'entreprise à la compagnie Westinghouse Air Brake d'Hamilton, Ontario. Le nombre total des wagons à marchandise sur l'Intercolonial à la date du 30 juin 1902 était de 9,689. Le nombre auquel on avait posé les freins était à cette même date de 5,568, de sorte qu'il en restait encore 4,121 qui n'avaient pas de freins automatiques. Pendant l'exercice 1902-3 on a posé des freins à 449 wagons, de sorte qu'à la fin de l'année il en restait encore 3,672 qui n'en avaient pas. Le coût par char est d'environ $50.

L'honorable M. HAGGART : Quand ce travail sera-t-il fini, et combien coûtera-t-il.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il reste encore environ le tiers du nombre total des wagons qui n'ont pas de freins, de sorte que cela va prendre plusieurs années.

M. INGRAM : Quel prix payez-vous par wagon.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que nous payons à la Compagnie Westinghouse le même prix que tous les autres chemins de fer paient.

M. INGRAM : Quel est le prix du frein et le prix de la barre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ $50 pour le frein, et environ $40 pour la barre.

M. INGRAM : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dit l'année dernière que les freins à air comprimé coûtaient environ $40 et la barre $25. On devrait nous donner des chiffres sur lesquels nous puissions nous fier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-être la différence provient-elle du fait que dans un cas le chiffre comprend le coût du travail nécessaire pour poser le frein, tandis que dans l'autre ce coût n'est pas compris.

M. BARKER : Le ministre dit qu'il y en a 9,689 wagons. Est-ce là le chiffre total sur la liste ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BARKER : Le ministre sait qu'il y a des centaines de vieux wagons hors de service qu'il faudrait reconstruire ; il faudra aussi en acheter. L'honorable ministre comprend-il ces wagons dans le nombre de ceux pour lesquels il demande ce crédit, car ainsi que l'honorable ministre le sait, on peut aujourd'hui acheter les wagons tout munis de ces freins. Je voudrais qu'il nous explique cela afin que nous ne comptions pas quatre ou cinq cents wagons que nous ne devons pas compter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les chiffres que j'ai donnés comprennent tous les wagons qu'il y a sur la liste.

M. BARKER : Il faudra remplacer les quatre ou cinq cents vieux wagons par des neufs qui seront munis sans doute de tous les appareils modernes. Il n'y aura pas besoin d'acheter des freins Westinghouse pour ces wagons neufs comme pour les vieux.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que lorsqu'un wagon est devenu hors de service on le refait aux ateliers du réseau, et on impute le coût de ces travaux

sur le compte des réfections, à l'exception des freins à air comprimé qui sont imputés sur le compte du capital.

M. BARKER : L'occasion est propice, car le gérant général est ici, pour demander pourquoi au lieu de refaire tous les wagons de cette façon, on en a acheté des neufs.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est parce que l'augmentation du trafic rendait nécessaire non seulement de refaire les vieux wagons, mais aussi d'en acheter des neufs.

M. BARKER : Peut-être que le ministre pourrait nous dire pourquoi on n'a pas refait des vieux wagons qui sont devenus hors de service tous les ans au lieu d'en acheter des neufs. L'honorable ministre sait sans doute qu'en agissant ainsi le compte des dépenses du réseau aurait été augmenté considérablement, tandis qu'en achetant des wagons neufs c'est la dette du pays que l'on augmentait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gérant me dit qu'ils font tout leur possible pour arriver à ce résultat, ils achètent continuellement de nouveaux wagons et réparent les vieux autant que les moyens qu'ils ont à leur disposition le leur permettent.

M. BARKER : Leurs moyens sous ce rapport semblent diminuer, et chaque année nous payons des sommes considérables pour agrandir les ateliers de Moncton, afin de permettre au département d'exécuter ces travaux. Je crois que l'explication de cette affaire est la suivante: si le ministère eût réparé ces wagons dans ses propres ateliers, les frais qui en seraient résultés auraient été portés au compte des frais d'exploitation du chemin ; tandis qu'en les achetant aux Etats-Unis et ailleurs, on les a portés au compte du capital ; et l'administration du chemin est censée avoir réalisé un excédant dans l'exploitation, lorsque c'est virtuellement un déficit considérable qui existe.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que la proportion des wagons qui sont actuellement hors d'usage n'est pas plus élevée que celle des autres chemins de fer. Il se peut que dans le passé on n'ait pas réussi à les réparer tous, mais cette période est passée, et nous n'avons pas plus que la moyenne ordinaire de wagons hors d'usage.

M. BARKER : Il y a deux ans passés, j'ai discuté cette question, j'ai cité les rapports du Grand Tronc et d'autres compagnies concernant le nombre de leurs locomotives, et j'ai démontré qu'il y a deux ans je crois, le Grand Tronc avait plus de wagons qu'il en avait besoin, tandis qu'il en manquait 100 à l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette prétention était exacte il y a quelques années passées, mais je suis heureux de pouvoir dire que nous avons remédié à cela depuis.

M. FIELDING.

M. BARKER : Vous avez fait plus mal.

M. INGRAM : Quelle est la capacité des wagons à marchandises qu'ils ont achetés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 60,000 et 80,000 livres, la capacité des wagons modernes.

M. BENNETT : Qu'a-t-on fait au sujet de la recommandation de M. Muhlfeld, de munir certains wagons et certaines locomotives du coussinet à double bille de Chapman " ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Rien n'a été fait à ce sujet.

M. BENNETT : A-t-on pris quelque décision au sujet du rapport soumis par M. Muhlfeld ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a soumis un rapport, mais les fonctionnaires du réseau me disent qu'il n'a pas été mis en pratique.

M. BENNETT : Alors, aucun de ces appareils est actuellement en usage sur les locomotives ou les wagons de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. INGRAM : Je voudrais aussi savoir ce que l'on a fait au sujet de l'invention pour cylindre de M. Cleveland ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce cylindre est actuellement en suage sur plusieurs locomotives.

M. INGRAM : J'ai compris que cette invention de M. Cleveland avait été posée sur 18 locomotives de l'Intercolonial et que ce monsieur ne pouvait savoir si l'appareil donnait satisfaction.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que si l'on n'a pas encore fait connaître à ce monsieur le résultat de ces expériences, c'est que l'on tient à les mettre à l'épreuve un peu plus longtemps.

M. INGRAM : Je crois qu'ils sont en usage depuis quelques années.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le premier de ces appareils a été posé il y a trois ans passés. Depuis ce temps, on a apporté des changements et des améliorations, du moins on le prétend, et les fonctionnaires du réseau ne se sont pas crus justifiables de faire aucun rapport jusqu'à présent.

M. INGRAM : Et aucun rapport n'a été fait sur la manière dont cet appareil fonctionnait en premier lieu ou depuis qu'on y a apporté ces améliorations ? On m'a dit qu'une personne du Michigan a découvert et fait breveter un appareil très utile, dont l'emploi diminue la dépense de combustible par les locomotives, tout en leur permettant d'atteindre une plus grande vitesse, et l'invention est d'une grande valeur. Je trouve extraordinaire qu'après trois ans d'essai, ces personnes ne puissent obtenir un rapport de l'épreuve qui a été faite

de ces appareils sur l'Intercolonial. Cette conduite est injuste à l'égard de ces personnes, et il doit exister une raison pour refuser de dresser ce rapport.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que ces personnes ont été informées de ce qui se faisait, mais qu'elles voudraient obtenir un rapport plus général. On leur transmet de temps à autre des rapports concernant la quantité de combusible consommé, mais elles ont demandé au département de leur fournir un rapport général, sans doute dans le but de fournir un plus grand nombre de ces appareils, si le rapport était satisfaisant.

M. INGRAM : Quand pouvons-nous espérer qu'elles obtiendront ce rapport ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un de ceux qui sont intéressés dans cette invention a passé, me dit-on, une partie de son temps à Moncton, et y est demeuré jusqu'à dernièrement et il sait parfaitement à quoi s'en tenir sur l'usage de l'appareil. Il a été à même d'étudier l'application en personne, et il n'a besoin, par conséquent, d'aucun rapport.

M. INGRAM: Je dois dire que si je donnais lecture de la lettre que j'ai en ma possession, le ministre des Finances s'apercevrait que cet homme est passablement fatigué d'attendre à Moncton pour obtenir un rapport. Cette lecture donnerait des émotions à mon honorable ami, mais je ne le ferai pas, car je considère qu'il est inutile d'en faire figurer le contenu dans les "Débats." Il se plaint amèrement dans cette lettre qu'il ne peut obtenir aucun rapport des autorités de l'Intercolonial, au sujet des expériences qui sont faites, qu'il ne peut obtenir satisfaction et que l'on ne s'occupe pas de lui. Trois personnes, dont une demeure à San Francisco et l'autre à Toronto, sont intéressées dans cette entreprise. Une d'elle a essayé d'avoir des renseignements, mais elle n'a pu obtenir satisfaction de la part du département, et elle a dû quitter Ottawa. Cette personne est pauvre, elle n'a pas les moyens de perdre son temps en courses inutiles, et je considère qu'on n'a pas agi avec justice à son égard. Si son invention n'a aucun mérite, on devrait l'en avertir sans retard.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député prétend-il que la personne qui est venue à Ottawa récemment est la même qui est allée à Moncton ?

M. INGRAM : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je suis bien renseigné, plusieurs personnes sont intéressées dans cette invention, et je crois qu'elles ne sont pas toutes du même avis.

L'honorable M. HAGGART : Quelles sont les autres personnes intéressées dans cette entreprise? Y en a-t-il plus de trois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a Peterson et Cleveland et la Compagnie compte à part cela plusieurs autres membres. Il y a deux messieurs Peterson et deux messieurs Cleveland.

M. INGRAM : On me dit que le bureau des brevets n'en reconnaît que deux—M. Cleveland et M. Peterson. M. Cleveland me dit que toute la difficulté qu'il éprouve est due au fait que certaines personnes de Moncton ont pris des intérêts dans l'entreprise et que c'est là la cause du mauvais vouloir dont on fait preuve à son égard, mais qu'il n'entend pas se laisser dépouiller ainsi. Le brevet lui appartient en société avec deux autres personnes, du moins vis-à-vis le bureau des brevets.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils devront régler entre eux cette question des titres au brevet.

M. INGRAM : Il me semble que l'Intercolonial devrait se rendre à leur demande.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce l'intention du département de suivre les instructions contenues dans le rapport de M. Muhlfeld, et de munir certaines locomotives et certains wagons de cet appareil appelé coussinet à double bille de Chapman?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces personnes ont été autorisées a faire l'essai de cet appareil, mais jusqu'à présent elles ne se sont pas prévalu de ce privilège.

L'honorable M. HAGGART : A leurs propres frais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, il n'y pas eu d'autre entente à ce sujet jusqu'à présent.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous un approvisionnement considérable de ces freins automatiques en magasin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous en avons quelques-uns.

L'honorable M. HAGGART : Vous n'en avez pas une grande quantité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le crois pas.

M. INGRAM : L'honorable ministre pourrait-il nous dire d'une façon certaine si l'estimation qu'il fait pour les freins automatiques et les barres d'attelage comprend le posage ou non ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce chiffre de $50 que j'ai indiqué comme étant ce que coûtent ces freins à air comprimé, comprend ce qu'il faut payer pour les poser.

M. INGRAM : Et le chiffre de $40 pour les barres d'attelage comprend également le posage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BENNETT : Je constate par une circulaire publiée par cette compagnie que les faits ne sont pas tels que l'honorable mi-

nistre vient de les faire connaître au comité. Le député d'York-ouest (M. Campbell) est président de cette compagnie et dans le but de vendre des actions, ils ont publié un prospectus qui est supposé contenir un rapport de M. Mulhfeld, lequel se lit comme suit :

L'administration du réseau ne devant payer pour le posage de l'appareil qu'un montant égal à celui qu'elle serait obligée de payer pour faire enlever l'appareil actuellement en usage. Si après une année d'usage continu, on acquiert la conviction que l'appareil est en état de remplir toutes les conditions qu'il est censé devoir remplir d'après les prétentions de son inventeur et de la compagnie qui veut exploiter l'invention, l'administration devra payer le montant additionnel résultant de cette preuve initiale.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député est-il en frais de lire un prospectus ?

M. BENNETT : Je suis en frais de lire le prospectus qui est censé contenir une copie du rapport de M. Mulhfeld, le surintendant des machines et du matériel roulant.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Mulhfeld a quitté le service de l'Intercolonial depuis quelque temps.

M. BENNETT : Il était au service de ce chemin lorsque ce rapport a été préparé, dans le mois de mai 1902. Cette compagnie est-elle justifiable de publier ce rapport, ou bien le fait-elle dans le but de tromper le public ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas pouvoir fournir d'autres renseignements à ce sujet. Les fonctionnaires du ministère me disent que l'on a promis à cette compagnie de faire l'essai de l'invention à ses frais, et qu'elle ne s'est pas prévalue de cette permission.

M. BENNETT: Alors ce rapport est faux?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai rien à dire à ce sujet. Je n'ai pas à me prononcer sur la valeur du rapport.

M. BENNETT : Dois-je comprendre que la compagnie peut encore se prévaloir de cette permission aux conditions indiquées dans le rapport de M. Mulhfeld ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'elle fasse une demande et nous l'examinerons. Nous voulons que la compagnie ait le privilège de faire une épreuve complète de cet appareil, et si elle fait une demande à cet effet, nous l'étudierons.

M. BENNETT : Le département devait-il se conformer aux conditions énoncées dans le rapport que je viens de lire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le département devait permettre à la compagnie de faire l'expérience à ses frais.

M. BENNETT : Dans ces cas, le rapport est mensonger ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me prononce pas sur la valeur du rapport.

M. BLAIN : N'est-il pas vrai qu'il en coûte meilleur marché aujourd'hui pour poser un frein à air comprimé que cela coûtait il y a un an ou deux ? Il y a deux ans passés, le ministre prétendait que ces freins à air comprimé coûtaient $70 chacun, et aujourd'hui, l'on nous dit qu'ils ne coûtent plus que $50.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis expliquer cela. Les temps ont continué d'être prospères et rien n'est à meilleur marché.

M. HENDERSON : On a peut-être abaissé les droits sur l'air ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BLAIN : On paie les ouvriers plus cher aujourd'hui qu'il y a deux ans passés ; vous les obtenez peut-être à meilleur marché parce que vous les achetez en plus grande quantité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les prix peuvent varier quelque peu, mais je ne possède aucun renseignement qui puisse me permettre d'expliquer cette différence entre $50 et $70.

M. BLAIN : Lequel des deux montants est exact, est-ce $50 ou $70 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne réponds que de $50.

M. INGRAM : Quand a-t-on commencé à acheter des freins à air comprimé de la compagnie Westinghouse, d'Hamilton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a longtemps que le ministère des Chemins de fer est en relations d'affaires avec cette compagnie, et depuis qu'elle est installée à Hamilton, nous avons continué de faire des affaires avec cette maison. Il peut y avoir deux ou trois ans, et peut-être plus.

M. INGRAM : C'est là une autre preuve que le tarif protecteur amène les fabricants au Canada——

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne peut y avoir de doute que les industries canadiennes ont accompli des progrès énormes sous l'administration du gouvernement actuel. Je ne puis nier cela.

M. INGRAM : Cela est dû au tarif établi par l'ancien gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cependant, les honorables députés de la gauche se plaignent que le tarif est sans valeur ; je ne puis les comprendre tous.

M. BLAIN : Ces appareils sont peut-être à meilleur marché parce qu'on les fabrique au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne

saurais l'affirmer. C'est depuis l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir que toutes ces choses se passent ainsi.

M. BARKER : Ne pourrait-on pas trouver l'explication de cette réduction dans le fait que depuis un an la Compagnie Westinghouse a installé ses ateliers au Canada et qu'elle a conclu un nouveau contrat avec le gouvernement, à des conditions plus avantageuses pour ce dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne possède pas de renseignements à cet égard.

Pour changer les barres d'attelage des wagons à marchandises, $46,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela coûte $40 par wagon. Au 30 juin 1902, le nombre des wagons à marchandises était de 9,689 ; à la même date, 5,743 étaient munis de l'appareil d'attelage approuvé par l'Association des maîtres-constructeurs de wagons ; il en reste encore 3,946 à changer ; 1,008 ont été changés l'année dernière, et il en reste encore 2,938 à changer. Ce crédit est censé s'appliquer à 1,150 wagons.

M. BARKER : Comme j'ai sous la main le rapport du ministère des Chemins de fer, je constate que le nombre exact des wagons hors d'usage, à la fin du mois de juin 1902, était de 571 ; j'ai dit 560 de mémoire. Le ministre semblait croire que la situation s'améliorait, mais le rapport indique qu'à la fin de l'année dernière le nombre de ces wagons hors d'usage était de 361, de sorte que leur nombre a augmenté de 210 durant l'année.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'assure que le rapport de l'année courante indiquera une amélioration sous ce rapport.

M. BARKER : Tout est beau de loin.

M. SPROULE : Les enlevez-vous d'une classe de wagons pour les poser aux voitures d'une autre classe ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous remplaçons les barres d'attelages démodées par des appareils nouveaux.

M. BARKER : Portez-vous le plein montant de ce qu'elles coûtent au compte du capital?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; on utilise les attelages démodés pour en munir les vieux wagons.

M. BARKER : C'est difficile à croire.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est cependant ce qui a lieu.

M. BARKER : Cette explication est cousue de fil blanc.

L'honorable M. HAGGART : Sur quel principe vous basez-vous pour porter le coût du changement de ces barres d'attelage au compte du capital?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce que c'est une amélioration.

L'honorable M. HAGGART: Mais ces améliorations ne sont jamais faites au compte du capital.

M. BARKER : Entre améliorer et porter le plein montant au compte du capital, il y a une grande différence.

M. INGRAM : Ces barres d'attelages sont-elles fabriquées dans les ateliers de Moncton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelques-uns de ces appareils ont été achetés à Walkerville, d'autres à Montréal, et quelques-uns aux Etats-Unis.

M. INGRAM : Que deviennent les barres d'attelage que vous remplacez?

Le MINISTRE DES FINANCES : On les utilise pour en munir les vieux wagons.

M. INGRAM : Mais quand elles sont brisées on ne peut s'en servir.

Le MINISTRE DES FINANCES: Dans ce cas elles sont jetées au vieux fer.

M. BARKER : Si c'est ce qui a lieu, l'honorable ministre ne s'aperçoit-il pas que le coût de ces nouvelles barres d'attelage devrait être porté au compte des frais d'exploitation. Il n'a pas droit d'en porter le coût au compte du capital. Il avait 900 vieilles barres d'attelage, qu'il a jetées au rebut, et il n'a rien porté au compte des frais d'exploitation. C'est sur les recettes du réseau que l'on doit prendre l'argent nécessaire pour remplacer ces appareils, et s'ils ne valent pas la peine d'être remplacés, vous devez porter la différence entre ce qu'il en coûterait pour remplacer les vieux appareils et le coût des nouveaux au compte du capital. Ce sont les recettes qui doivent supporter les dépenses nécessaires pour remplacer les vieux appareils.

M. INGRAM : J'aimerais à savoir quelle autre compagnie de chemin de fer au Canada ou aux Etats-Unis suit une méthode semblable à celle qui est en usage sur l'Intercolonial? Où ce système a-t-il été adopté pour permettre à ceux qui ont la direction de l'Intercolonial d'obtenir un crédit du gouvernement lorsqu'ils le jugent à propos? Dans le cas actuel, il est plus facile d'acheter du nouveau matériel que de remplacer de l'ancien et de porter cela au compte du capital.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis répondre à cela.

M. INGRAM : Je crois que si l'on voulait faire preuve d'un peu de bon sens, on n'aurait pas recours à ce système uniquement parce que l'on obtient l'argent du Trésor avec facilité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne trouvons pas que l'argent se vote aussi

facilement. Nous éprouvons beaucoup de difficultés à l'obtenir.

M. INGRAM : Les gérants des autres chemins de fer n'obtiennent pas l'argent dont ils ont besoin aussi facilement.

M. BARKER : L'honorable ministre n'a pas le droit de dire qu'il est incapable de répondre à cette question, car depuis deux ou trois ans il a voté sans hésiter pour ces mesures, et il doit en prendre la responsabilité.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'en prends toute la responsabilité, mais je ne puis fournir de renseignements sur les affaires des autres compagnies.

M. INGRAM : Le surintendant doit être en état de fournir ce renseignement. Qu'est-il advenu de ces association des maîtres-constructeurs de wagons dont nous avons tant entendu parler? Les chemins de fer du gouvernement ne doivent pas être exploités sans que ceux qui les administrent s'entendent avec les gérants des autres compagnies. Ils ne doivent pas exploiter ce chemin de fer à leur guise, sans se rendre compte de la manière dont les autres chemins de fer sont administrées. L'honorable ministre voudrait-il me dire si quelques-uns des employés de l'Intercolonial s'entendent avec les employés d'autres compagnies et assistent aux réunions qui ont lieu de temps à autre dans le but de découvrir le meilleur moyen d'administrer le chemin de fer? Je crois qu'il y a quelque chose de louche dans toute cette affaire.

Chemin de fer Intercolonial—Nouvelles machines pour les ateliers des locomotives et des wagons, $8,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les détails de ce crédit sont comme suit : fournaise à souder Ferguson, employant le pétrole comme combustible, $200 ; une machine d'une capacité de 300 chevaux-vapeur, $3,000 ; une machine à raboter "buzz planer," $120 ; une machine d'une capacité de 100 chevaux-vapeur, $1,150 ; un tour à coulisse de 16 pieds entre chaque pointe, $1,600 ; foret pneumatique, $40 ; machine à scier à froid, à mouvement combiné, $1,000; courroies, etc., $540. Ces machines sont les plus perfectionnées et elles sont destinées à faciliter les réparations aux locomotives et aux wagons. Les machines actuelles sont trop faibles pour fournir la force motrice nécessaire aux nouveaux instruments placés dans les ateliers qui ont été agrandis, et l'on a l'intention de les remplacer par les nouvelles machines que je viens de mentionner. Les machines actuelles seront employées sur d'autres points du réseau.

L'honorable M. HAGGART : Les $10,000 votés l'année dernière ,ont-ils tous été dépensés pour l'achat de machines?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Combien coûtent les machines qui se trouvent actuellement dans ces ateliers?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis répondre à cette question dans le moment, mais je fournirai le renseignement un peu plus tard.

Chemin de fer Intercolonial—Pour munir dix wagons à voyageurs des appareils à gaz Pintsch, $8,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : On considère que ce mode d'éclairage est le plus perfectionné et celui qui donne la plus entière satisfaction. L'installation coûte $800 par wagon, et nous voulons placer cette lumière dans dix wagons.

L'honorable M. HAGGART : Combien de wagons reste-t-il à munir de cet appareil?

Le MINISTRE DES FINANCES : A la fin de l'année ils seront pourvus de cet appareil. Cela complètera le travail.

L'honorable M. HAGGART : Quand vous remplacez un mode d'éclairage par un autre sur l'Intercolonial, vous en portez le coût au compte du capital?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'appareil pour produire le gaz Pintsch est absolument nouveau, et le coût en est porté au compte du capital. Tous les nouveaux wagons sont munis de cet appareil ; et quand nous le plaçons dans un vieux wagon qui est éclairé au moyen de lampe à gaz ordinaire, le coût en est porté au compte du capital.

L'honorable M. HAGGART : Un grand nombre de wagons étaient éclairés à la lumière électrique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un certain nombre de wagons étaient munis de batteries électriques fournissant la lumière, mais on a constaté que ce mode d'éclairage offrait des inconvénients, qu'il n'était pas économique, et nous le remplaçons par le système Pintsch.

L'honorable M. HAGGART : Vous remplacez les appareils électriques par ce système et vous en portez le coût au comte du capital?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BARKER : Dans ce cas, le principe en vigueur sur l'Intercolonial est le suivant: Si l'administration juge à propos d'acheter une lampe particulière, et l'année suivante en trouve une autre qu'elle croit plus convenable, elle la substitue à la première, et le coût des deux est porté au compte du capital. Est-ce là le principe? Dans l'affirmative, il est bien extraordinaire.

M. BLAIN : Ce mode d'éclairage est-il moins dispendieux que celui donné par l'électricité au moyen de batteries. Certains chemins de fer commencent à se servir de dynamos, mais ce mode d'éclairage n'a pas encore été adopté par l'Intercolonial.

M. BLAIN : En coûte-t-il moins cher pour munir un wagon de l'appareil Pintsch que d'un appareil destiné à fournir la lumière électrique?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'opinion des fonctionnaires du chemin.

M. FOWLER : Combien de ces wagons sont éclairés à l'électricité?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'en puis dire le nombre, mais je fournirai ce renseignement un peu plus tard.

M. SPROULE : En quoi consiste le nouvel appareil? Produit-il le gaz?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un appareil composé de cylindres et de tuyaux dans lequel on emmagasine le gaz. Ce dernier est fabriqué aux ateliers de Moncton et emmagasiné dans ces cylindres et ces tuyaux. Il porte le nom d'appareil à gaz Pintsch, et il est employé sur la plupart des chemins de fer qui ne se servent pas de l'électricité pour éclairer leurs wagons. Ce gaz est fabriqué avec l'huile.

M. SPROULE : $800 est un prix très élevé pour chaque wagon. L'entretien en est-il bien dispendieux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le posage de l'appareil qui coûte le plus cher.

M. BARKER : Tout le monde admet que le système Pintsh est bon. Mais la vraie question est la suivante : si les fonctionnaires d'un chemin de fer, qui peuvent avoir chaque année de nouvelles idées au sujet du genre de lampes qui doivent être employées dans les wagons, sont libres d'agir à leur guise, ils vont tenter toutes espèces d'expériences aux dépens du pays. Si l'on adoptait comme principe que lorsque les fonctionnaires veulent essayer une invention, ils seront tenus de le faire au compte des frais d'exploitation ils feraient preuve de plus d'économie, mais parce qu'on leur permet de porter le coût de ces dépenses au compte du capital, ils se disent : Pourquoi ne dépenserions-nous pas l'argent, du moment que le parlement est disposé à le voter. Il n'y a rien qui puisse arrêter ces fonctionnaires ou les porter à exercer une sage économie du moment qu'ils peuvent obtenir tout ce qu'ils veulent sans ajouter un centin aux dépenses d'exploitation de leur réseau. Le seul mode sûr d'exploiter un réseau, que ce soit un réseau d'Etat ou un réseau administré par une compagnie, c'est d'obliger les fonctionnaires qui sont responsables de son administration à porter le coût de toutes les dépenses qu'ils font au compte des frais d'exploitation du chemin et non de les considérer comme une hypothèque additionnelle sur la propriété.

Matériel roulant, $637,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose de réduire ce montant à $327,000.

M. BARKER : Nous devrions savoir pourquoi ce montant a d'abord été fixé à $637,000 puis réduit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si j'explique à la Chambre de quelle manière on devra employer le crédit que je demande à la Chambre de voter, l'honorable député devrait être satisfait.

M. BARKER : Certainement que non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons l'intention de monter :

Six wagons-lits de deuxième classe à $10,000	$ 60,000
Quatre voitures-dortoirs à $20,000	80,000
Dix voitures de première classe à $16,000	160,000
Six wagons à bagage à $4,500	27,000
Total	$327,000

M. FOWLER : Nous avons le droit de savoir pourquoi le premier montant a été réduit. Avant de demander ce crédit de $637,000, les estimations doivent avoir été préparées par les employés, revisées par le ministre, soumises par ce dernier au Conseil et adoptées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député persiste à vouloir me donner le plein montant des $637,000, je vais être obligé de l'accepter.

M. BARKER : Nous voulons savoir pourquoi vous avez changé d'idée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il arrive souvent de réduire les estimations. Tant qu'on ne les augmente pas, personne n'a raison de se plaindre.

M. FOWLER : Je ne partage pas absolument l'opinion de l'honorable ministre. Ce premier crédit de $637,000 n'a dû être placé dans les estimations qu'après avoir été sérieusement étudié, et nous voudrions savoir pourquoi on le réduit dans des proportions aussi considérables maintenant. Est-ce parce que nous n'avons pas besoin d'un matériel roulant aussi considérable que le gouvernement avait supposé au commencement ? L'honorable ministre s'est-il aperçu que le trafic de l'Intercolonial au lieu d'augmenter diminue ou n'augmente pas dans la proportion espérée ?

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre se propose peut-être d'imputer la balance au compte des frais d'exploitation au lieu de le porter au compte du capital. Il s'est aperçu qu'il avait commis une erreur.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là une supposition très charitable.

M. FOWLER : J'aimerais à la voir confirmée par le ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne tiens pas à contredire l'honorable député de Lanark, qui possède une grande expérience dans les questions de chemins de fer.

M. FOWLER : Si l'honorable ministre accepte cette explication, et admet que ce que l'honorable député de Lanark a dit en badinant est vrai, nous devons nous contenter de cette réponse, mais il devrait nous fournir quelques raisons à l'appui de sa prétention. Quelqu'un doit avoir commis une erreur sérieuse à ce sujet.

M. BARKER : Il se peut que l'explication fournie par l'honorable député de Lanark soit bien fondée. Cependant, cette somme ne serait pas suffisante pour compenser la valeur des wagons hors d'usage qui devrait être portée au compte du revenu. Il y a une autre explication sur laquelle je désire attirer l'attention de la Chambre. Au compte des frais d'exploitation de l'année 1902, je constate que le gouvernement a reçu pour location de ses propres wagons à d'autres voies, en plus de ce qu'il a payé à d'autres compagnies pour l'usage de leurs wagons sur l'Intercolonial, une somme de $16,743. Ceci semble indiquer que le gouvernement, au lieu d'avoir besoin de wagons à marchandises, en possède plus qu'il lui en faut et il est probable qu'une fois que l'on eût attiré l'attention du parlement sur cette question, au cours de la présente session, le gouvernement remit la question à l'étude, et résolut de réduire de $300,000 ou $400,000 le crédit qu'il y a un mois ou deux il croyait devoir demander au parlement.

M. SPROULE : Je crois que nous devons féliciter l'honorable ministre d'avoir fait cette réduction. C'est la première que nous ayons vue depuis bien longtemps.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je remercie l'honorable député d'être venu à mon secours, car je considère que l'on est en frais de me maltraiter.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre pourrait-il nous donner un état du montant total dépensé au compte du capital, pour l'achat de matériel roulant, depuis 1896 à venir aujourd'hui, y compris ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le dernier rapport officiel indique que la dépense de ce chef, du 30 juin 1896, au 30 juin 1902, a été de $4,896,843.

L'honorable M. HAGGART : Le crédit actuel porte ce montant à environ $5,200,000. Le gouvernement, par l'entremise de son ministre des Chemins de fer, s'est félicité devant la Chambre d'avoir un excédent au lieu d'un déficit considérable. Mais je constate que pour l'exercice expirant le 30 juin 1902, le nombre de wagons appartenant à l'Intercolonial, mais qui se trouvaient sur d'autres chemins de fer, était de 1,012, avec 13,100 jours d'usage, et l'année dernière, il y en avait 1,522, avec près de 15,000 jours d'usage.

M. BARKER : Soit une augmentation de près de 50 pour cent dans le nombre des wagons.

M. FIELDING.

M. FOWLER : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner une idée de la valeur actuelle du matériel roulant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis, de prime abord, fournir ce renseignement.

M. FOWLER : Avec l'aide du gérant-général, l'honorable ministre devrait pouvoir répondre à ma question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les livres du réseau sont tenus à Moncton et je suppose qu'ils doivent contenir ce détail. L'estimation n'est pas faite chaque année, mais seulement de temps à autre, et je vais obtenir le chiffre de la dernière estimation pour l'honorable député.

M. FOWLER : Vous ne faites pas d'inventaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui, mais les wagons y sont inscrits au prix qu'ils coûtent.

M. BLAIN : Le matériel roulant est-il acheté au Canada, et est-il acheté à la suite de soumissions, ou comment ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les wagons sont achetés au Canada chaque fois que nous pouvons les y obtenir, et des soumissions sont toujours demandées.

M. FOWLER : Quant à cette question de l'inventaire, si le coût des nouveaux wagons était porté au compte des frais d'exploitation le fait de compter les wagons dans l'inventaire au prix coûtant, serait assez juste. Mais quand le coût de ces wagons est porté au compte du capital, comme cela se fait pour l'Intercolonial, si on les entre ensuite dans l'inventaire au prix coûtant, cela ne donne pas une idée juste de la valeur actuelle du matériel roulant. Un chemin de fer ordinaire est censé maintenir son matériel roulant à sa valeur première, et, dans le cas d'un pareil chemin, l'estimation au prix coûtant est exacte. Mais ce n'est pas ce qui a lieu pour l'Intercolonial, et en entrant ces wagons à la valeur originale, on se trouve à estimer le matériel roulant à un prix beaucoup plus élevé que ce qu'il vaut actuellement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député est dans l'erreur quand il suppose que tous ces renouvellements et toutes ces réparations sont portées au compte du capital. Ce n'est pas ce qui se fait. Au contraire, quand un wagon est acheté au compte du capital, il faut l'entretenir, et ces frais d'entretien sont portés au compte des dépenses courantes. Il n'y a que les achats supplémentaires ou les améliorations qui sont portés au compte du capital.

M. FOWLER : Quand faites-vous la distinction ? Ainsi, dans le cas de l'éclairage, vous posez la lumière électrique et vous en portez le coût au compte du capital. Peu après, vous mettez de côté ce mode d'éclai-

rage et vous le remplacer par le système Pintsch, toujours au compte du capital. Si, l'année prochaine, un meilleur mode d'éclairage est inventé, vous mettrez de côté l'appareil à gaz Pintsch, vous le remplacerez par un autre dont vous porterez le coût au compte du capital. Tous ces changements, qui coûteront une moyenne de $800 à $2,400 par wagon, seront portés au compte du capital. En présence des explications qui nous ont été fournies par le ministre sur cette question, je me crois justifiable de faire cette supposition.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député peut avoir raison jusqu'à un certain point pour ce qui concerne la question de l'éclairage ; c'est un sujet qui prête à discussion. Mais quant à l'entretien général, je puis lui affirmer que les choses ne se passent pas ainsi.

L'honorable M. HAGGART : Il y a quelque temps, lorsque le ministre nous a parlé des avantages que retirait l'Intercolonial de l'achat de ces wagons, j'ai dit que je croyais que la plupart des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse étaient virtuellement fournis de matériel roulant par l'Intercolonial. Ma prétention est entièrement corroborée sur ce point par le rapport du ministère. Ainsi, le chemin de fer de la Compagnie des forges et des aciéries du Dominion a eu à sa disposition 59 wagons appartenant à l'Intercolonial, durant 297 jours ; et nous avons eu l'usage de 10 de ses wagons, durant l'espace de 15 jours. Le chemin de fer de Sydney à Louisbourg a eu 84 wagons durant 289 jours ; et rien n'indique que nous nous sommes servis d'aucun de ces wagons. La Compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse a eu 135 wagons durant 1,073 jours, et l'Intercolonial ne semble pas avoir eu l'usage d'aucun wagon de cette compagnie. Le chemin de fer d'Inverness et Richmond s'est servi de 115 wagons de l'Intercolonial, nous nous sommes servis de 6 de ses wagons durant 30 jours. Le chemin de fer Dominion-Atlantic s'est servi de 33 wagons de l'Intercolonial, et nous n'avons pas eu un seul des siens. Le chemin de fer Québec-Central a eu 137 wagons de l'Intercolonial durant 1,936 jours ; et nous en avons eu 17. On serait porté à croire que ces compagnies sons fournies de wagons par l'Intercolonial pour exploiter leurs réseau.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La motion est-elle adoptée ?

L'honorable M. HAGGART : Non, je veux connaître la raison de cet état de choses.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est que le trafic prend cette direction. Ainsi, prenons le chemin de fer du Cap-Breton ; les wagons descendent chargés des produits de l'ouest, et ils sont ensuite expédiés aux différentes houillères, et ils sont chargés de charbon pour le retour. Le courant du trafic existe en grande partie dans cette direction et une fois que les wagons sont rendus dans cette partie du pays, on cherche à les utiliser.

M. FOWLER : Exigez-vous quelques choses pour l'usage de ces wagons ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le prix ordinaire est de 20 cents par jour.

M. BLAIN: Y a-t-il une partie de ce crédit de $637,000 qui est destinée à l'achat de wagons à marchandises ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

L'honorable M. HAGGART: Je suppose que des soumissions sont demandées et des contrats accordés pour la construction et l'achat de ces wagons, ainsi que pour tout le reste ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, tout cela doit se faire par adjudication publique.

M. FOWLER : Où seront construits les wagons pour lesquels vous demandez ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils seront construits soit dans Ontario ou dans la Nouvelle-Ecosse.

Améliorations des installations à Stellarton, $32,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit se repartit comme suit :

Nouvelle gare, $16,000 ; ateliers des machines, $4,500 ; ateliers de réparation des wagons, $4,500 ; remise destinée à abriter le convoi de secours, $1,500 ; bâtiment pour les magasins et les bureaux, $3,500 ; examen des ingénieurs, $2,500 ; soit un total de $32,000. Stellarton est un point de bifurcation important, ainsi qu'une station pour les locomotives, et le centre des terrains houilliers de tout le pays. Il se fait à cet endroit un commerce très considérable, à part le transport de la houille, et il est nécessaire d'y faire de nombreuses réparations aux wagons.

M. HAGGART : On a dépensé $32,000 à cet endroit l'année dernière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit de l'année dernière a été en grande partie dépensé pour agrandir la cour et construire une remise à locomotives. Ce crédit devra suffire à payer tous les travaux que l'on se propose d'exécuter.

M. FOWLER : Quand l'ancienne gare a-t-elle été construite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lors de la construction de l'embranchement sur la ville de Pictou, en 1889. Le trafic exige de nouvelles améliorations, mais on continuera d'utiliser l'ancienne gare.

M. FOWLER : Vu la présence du gérant général, je désire attirer l'attention de la Chambre sur le peu de commodités qu'offre la gare de Sussex. Cet endroit est une des villes les plus importantes qui se trouvent

situées sur le parcours de l'Intercolonial. Il s'y fait un trafic considérable, et c'est le centre de chemin de fer le plus considérable entre Moncton et Saint-Jean. Il y a à cet endroit une gare qui a été construite à l'origine du chemin, il y a environ 40 ans passés. C'est un vieil édifice en bois qui est un déshonneur pour l'Intercolonial et pour la ville. Si la population de Sussex n'était pas aussi respectueuse des lois, elle y mettrait le feu pour s'en débarrasser. C'est là une question qui mérite d'être mise à l'étude sans retard. A part cette gare insuffisante, il y a à cet endroit une vieille remise à locomotives qui tombe en ruine ; elle est tellement délabrée qu'un citoyen du Nord-Ouest ne voudrait pas s'en servir pour y placer ses porcs. Il y a un convoi qui circule entre Sussex et Saint-Jean et la locomotive de ce convoi passe la nuit à Sussex. Il y avait une remise à locomotives en briques qui a été détruite par le feu, et au lieu de construire un nouvel édifice en briques, on a employé les matériaux ailleurs et l'on a érigé cette vieille remise avec du bois qui devait avoir déjà servi—j'ignore où on peut l'avoir pris—et une cheminée en bois surmonte le tout. Il n'y a pas un tramway à traction de chevaux, dans un district reculé, qui consentirait à se servir d'une remise comme celle-là. J'espère que le ministre suppléant va s'occuper de la chose. Je regrette que l'honorable député, que nous espérons voir occuper ce poste important à l'avenir, ne soit pas ici, pour attirer son attention sur cette question, afin que l'un des premiers actes de son administration soit de donner des commodités raisonnables à la ville importante de Sussex.

Le MINISTRE DES FINANCES : La cause de Sussex doit être jugée à son propre mérite. Il ne peut exister de comparaison entre le trafic de Sussex et celui de Stellerton. Cependant, rien n'empêche que la cause de Sussex soit prise en considération. Quant à la remise aux locomotives, c'est l'intention du ministère de la reconstruire, et l'honorable député apprendra sans doute avec plaisir que le coût de cette construction ne sera pas porté au compte du capital. L'ancienne remise a été détruite par le feu, et, reconnaissant toute la valeur du sage principe que seules les dépenses légitimes doivent être portées au compte du capital, nous porterons cette dépense au compte des frais d'exploitation. Quant à l'augmentation des facilités de trafic à Sussex, je vais m'occuper de la question, car nous voulons que toutes ces gares soient pourvues des commodités nécessaires.

M. FOWLER : Je dois dire à mon honorable ami que je trouverai moyen de lui pardonner, s'il nous construit un édifice de première classe, même s'il devait en porter le coût au compte du capital.

M. GOURLEY : Je regrette d'être obligé de m'opposer à la dépense que l'on veut faire à Stellarton, mais j'ai reçu instruction de la population de protester contre cette amélioration du matériel de Stellarton au dépens de Truro, car c'est à cela que l'on veut en venir. Tous ces crédits qui ont été votés depuis quatre ou cinq ans sont le résultat d'une politique nouvelle inaugurée par l'administration actuelle. Sous le gouvernement conservateur, Truro était le centre de l'administration du chemin de fer du Cap-Breton. A l'arrivée du gouvernement libéral au pouvoir, ce dernier, probablement dans le but, bien inutile, de servir certains intérêts politiques dans le comté de Pictou et d'essayer de vaincre mon honorable ami (M. Bell), ou peut-être dans le but de favoriser Stellarton, adopta une politique qui eut pour résultat de causer un tort considérable à la ville de Truro. Une foule de gens qui demeuraient autrefois à Truro ont dû abandonner ce lieu. C'est à cet endroit que l'on formait les convois destinés au chemin de fer du Cap-Breton et où les convois venant du Cap-Breton changaient leurs équipes d'employés et de conducteurs. Truro était donc le centre des opérations de ce chemin de fer.

On a essayé, avec beaucoup de succès, je dois l'avouer, d'amener un grand nombre d'employés de chemin de fer à abandonner Truro pour aller s'établir à Stellarton, en faisant de ce dernier endroit le centre de distribution du chemin, et cette tentative à eu pour résultat de diminuer considérablement le population de Truro. La population de de cette dernière ville a supporté cette injustice sans se plaindre publiquement dans la Chambre, croyant que le gouvernement, et plus particulièrement ceux de ses membres qui représentent la province de la Nouvelle-Ecosse, ne tolèreraient pas plus longtemps une injustice de cette nature.

Truro est depuis des années un des centres d'éducation et d'intelligence dans cette province. Elle y dirige l'opinion publique, et la population des comtés comme celui que représente le ministre des Finances doivent les connaissances qu'ils possèdent à la surabondance d'intelligence et de connaissances qui existent et qui fleurissent dans la ville de Truro.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Finances est-il né à cet endroit?

M. GOURLEY : Non, mais je dis que le comté qu'il représente doit une partie de l'intelligence que possède ses habitants aux surplus d'éducation et d'intelligence qui existent dans la ville de Truro. Truro est l'Atkines de la Nouvelle-Ecosse, et lorsque le ministre des Finances désire se renseigner il arrête à Truro.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que Truro était une ville où régnait la tempérance.

M. GOURLEY : Je me suis souvent demandé si ce n'était pas là ce qui amenait les membres du gouvernement à pousser la déférence à l'égard de cette ville jusqu'au point d'y arrêter et d'y passer quelques heures. C'est une indignité de voir que tout l'argent public va à Stellarton, et que cette ville s'agrandit au dépens de Truro. Nous possédons une misérable gare et tandis que le reste de la ville est très bien entretenue, les propriétés du gouvernement sont dans le plus grand désordre. Il y a quelques années, nous avons voulu améliorer ces terrains, mais on nous en a empêchés et le chemin de fer, de son côté, refuse d'y toucher. Nous avons une gare qui est absolument ridicule et absolument insuffisante pour les besoin du trafic.

Je veux surtout insister aujourd'hui sur le fait que le gouvernement devrait étudier de nouveau toute cette question de Stellarton. Toute l'affaire a été inaugurée dans un but politique, et ce mouvement hostile a eu pour résultat de priver la ville de Truro de l'avantage d'être le centre de l'administration de l'embranchement du Cap-Breton, comme cela devrait être et comme cela existait, j'oserais dire, depuis la construction de cette ligne. A l'arrivée des libéraux au pouvoir, le gouvernement actuel résolut de faire un changement, et depuis quatre ou cinq ans Truro a cessé d'être la tête de ligne de ce chemin pour céder la place à Stellarton, d'où l'embranchement du Cap-Breton est administré, le tout au grand détriment de la ville de Truro qui voit diminuer sa population et son trafic.

Je prie le ministre des Finances d'étudier la question et d'essayer de remédier à ce malheureux état de choses. Je sais qu'il sera aidé en cela par les employés de Moncton et le sous-ministre, qui ont dû recevoir de nombreuses requêtes et plusieurs communications à ce sujet, car il y a quelques années la population de Truro a essayé de faire comprendre au gouvernement l'injustice que l'on commettait à son égard. J'espère donc que cette espérance va se réaliser. Je ne pouvais laisser voter ce crédit sans insister fortement sur les raisons que je viens d'énoncer. Je puis dire à l'honorable ministre que lorsqu'il se produira un changement de gouvernement, ce qui ne devrait pas tarder, si nous devons en juger par le sentiment populaire, nous devrons nous empresser de faire cesser cette injustice, si l'on n'y a déjà remédié.

M. BELL : Mon honorable ami de Colchester (M. Gourley) n'a pas dû accorder à cette question toute l'attention qu'elle mérite, car autrement il n'aurait pas parlé comme il vient de le faire au sujet de ce crédit. Il se peut que dans une certaine mesure les progrès accomplis par Stellarton l'aient été aux dépens de Truro. Cela est probablement dû aux changements survenus dans l'administration du réseau, mais je ne vois là aucune raison pour justifier la population de Truro d'éprouver du mécontentement à l'égard de la population de Setellarton.

M. GOURLEY : Nous n'en éprouvons pas.

M. BELL : Ou contre le personnel du réseau, pour avoir apporté des changements dans le mode d'administrer ses affaires. Il est évident que lorsque Truro a été choisi comme tête de ligne, cette ville était aussi le centre de l'administration, mais du moment que l'embranchement de l'Est fut construit, le trafic de cette partie du chemin situé entre New-Glasgow et Cap-Breton devint une affaire indépendante et distincte, et aujourd'hui le trafic du chemin, d'Oxford à Sydney, est administré de New-Glasgow ; à un endroit situé à deux ou trois milles de Stellarton, et si l'on a fait la chose, c'est parce que le chemin de Sydney à Oxford se réunit à cet endroit avec l'embranchement de Pictou, qui conduit de ce dernier endroit à Truro.

Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable député de Colchester que la plus grande partie du trafic qui se fait sur le chemin entre Truro et Sydney et entre Oxford et Stellarton, part soit de New-Glasgow soit du village de Stellarton. Tout le charbon qui s'expédie vient de Stellarton ou de West-ville, un endroit situé à deux ou trois milles de distance. Les vastes ateliers de la Compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse à New-Glasgow ont fourni une proportion considérable du trafic qui se fait sur l'Intercolonial depuis plusieurs années. Il semble que l'endroit qui fournit la majeure partie du trafic du chemin a droit d'obtenir la plus grande part des bénéfices résultant de l'exploitation de ce chemin, s'il doit exister une distinction quelconque sous ce rapport entre les différents endroits. Je suis bien convaincu que le chemin peut être administré très efficacement à cet endroit, grâce au système actuellement en vigueur. Stellarton et New-Glasgow ne forment pour ainsi dire qu'un seul bourg ; il y a à peine deux milles entre les deux gares et le bureau des expéditeurs de convois est à New-Glasgow, et la remise aux locomotives ainsi que la plaque tournante se trouvent à Stellarton.

Au sujet de ce crédit, je considère que l'on est absolument justifiable d'accorder à la population du comté de Pictou, qui utilise constamment cette bifurcation, une meilleure gare que celle qui existe actuellement à cet endroit. La gare actuelle est un vieil édifice absolument insuffisant pour répondre aux besoins du trafic qui se fait à cet endroit. Je suis même porté à croire qu'elle n'a jamais été suffisamment grande pour suffire aux besoins des nombreux voyageurs qui passent à cet endroit. A part Truro, je ne crois pas qu'il y ait dans toute la Nouvelle-Ecosse un endroit où le nombre des voyageurs soit aussi considérable qu'à Stellarton. C'est à cet endroit que les voyageurs en destination de l'Ile du Prince-Edouard quittent la ligne principale ; c'est un endroit très important,

qui mérite certainement d'obtenir une gare plus convenable.

Je suis heureux de constater que le gouvernement se rend compte des besoins du réseau, et j'espère qu'il va doter Stellarton d'un édifice proportionné au nombre considérable de voyageurs qui passent à cet endroit. Il se peut que certains changements survenus dans l'administration du réseau aient eu quelque inconvénient pour la ville de Truro, et je le regrette bien que ces changements aient été faits à l'avantage du comté que j'ai l'honneur de représenter. Mais ce n'est pas là une raison suffisante pour priver Stellarton de ce qu'elle a droit d'obtenir. J'ai beaucoup voyagé au Canada et je ne connais pas d'endroit où le trafic des voyageurs soit aussi considérable, toute proportion gardée. Plusieurs convois circulent chaque jour entre Stellarton et New-Glasgow et ils sont toujours remplis et souvent même encombrés de voyageurs. Je ne crois pas qu'il y ait sur tout le parcours de l'Intercolonial, une section qui rapporte des bénéfices aussi considérables que la petite division de New-Glasgow et Stellarton. Si je dois en juger par ce crédit, le gouvernement semble disposé à construire une gare convenable à Stellarton. Je suis très heureux de voir qu'il a pris cette décision.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je puis confirmer ce que vient de dire l'honorable député de Pictou (M. Bell). Dans le mois de janvier dernier et l'année précédente, j'ai passé quelques heures à la gare de Stellarton qui est la plus misérable construction que l'on puisse imaginer. Elle n'offre aucun confort aux voyageurs, et elle a absolument besoin de réparations. C'est avec plasir que j'ai entendu l'honorable député de Colchester (M. Gourley) nous parler de cette haute culture intellectuelle qui règne dans toute la province de la Nouvell-Ecosse, et c'est sans doute ce qui explique la nombreuse phalange libérale que cette province a élue pour appuyer le gouvernement actuel.

M. FOWLER : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre, ainsi que celle du gérant général de l'Intercolonial, qui est en ce moment à ses côtés, sur ces espèces de granges que l'on est en frais de construire le long de l'Intercolonial pour y tenir lieu de gares. Elles auraient peut-être convenu il y a quarante ans passés, mais à l'heure actuelle, elles sont complètement démodées. Elles sont une véritable laideur. Sur les autres chemins de fer vous voyez des maisons de gares artistiques, qui plaisent à l'œil, mais quand vous approchez de ces nouvelles gares de l'Intercolonial vous vous demandez si ce sont des granges de cultivateurs ou toute autre chose. Avec quelques dollars de plus et peut-être sans la moindre dépense additionnelle, ont pourrait construire des édifices qui feraient honneur au réseau. C'est là une question dont l'administration de l'Intercolonial devrait s'occuper.

Naturellement, ce que je viens de dire ne s'applique pas aux édifices coûteux comme par exemple, la gare de Moncton qui est très jolie, et je puis dire la même chose de celle d'Amherst. Je veux parler des gares moins importantes, et je prétends que l'on n'est pas justifiable de les construire d'après ce modèle. Plusieurs nouvelles gares ont été construite dans mon comté depuis quelques années et l'architecte qui en a tracé les plans semble être absolument dépourvu de goût. Si on construit un édifice élégant, celui qui est chargé d'en prendre soin à a cœur de veiller à ce qu'il soit convenablement entretenu, ainsi que le terrain avoisinant. Ceux qui ont voyagé sur les chemins de fer de l'ouest du Canada ou des Etats-Unis ne peuvent faire autrement que d'être charmés de la coquette apparence des petites gares de ces chemins de fer et des terrains qui les entourent. Cela ajoute beaucoup à l'apparence du pays et les étrangers en sont impressionnés, comme ils sont désanchantés lorsqu'ils voient ces hideuses constructions ressemblant à des granges, qui caractérisent le chemin de fer Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a fait appel à mes goûts artistiques, mais on me dit que quelques-unes de ces gares sont la reproduction de modèles qui existent sur les lignes de chemin de fer qu'il recommande si hautement. Toutefois, si les propriétaires des grands chemins de fer américains manquent de goût, ce n'est pas là une raison pour que nous suivions leur exemple. Rien n'est plus facile que de construire une gare élégante, et je me ferai un plaisir d'attirer l'attention des ingénieurs et des architectes sur ce point, afin que nous puissions faire mieux à l'avenir.

M. FOWLER : S'ils ont pris modèle sur des gares des Etats-Unis il est évident qu'ils ont choisi les mauvais chemins de fer. Les gares situées le long des voies ferrées qui partent de Boston offrent un contraste frappant avec les gares de l'Intercolonial construites dans le voisinage de Saint-Jean par exemple.

M. BLAIN : L'honorable ministre pourrait-il nous dire de quelle manière on a dépensé ces $32,000 à Stellarton, l'année dernière?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les comptes de l'année ne sont pas encore terminés, mais le gérant me dit que l'argent a été en grande partie dépensé pour agrandir la cour de la gare et qu'un certain montant a aussi été employé pour terminer une remise à locomotives en voie de construction.

M. FOWLER : S'agissait-il d'acheter le terrain?

Le MINISTRE DES FINANCES : Une partie a été employée à l'achat du terrain. Je n'ai pas les chiffres ici, mais je sais que

le montant employé à cette fin n'était pas très élevé.

M. BLAIN : A-t-on construit un nouveau bâtiment l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a terminé le bâtiment qui avait été commencé.

M. FOWLER : Qui a acheté le terrain?

Le MINISTRE DES FINANCES : On nomma des estimateurs et le terrain fut acheté au prix qu'ils indiquèrent.

M. FOWLER : Avez-vous un estimateur officiel?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce cas-ci l'évaluation a été faite par les ingénieurs du département. De temps à autre, on nomme des évaluateurs pour les cas spéciaux. Il n'y a personne de préposé exclusivement aux évaluations.

M. FOWLER : Depuis quelque temps, on a nommé tant d'employés sur l'Intercolonial que je ne comprends pas qu'on n'aie pas nommé aussi des évaluateurs.

M. BLAIN : Lorsqu'il s'est agi de voter ce crédit, l'an dernier, le ministre a donné des explications qui sont dans les Débats. Voici ce qu'il dit :

Nous avons l'intention de construire un édifice à deux étages pour y installer les mécaniciens, les contremaîtres, les bureaux du chef mécanicien, une salle à manger pour les mécaniciens ; ce bâtiment coûtera $6,500 ; chambres de chauffage et construction $1,000 ; un nouvel appareil électrique, $2,000 ; ameublement, $1,000 ; bâtiment pour remiser le wagon de sauvetage, $1,500 ; rails et posage des rails, $5,000 ; ce qui donne un total de $17,000.

Le ministre dit maintenant que la plus grande partie de cet argent a servi à agrandir la cour. Peut-il nous dire si cet argent a été employé comme il est expliqué ci-dessus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La citation que vient de faire l'honorable député ne s'accorde pas avec les explications que j'ai données. Je m'informerai de l'affaire et je dirai plus tard à la Chambre ce qui en est.

M. BLAIN : Cette somme de $16,000 est elle suffisante pour compléter la gare ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BLAIN : Cela comprend-il l'ameublement et l'appareil de chauffage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de crédit spécial pour le chauffage, et ce crédit comprend tout.

M. BLAIN : Ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BLAIN : La question est importante, car il s'agit d'une somme de plus de $150,000. L'an dernier l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a demandé quelle somme avait été dépensée à Stellarton. Le réponse du ministre a été qu'on avait déjà dépensé $116,000 ; puis nous avons voté $17,000 l'an dernier, et aujourd'hui, on nous demande encore $32,000. Où s'arrêtera-t-on ?

L'honorable M. HAGGART : Quand un ministre demande un crédit, il devrait être en état de dire combien d'argent a été dépensé à cet endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je promets de fournir le renseignement quand viendront les dernières estimations budgétaires.

Chemin de fer Intercolonial—Nouvelle superstructure pour le pont de Restigouche, $123,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a dans ce crédit une somme de $42,000 qui a déjà été votée. La superstructure en acier est évaluée à $163,000 ; le tablier, $6,000 ; transport et emmagasinage, $5,000 ; peintures, $2,500. Inspection, $500 ; dépenses des ingénieurs et autres, $6,000. Le coût total est de $183,000.

L'honorable M. HAGGART : Imputez-vous sur le capital la démolition de l'ancien pont et la construction du nouveau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BARKER : Depuis quand se servait-on de l'ancien pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Depuis 1876.

M. BARKER : Cela fait 27 ans et il n'y a rien de porté au compte des frais d'exploitation du réseau pour ce vieux pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Nous n'avons pas encore décidé quelle somme il faudrait créditer pour l'ancien pont. Nous n'avons pas encore décider ce qu'on en fera.

M. MARCIL (Bonaventure) : A la fin de la session dernière, j'ai appelé l'attention du ministre sur des pétitions envoyées par les électeurs de Restigouche et de Bonaventure. La rivière Restigouche sert de frontière entre le province de Québec et le Nouveau-Brunswick, et quand l'intention du gouvernement de contruire un nouveau pont fut connue, le député de Restigouche et moi-même, lui avons demandé ce qu'il ferait de l'ancienne superstructure. On s'est assuré depuis qu'elle ne peut pas être utilisée ni sur l'Intercolonial, ni sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et si elle est enlevée, ce district perdra la seule chance qu'il avait d'avoir un pont interprovincial. Il y a très peu d'eau dans la rivière Restigouche en été, mais au printemps, elle charroie de grandes quantités de glaces, et jusqu'à présent, on n'a pas réussi à y construire un pont. Les cultivateurs venant de la vallée de la Métapédia sont obligés d'aller à Cross-Point, une distance de vingt milles, pour traverser la rivière et se rendre à Cambellton, ou à Dee Side, qui est à huit mil-

les en amont du pont. Les requêtes adressées au gouvernement demandent de se servir de l'ancienne superstructure en fer, afin d'en faire un pont pour les piétons et les voitures. Les piles sont assez larges pour supporter deux ponts. L'honorable député de Restigouche (M. Reid), et moi-même, espérons pouvoir obtenir des gouvernements du Nouveau-Brunswick et de Québec, et des municipalités les plus directement intéressées, une aide suffisante pour construire les abords et élargir les culées, si le gouvernement fédéral nous permet d'utiliser l'ancien pont. J'espère que le gouvernement s'occupera de cette question qui est très importante pour ce district. A l'époque de la construction de l'Intercolonial, la vallée de la Métapédia était un désert, mais depuis quinze ans, des établissements ont surgi tout le long de la ligne. La paroisse de Saint-Alexis, près du pont, compte deux milles âmes. Le centre commercial de toute la vallée de la Métapédia, ou du moins de la partie inférieure, c'est Campbellton, et il faut traverser la rivière pour y arriver. Puisque cette superstructure ne doit pas être utilisée en d'autres lieux sur l'Intercolonial, ce serait malheureux de démolir le pont et de transporter le fer ailleurs, vu qu'il serait si utile à cette population et servirait à relier les deux provinces. Cette partie du pays n'est pas très riche. Elle est peuplée, en grande partie, de colons établis depuis quelques années à peine, et qui n'ont pas les moyens de construire un pont interprovincial à leurs frais. Si nous ne profitons pas de cette occasion, la génération actuelle ne verra probablement pas de pont à cet endroit.

D'ailleurs il y a des précédents pour autoriser cette démarche de la part du gouvernement. Le trésor fédéral a été mis à contribution pour la construction d'un pont interprovincial sur l'Ottawa. Nous ne demandons pas d'argent au gouvernement, mais simplement le droit d'utiliser cette superstructure à la condition que les deux provinces et les municipalités intéressées fourniront les sommes nécessaires pour faire de ce pont une voie publique.

M. BARKER : D'après ce que vient de dire l'honorable député, il me semble que si ce pont ne peut pas être utilisé ailleurs sur la ligne, ce serait une bonne occasion d'en faire l'usage qu'il mentionne. Je suppose que les deux provinces seraient disposées à rembourser le gouvernement fédéral de la valeur de cette superstructure. Si on ne l'utilise pas ailleurs, elle sera convertie en vieux fer, à moins qu'on en fasse un pont public, et je suis convaincu que dans ce cas, les intéressés n'auraient pas d'objection à la payer un prix raisonnable.

M. MARCIL (Bonaventure) : L'honorable député d'Hamilton ne m'a pas bien compris. Si ce pont est démoli et enlevé, il n'aura plus aucune valeur. Il a servi pendant 27 ans. Si nous devions l'acheter, ce serait une excellente occasion pour l'Intercolonial, mais il s'agit d'un district nouveau et je ne crois pas que les municipalités soient en état de payer la somme à laquelle on évalue le pont, c'est-à-dire, $40,000. Nous demandons simplement le droit de l'utiliser comme chemin public et cela serait considéré comme la contribution du trésor fédéral à la construction d'un pont interprovincial ; le gouvernement du Nouveau-Brunswick, se chargera des dépenses additionnelles dans cette province et celui de Québec, à l'autre bout. La rivière Restigouche est très difficile à traverser, surtout au printemps, alors que la glace atteint jusqu'à 20 pieds de hauteur, à cet endroit. Les ponts en bois que les municipalités pourraient construire, seraient infailliblement emportés. Nous voulons utiliser les fortes piles qui sont assez larges, et nous demandons au gouvernement de nous laisser l'usage de ce vieux pont qui ne peut pas servir ailleurs. Il serait bien malheureux de l'enlever puisqu'en le laissant là, on rendrait de grands services à ce district.

L'honorable M. HAGGART : Peut-on construire un nouveau pont pour le chemin de fer, sur les mêmes piles, sans démolir l'ancien pont ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Oui, on me dit qu'en élargissat la culée, il y a de la place pour deux ponts.

L'honorable M. HAGGART : Est-il bien situé pour un pont public ?

M. MARCIL (Bonaventure) : L'endroit est très favorable du côté de Québec, mais il y aura certains travaux à faire du côté du Nouveau-Brunswick, car le pont est juste à la base d'une montagne, mais cet obstacle n'est pas insurmontable. J'espère que le gouvernement accueillera favorablement cette requête. La population de Bonaventure a augmenté de cinq mille depuis dix ans, et cela est dû surtout à l'ouverture de la vallée de la Métapédia. Le gouvernement fédéral est intéressé au développement de cette région. L'an dernier et cette année, nous avons voté de l'argent à une société de colonisation de Montréal qui y envoie des colons. Depuis Métapédia jusqu'à Sainte-Flavie, une distance de 75 milles, traversée par ce chemin de fer, il n'y a pas de population du tout. En donnant de l'encouragement à ce district, on aidera à l'Intercolonial à se rembourser de ses dépenses sur cette partie du chemin. Partout dans cette vallée il surgit de nouveaux établissements, mais il faut venr en aide à ceux qui vont s'établir le long du chemin de fer et qui plus tard l'alimenteront. Je rappellerai ce que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a fait depuis quelques années dans Algoma et Nipissing, comme un exemple qui devrait être suivi par le gouvernement. Tout ce que nous demandons c'est que le vieux pont ne soit pas démoli, afin que les gens s'en servent pour se rendre au marché de Campbellton.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Bonaventure me paraît avoir une excellente cause. Il arrive quelquefois que nous accordons de l'aide aux ponts interprovinciaux. Si cela doit servir de précédent, il serait peut-être possible de faire ce que l'on nous demande dans cette circonstance. Dans ce cas, nous pourrions évaluer le pont à un certain prix et en faire cadeau à ces municipalités, et la somme serait créditée à l'Intercolonial comme le propose l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Mais ce ne sont là que des affaires de détails. Je soumettrai la question à mes collègues et le serai probablement en état de donner une réponse dans quelque temps. Si ce pont ne peut pas être utilisé ailleurs, et s'il ne nous reste plus qu'à le démolir, je trouve assez raisonnable qu'on laisse ces municipalités s'en servir. Si la province du Nouveau-Brunswick et la province de Québec et les municipalités intéressées sont disposées à contribuer leur part de dépenses, je crois que ce serait un arrangement raisonnable et satisfaisant.

L'honorable M. HAGGART : Je ne veux pas combattre la requête de l'honorable député de Bonaventure. Mais je crois que l'élargissement des piles et la construction d'un nouveau pont coûteraient beaucoup plus cher que la construction d'une voie pour les voitures, d'un côté ou de l'autre du nouveau pont. Si on a besoin d'un pont à cet endroit, je conseillerais mon honorable ami (M. Marcil) d'employer son influence auprès du gouvernement pour obtenir une voie pour les voitures d'un côté ou de l'autre du nouveau pont, et l'influence d'un député aussi important que lui doit être considérable.

Nouvelles superstructure pour le pont de Miramichi, sud-ouest, $90,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : La superstructure en acier coûtera $170,000, sur laquelle on a déjà payé, je crois, $75,000. Il nous faut donc encore $95,000 pour la construction en acier. Il y a ensuite la main-d'œuvre, les faux frais, la peinture, le tablier, les dépenses des ingénieurs et autres, ce qui portera les dépenses à $122,000. De cela, il faut déduire la valeur de l'ancienne arche évaluée à $32,000, ce qui laisse un crédit nécessaire de $90,000. Ce sont ces arches qu'il est question de transporter dans l'Ile du Prince-Edouard.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose que cette somme sera déduite de la subvention accordée à l'Ile du Prince-Edouard, et que l'argent sera donné à l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, cette somme sera mise au crédit de l'un et au débit de l'autre.

L'honorable M. HAGGART : C'est la première fois que nous avons un exposé clair d'un compte. Cette somme est-elle suffisante pour terminer le pont ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BLAIN : L'an dernier, le ministre prétendait que le vieux pont rapporterait $60,000. Comment se fait-il que sa valeur ait diminué de $30,000 depuis un an ? On nous a dit aussi l'an dernier, que la nouvelle superstructure coûterait $132,000. Le prix paraît en être augmenté de $40,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député est-il bien certain qu'il s'agit du même pont ?

M. BLAIN : Le crédit de l'an dernier, devait être affecté à une nouvelle superstructure, six arches, pour le pont de Miramichi, $72,000, et on a demandé à la Chambre de voter ce crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a deux ponts à Miramichi. Le crédit de l'an dernier pour celui-ci était de $123,000.

M. BLAIN : Oui, et c'est le même.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas expliquer cette différence.

M. BLAIN : Combien coûtera-t-il en tout?

Le MINISTRE DES FINANCES : $200,000.

M. BLAIN : Pour la superstructure seulement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, en tout.

M. BLAIN : Combien coûtera la superstructure ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $170,000.

M. BLAIN : C'est $40,000 de plus que le chiffre donné par le ministre l'an dernier. Et de plus, le vieux pont devait être vendu à l'Ile du Prince-Edouard pour $60,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux n'étaient peut-être pas encore donnés à l'entreprise, à ce moment-là, et c'est ce qui expliquerait la différence.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que le ministre a expliqué, l'an dernier, que le nouveau pont devait être acheté de la compagnie de ponts d'Hamilton ou d'un établissement de Toronto. Il avait certainement fait faire une évaluation, avant de demander un crédit.

M. BLAIN : Le ministre pourra-t-il nous donner des explications plus complètes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je donnerai le prix exact et tous les autres renseignements que je pourrai me procurer.

M. BLAIN : Nous dira-t-il aussi pourquoi la valeur du vieux pont est diminuée de $30,000 depuis l'an dernier.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'expliquerai, si je peux.

M. BARKER : L'an dernier, le ministre devait être au courant des détails et si ces

détails étaient produits peut-être y trouverions-nous l'explication.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'y verrai.

Améliorations à Point Tupper, $25,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons dépensé une plus forte partie du crédit l'an dernier que nous le supposions au moment où ces estimations ont été préparées. Par conséquent, je demande que ce crédit soit réduit de $6,000. C'est une somme qu'il s'agit de voter de nouveau.

L'item tel qu'amendé est voté.

Cours à marchandises à la Rivière-du-Loup, $10,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est pour continuer les travaux commencés en 1902-03. On avait calculé dépenser $25,000 et comme l'exercice est maintenant expiré, je crois que cette somme a été dépensée. Les travaux consistent en terrassement, nivellement, renouvellement de voies de garrage, etc. Ce crédit de $10,000 sera affecté à la construction de nouvelles voies de garrage et à la démolition de certaines constructions pour donner plus d'espace.

L'honorable M. HAGGART : Cela fait une somme de $35,000 qui me paraît énorme pour une cour à marchandises à la Rivière-du-Loup.

Le MINISTRE DES FINANCES : La gare de la Rivière du Loup est très importante.

L'honorable M. HAGGART : Oui, mais il y a un autre crédit de $50,000 pour une remise à locomotives et des ateliers à la Rivière-du-Loup. Il ne s'agit ici que de la cour ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, Ceci est à part du crédit pour les constructions.

L'honorable M. HAGGART : Quelle partie de ces $35,000 a été employée en construction? Avec $35,000 on pourrait acheter toute la localité.

Le MINISTRE DES FINANCES : La dépense totale sur le crédit, à la fin de 1903, est de $26,000 pour la cour seulement. Pour l'autre item, je n'ai pas le chiffre total de la dépense faite, mais je me le procurerai. Pour jusqu'à quelle date l'honorable député désire-t-il l'avoir ?

L'honorable M. HAGGART : Quels travaux ont été faits à cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a fait du terrassement et construit des voies de garage. Il s'agit maintenant de terminer ces travaux et de démolir certaines constructions pour donner plus d'espace.

L'honorable M. HAGGART : Les rails et les traverses sont-ils compris dans ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, ce sont des voies de garage nouvelles qui devront être mises au compte du capital.

L'honorable M. HAGGART : Le prix des pital. A mesure qu'on les emploie, on les crédite au compte du matériel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Alors, on paiera deux fois pour ces traverses et ces rails ? Toutes les traverses achetées pour l'Intercolonial sont mises au compte du capital. A mesure qu'on les emploie, on les crédite au compte du chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand elles sont achetées elles sont débitées aux magasins, et quand on s'en sert, elles sont créditées.

M. BARKER : Quelle quantité de voies nouvelles a-t-on construite dans cette cou avec ces $35,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a construit plusieurs voies et je donnerai plus tard la longueur exacte.

M. BLAIN : Combien a-t-on dépensé l'an dernier?

Le MINISTRE DES FINANCES : $25,000 et il faut encore $10,000.

M. BLAIN : L'an dernier, à propos de l'item " Cour pour le manutentionnement du trafic-marchandises, à la Rivière-du-Loup, $25,000 ", le ministre des Chemins de fer et Canaux disait :

Ceci est pour agrandir la cour et pour posage de nouvelles voies. Les cours sont absolument trop étroites. Une partie de ce crédit est pour l'achat de terrain. Nous ne l'avons pas encore, mais l'on estime que $15,000 seront suffisants pour l'acheter, le niveler et le mettre en parfait état, et $10,000 seront employés au posage des rails.

Voilà la déclaration formelle faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux quand il a demandé ce crédit de $25,000, l'an dernier. Aujourd'hui, le ministre intérimaire des Chemins de fer nous demande encore $10,000 de plus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gérant du réseau m'informe qu'il n'a pas eu connaissance qu'aucune partie de cet argent ait été employée à acheter du terrain. On a changé l'emplacement de la cour et les travaux ont été faits sur un terrain qui nous appartenait. Nous n'en avons pas acheté d'autre.

M. BLAIN : Cela ne fait qu'empirer la situation. L'an dernier, le ministre s'est fait voter $15,000 pour acheter du terrain, et aujourd'hui, il déclare qu'il n'en a pas acheté, vu qu'il en avait suffisamment. Malgré cela, il avoue qu'il a dépensé en améliorations les $15,000 que lui avaient été votés pour acheter du terrain, et $10,000 en plus; et comme tout cela n'est pas suffisant, il

nous demande encore $10,000. Faut-il s'en prendre à l'ancienne administration ou est-ce un nouveau système inauguré par le nouveau ministre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'aurai à prendre des renseignements avant de pouvoir répondre à cette question.

L'honorable M. HAGGART : Voici une chose bien étrange. Le ministre obtient un crédit de $15,000 pour acheter du terrain et au lieu de cela il emploie ce crédit à construire une cour.

M. BLAIN : L'honorable ministre nous donnera-t-il des explications à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement. Si on n'a pas acheté de terrain, c'est parce qu'on a changé l'emplacement de la cour.

Pour remplacer les freins à air comprimé sur les wagons à voyageurs par des freins automatiques rapides et pour installer des signaux à air comprimé, $2,000.

L'honorable M. HAGGART : Pour changer les freins et pour installer des signaux, vous mettez cette dépense au compte du capital?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une amélioration.

L'honorable M. HAGGART : Certainement que c'est est une, mais pourquoi la mettre au compte du capital? L'an dernier vous avez demandé $20,000 pour cela, et il vous en faut encore $2,000. Cette dernière somme complètera-t-elle le travail?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. A la fin de 1904, il y aura encore 55 wagons sur lesquels le changement n'aura pas été été fait.

L'honorable M. HAGGART : Je demande au ministre de s'arranger de manière à ce que celui qui, à l'avenir, sera chargé de l'administration de ce département, ne mette plus ces dépenses au compte du capital. D'ailleurs, ce compte devrait être clos définitivement.

M. BARKER : Sur combien de wagons a-t-on changé les freins avec les $20,000 votés l'an dernier? Je pose cette question, parce que d'après la citation qui vient d'être faite des Débats de l'an dernier, il est évident que si nous n'avons pas d'explications précises, l'argent sera employé à d'autre chose. Nous n'avons aucune garantie que les crédits seront affectés aux fins pour lesquelles ils ouront été votés. Le seule garantie que nous ayons, c'est d'obliger le ministre à dire exactement l'emploi qu'il compte faire de cet argent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le 30 juin 1902, les freins de 55 wagons avaient été renouvelés. En 1902-03, on calculait en renouveler 100, et 40 dans le cours du présent exercice. A la fin de 1904, les changements auront été faits sur 195. La dépense moyenne est de $50 par wagon.

L'honorable M. HAGGART : $50?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Alors comment avez-vous pu dépenser $20,000 l'an dernier?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas l'état des sommes exactes dépensées l'an dernier.

L'honorable M. HAGGART : C'est $20,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : $20,000 c'est le crédit qui a été voté.

L'honorable M. HAGGART : Oui, et cette somme est portée ici comme si elle avait été dépensée.

M. BARKER : Cela ferait $400 par wagon? L'argent a dû être employé à autre chose.

L'honorable M. HAGGART : On l'a peut-être employé à la cour de la Rivière-du-Loup.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je donnerai un état exact des dépenses faites au cours du dernier exercice.

M. BARKER : Cela demande certainement des explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'item peut être laissé en suspens, si l'honorable député le désire.

L'item est laissé en suspens.

Pour agrandir l'atelier de réparation des wagons à marchandises à Moncton, $27,500.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'an dernier, le crédit voté pour ces travaux était de $25,500 et à la fin de juin, les dépenses s'élevaient à $12,500, il reste donc $12,000 à voter de nouveau et il faut une autre somme de $15,000 pour terminer les travaux, dont le coût total est évalué à $40,000.

L'honorable M. HAGGART : Cela terminera les travaux?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, d'après les calculs.

M. BLAIN : Est-ce une construction nouvelle qu'on fait à cet endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'agrandir une construction qui existe déjà.

M. BARKER : Quelles sont les dimensions de cette extension?

Le MINISTRE DES FINANCES : 345 pieds x 78.

M. BARKER : En bois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BARKER : Et elle coûtera ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $40,000, d'après les calculs.

M. BARKER : Pour agrandir un hangar en bois ? C'est un joli prix.

L'honorable M. HAGGART : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas du tout demandé ce crédit, l'an dernier, pour agrandir ce hangar.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'item se lit comme suit: " Afin de construire une annexe aux ateliers de construction de Moncton."

L'honorable M. HAGGART : Voici ce que disait l'ex-ministre :

C'est notre intention d'ériger un bâtiment absolument neuf de 150 x 50 pieds, et ayant à peu près 50 pieds de hauteur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela se rapporte peut-être à un autre item.

L'honorable M. HAGGART : Non. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que ce crédit serait affecté à agrandir les ateliers de construction de Moncton. Voici ses propres paroles :

C'est notre intention d'ériger un bâtiment absolument neuf de 150 x 50 pieds et ayant à peu près 50 pieds de hauteur.

Cela ne peut pas se rapporter à un autre item.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le budget de l'an dernier, cet item était de $25,000 et se lisait comme suit :

Pour agrandir l'atelier de réparation des wagons à marchandises à Moncton.

M. SPROULE : C'était le même l'an dernier :

Pour agrandir l'atelier de réparation des wagons à marchandises à Moncton.

S'agit-il ici d'agrandir les ateliers de réparation à Moncton ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : C'est une construction à un seul étage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : En bois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : Combien coûtera-t-elle ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $40,000.

M. SPROULE : Comment ces ouvrages seront-ils finis ? Emploierez-vous du bois ouvré et le finissage sera-t-il fait en bois de Californie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une construction en bois ordinaire.

M. SPROULE : Il y a une grande différence dans le prix entre un hangar en bois ordinaire et une construction en bois ouvré qui serait beaucoup plus commode pour l'hiver.

M. BARKER.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'appareil de chauffage est compris dans cette somme, me dit-on. Les travaux sont donnés à l'entreprise et nous devons supposer que le prix n'est pas exagéré.

M. BLAIN : Combien a-t-on dépensé sur cette construction l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On estime qu'à la fin de l'exercice qui vient de se terminer on avait dépensé $12,500. Ce n'est peut-être pas le chiffre exact, mais ce sont les estimations qui ont été faites il y a quelque temps.

M. BLAIN : On a dépensé $12,500 l'an dernier, sur cette construction, et le ministre demande encore $15,000 cette année.

Le MINISTRE DES FINANCES: L'an dernier, il a été voté $25,000.

M. BLAIN : Quelle somme le ministre demande-t-il aujourd'hui ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $27,500 —$12,500 qu'il s'agit de nouveau, et $15,000 de plus.

M. BLAIN : Pour agrandir de nouveau ce bâtiment ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour payer les dépenses occasionnées par cette construction dont l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé l'an dernier.

M. BLAIN : Comment ces estimations sont-elles préparées ? A-t-on un plan d'après lequel le ministre détermine le montant du crédit qu'il doit demander ? Je suppose qu'avant de demander un crédit, il envoie un fonctionnaire sur les lieux, pour examiner le terrain et préparer l'estimation du coût de l'ouvrage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Un ingénieur fait les plans et prépare l'estimation.

M. BLAIN : Comment se fait-il qu'un fonctionnaire du département puisse faire de semblables erreurs ? Je suis certain que l'honorable ministre n'approuve pas cette manière d'agir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est certain que je préférerais des estimations plus exactes.

M. BLAIN : Ces chiffres ne sont pas de nature à induire en erreur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout cela a besoin d'explication.

Remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup, $50,000.

M. BARKER : Est-ce un crédit qu'il s'agit de faire revivre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, en entier.

M. BARKER : En examinant bien la question, on découvrirait peut-être que ce

crédit est inutile. A-t-on réellement besoin de faire une pareille dépense à la Rivière-du-Loup ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si ce crédit n'a pas été employé, ce n'est pas parce que les travaux n'étaient pas nécessaires, mais parce qu'on a eu de la difficulté à se procurer un terrain. Il n'y a pas de doute que les travaux sont nécessaires.

L'honorable M. HAGGART: Que devront-ils coûter en tout ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas ici l'estimation de l'ingénieur ; mais on demande des soumissions dans le moment.

L'honorable M. HAGGART : Après ce qui s'est passé, je crois que la Chambre doit insister pour avoir des détails.

Le MINISTRE DES FINANCES : Très bien, laissons l'item en suspens.

L'item est laissé en suspens.

Remise à locomotives, etc., à la bifurcation de la Chaudière, $50,000.

L'honorable M. HAGGART : Quelles explications le ministre a-t-il à donner à ce sujet?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit sera affecté à l'installation d'une machine stationnaire avec réservoir d'une capacité de 80,000 gallons d'eau, à intaller les appareils, pour l'eau et le chauffage, des voies de garage dans la nouvelle cour, à faire du nivellement, du ballastage, etc., des travaux d'ingénieur, des inspections, etc. La machine stationnaire, le réservoir, les appareils pour l'eau et le chauffage, sont pour la remise des locomotives. La cour à Chaudière est trop petite pour le trafic qui s'y fait, et il faut établir de nouvelles voies. Ces travaux sont évalués à $113,000. L'an dernier, nous avons obtenu un crédit de $63,000, et nous demandons $50,000 aujourd'hui, ce qui fait $113,000.

L'honorable M. HAGGART : Cela comprend tout?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BARKER : Combien de locomotives pourra recevoir cette remise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces renseignements me font défaut, mais comme ce sont des questions plausibles, je n'insisterai pas, si les honorable députés le désirent.

L'item est laissé en suspens.

Améliorations à Saint-Jean, $106,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le coût de la nouvelle remise à locomotives et plaques tournantes est estimé à $38,000 ; sur les ateliers il faudra dépenser en core $25,000; le hangar à charbon $10,00; pour les ingénieurs, etc., $3,000. Cela fait un total de $76,000, auquel il faut ajouter $35,500 qui sont déjà votés.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez dépensé $60,000 l'an dernier, et vous demandez $106,000 cette année. Quelle somme faudra-t-il en tout?

Le MINISTRE DES FINANCES : A venir à la fin de 1902, il avait été dépensé sous ce chef $2,366,536, et depuis, nous avons dépensé $60,000 l'an dernier.

L'honorable M. HAGGART : Il me semble que pour une somme dépassant $2,000,000, on aurait pu faire tout ce qu'il y avait à faire à Saint-Jean. Une partie de ce crédit a-telle été dépensée en dehors de Saint-Jean pour la construction de voies de garage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Combien avez-vous payé pour le terrain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que l'argent dépensé l'an dernier, ait servi à acheter le terrain. Ce terrain a dû être acheté avant et je donnerai les renseignements nécessaires plus tard.

M. BARKER : La nouvelle remise à locomotives est-elle terminée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les travaux sont donnés à l'entreprise et commencés.

M. BARKER : Combien de locomotives peut-on y loger?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ignore.

M. BARKER : Combien a-t-on dépensé pour cette nouvelle cour à Saint-Jean. Combien a coûté le pont et la pose des rails pour les nouvelles voies de garage?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas les chiffres ici, mais je me les procurerai.

L'honorable M. HAGGART : Il nous faut ces renseignements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Laissons l'item en suspens.

L'item est laissé en suspens.

Améliorations à Halifax, $104,500.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un crédit qu'il s'agit de voter de nouveau, pour une remise à locomotives, des améliorations à la cour, et de nouvelles voies de garage. Les travaux ont été retardés parce qu'on a eu de la difficulté à se procurer le terrain. Le mémoire que j'ai ici dit qu'on est très à l'étroit à cet endroit, et malgré toutes les études faites jusqu'à présent, rien n'a encore été décidé. Le terrain disponible est très insuffisant, et s'il faut en acquérir d'autres, on devra miner une assez grande quantité de roc. Nous avons eu des difficultés à nous procurer un terrain propice, et nous ne tenons pas à faire connaître l'en-

droit précis où ces travaux seront exécutés, car cela ne serait pas de nature à faire diminuer les prix.

L'honorable M. HAGGART : Il serait intéressant de comparer les dépenses faites à Halifax et à Saint-Jean, pour améliorer les facilités terminales.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au 1er janvier 1903, la date du dernier relevé que j'ai ici, les dépenses faites à Halifax, s'élevaient à $2,521,193.

L'honorable M. HAGGART : Vous n'êtes pas loin en arrière de Saint-Jean.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces comparaisons entre Saint-Jean et Halifax sont irritantes et j'espère que mon honorable ami n'insistera pas sur ce point. Je ne vois pas de représentants d'Halifax ici, ce soir.

M. SPROULE : Il vaudrait mieux attendre que l'honorable député d'Halifax (M. R. L. Borden) soit ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il vaut mieux voter l'argent à présent, car il va peut-être en demander plus.

L'honorable M. HAGGART : Combien prétendez-vous dépenser pour la remise à locomotives, et combien pour le terrain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je serai en état de le dire une autre fois.

L'honorable M. HAGGART : Laissons l'item en suspens, alors.

L'item est laissé en suspens.

Améliorations à Pictou, $36,500.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sur cette somme, il y a un crédit de $16,500 déjà voté. A cet endroit on n'a pas pu s'entendre sur la valeur du terrain.

L'honorable M. HAGGART : Comment avez-vous pu dépenser $50,000 l'an dernier, si vous n'avez pas acheté le terrain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand le crédit a été demandé on a expliqué à la Chambre que l'argent serait dépensé, mais comme le terrain n'a pas été acheté les dépenses ne sont pas aussi fortes.

L'honorable M. HAGGART : Je crois qu'il vaudrait mieux lever la séance. Le ministre ne possède pas les renseignements nécessaires et il est déjà minuit.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai les renseignements, mais quelques-unes des questions qui sont posées sortent un peu de l'ordinaire. Quoi qu'il en soit, je ne m'en plains pas, elles sont parfaitement légitimes.

L'honorable M. HAGGART : Allons donc! Il est dit dans les estimations budgétaires que $56,000 ont été dépensées l'an dernier, et nous constatons maintenant qu'on a rien dépensé du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Toute la différence provient de ce que à l'époque où les estimations ont été préparées, on prévoyait que la dépense serait faite. Les dépenses réelles, faites l'an dernier, ne se sont pas élevées à ce chiffre, et nous sommes obligés de faire voter le crédit de nouveau. Certaines dépenses ont été faites en dehors de l'achat du terrain et quand les dernières estimations nous seront soumises, je donnerai toutes les explications qui s'y rapportent.

M. SHERRITT : Je désire appeler l'attention du ministre intérimaire des chemins de fer sur ce qui se passe à Toronto et à l'ouest de Toronto relativement à l'expédition des bateaux, par la ligne du Grand Tronc. Certaines difficultés paraissent exister entre les directeurs des parcs à bétail réunis de la bifurcation de Toronto et les anciens parcs, et je suis informé d'une manière digne de foi que le Grand Tronc donne à l'ancienne compagnie une préférence de $7 et $8 par wagon. Plus que cela, à Stratford, les employés du Grand Tronc ont choisi un certain nombre de wagons à bestiaux à destination du marché de Toronto-ouest et les ont laissés environ huit heures sur une voie de garage. L'honorable ministre m'excusera si je soulève cette question en ce moment, mais j'ai cru devoir signaler ce fait à l'attention du gouvernement, afin que le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux y mette ordre au plus tôt, si c'est possible. La question est très importante pour les expéditeurs d'animaux qui désirent envoyer leurs bestiaux aux nouveaux abattoirs, sont à 5 milles les unes des autres, et le Grand-Tronc exige de $8 à $10 de plus par wagon, pour amener les animaux de l'ouest jusqu'aux cours de Toronto Junction, l'endroit le plus rapproché et là, on les laisse sur le voie, non pas 8 heures, mais bien 28 et 30 heures, avant de les décharger. La loi exige que l'on ne retienne pas des animaux dans un wagon plus de 28 heures, qu'on les fasse descendre et qu'on leur donne à manger et le Grand Tronc a ouvertement violé cette loi. La compagnie a aussi donné ordre à ses agents de ne pas accepter d'animaux pour ces cours. Elle ne fait pas descendre les animaux en retard, et elle n'a pas installé de voies à ses nouvelles cours, bien que les propriétaires aient offert de le

faire à leurs frais. Je considère que la compagnie est en faute sous tous les rapports. Les intéressés considèrent l'affaire tellement grave qu'ils ont intenté un procès de $20,000 en dommages-intérêts contre la compagnie. Mais ces procès sont toujours longs et en attendant, cette industrie en souffre. Je crois que le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux peut, s'il le veut, amener la compagnie à récipiscence. S'il le fait, les expéditeurs de bestiaux lui en auront de la reconnaissance, car chaque jour de retard leur est très préjudiciable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sais que des représentations ont été faites au département depuis quelque temps à ce sujet, que les autorités du Grand-Tronc en ont été avertis et que le gérant a écrit une lettre d'explications au département. Je ne l'ai pas lue moi-même, mais j'en prendrai connaissance et s'il y a quelque chose à faire, je serai très heureux de m'occuper de la question. Il serait peut-être nécessaire de faire une demande régulière, pour obtenir une audience du comité des chemins de fer du Conseil privé, qui a juridiction dans ces sortes d'affaires.

M. SPROULE : Je crois que le ministre des Chemins de fer et Canaux a obligé la compagnie à retirer sa première circulaire et cette dernière a alors eu recours à d'autres moyens pour nuire à ces expéditeurs. Tout en se soumettant à l'ordre du ministre des Chemins de fer et Canaux, la compagnie a tâché d'atteindre son but par des moyens détournés.

Le comité rend compte de ses travaux.

GUERRE SUD-AFRICAINE—MEDAILLES DE SERVICE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

Le MINISTRE DE LA MILICE (M. Borden) : Avant que cette motion soit adoptée, je demanderai la faveur de dire quelques mots à propos d'une question qui a été soulevée ici ce soir en mon absence. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) m'a averti l'autre jour qu'il poserait certaines questions concernant la distribution de la médaille royale, à certains Canadiens qui ont fait du service en Afrique-sud, et je m'étais préparé à répondre à ces questions, mais malheureusement j'étais absent au moment où la Chambre a été saisie de la question.

Je suis convaincu que l'honorable député préférerait que la réponse paraisse dans le même numéro des Débats que son interpellation. Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre ses commentaires, mais je crois en connaître la substance.

Je dirai d'abord que c'est une question purement impériale et régie exclusivement par les règlements du Bureau de la Guerre. Ces règlements ont été promulgués par un ordre du Bureau de la Guerre, daté du premier octobre 1902 et portant le No 232. Ils ont été publiés au Canada dans les ordres de la Milice, le 28 octobre 1902, sous le No 246. Sans entrer dans les détails de cet ordre, je dois dire que ces mêmes règlement s'appliquent aussi bien aux troupes coloniales qu'aux troupes impériales ; il n'est fait aucune distinction. Une des conditions pour obtenir la médaille royale, c'est que ceux qui n'ont pas mérité la médaille de la reine et n'ont pas le droit de la porter ne peuvent pas recevoir la médaille du roi. Une autre condition, c'est qu'il faut avoir fait du service en Afrique-sud pendant 18 mois avant le premier juin 1902, et le texte du règlement est ainsi conçu ; " Dix-huit mois de service actif dans l'Afrique-sud." C'est ici que se trouve toute la difficulté. Certains Canadiens ont prétendu que la durée du voyage, après leur enrôlement au Canada, et jusqu'au moment de leur débarquement dans le Sud-africain, devrait être comptée.

Comme je l'ai dit, les mêmes règlements s'appliquent aux Canadiens et aux troupes impériales, et les autorités du bureau de la Guerre l'interprètent comme exigeant dix-huit mois de service actif en Afrique-sud. Cette réponse seule suffisait, mais voici un mémoire préparé par les fonctionnaires de mon département que je tiens à consigner dans les Débats :

Mémoire concernant les conditions exigées pour obtenir la médaille royale de la campagne sud-africaine.

1. C'est une erreur de croire que ceux qui n'ont pas fait de service sous le règne de Sa défunte Majesté, peuvent recevoir les deux médailles, celle de la Reine et celle du Roi.

Il faut dix-huit mois de service pour avoir droit à la médaille du Roi, et comme il ne s'est écoulé que seize mois et demi entre la mort de la reine (14 janvier 1901) et la fin de la guerre (31 mai 1902), il est manifestement impossible d'avoir droit à cette médaille, si on n'a pas fait de service sous le règne de la reine.

2. La médaille du Roi a été décernée pour deux raisons : En reconnaissance des services rendus par les troupes pendant les dernières phases de la campagne de l'Afrique-sud, et pour récompenser les soldats qui par leurs longs états de service en campagne ont provoqué une terminaison heureuse de la guerre.

Pour avoir droit à la médaille, il faut avoir les états de service suivants :

(a.) Avoir fait réellement du service actif en Afrique-sud, le et après le 1er janvier 1902, et (b.) avoir complété, à cette date, dix-huit mois de service actif, ou avoir, subséquemment, complété ce service avant le 1er juin 1902.

Personne ne peut recevoir la médaille du Roi sans avoir aussi droit à la médaille de la Reine. Celui qui a servi entièrement sous le Roi, peut obtenir la médaille de la Reine, mais non celle du Roi.

J'arrive maintenant au point important. La prétention d'un certain nombre d'officiers et de soldats du contingent canadien demandant la médaille, a été envoyé au bureau de la Guerre, et la réponse a été négative. Non contents de cela, un certain nombre d'officiers ont demandé de soumet-

tre la question au commandant en chef directement. Le gouvernement s'est rendu à cette demande, mais nous en avons reçu la même réponse.

On a prétendu que la durée du voyage, pour se rendre en Afrique-sud et en revenir devrait compter dans la durée obligatoire des services pour obtenir la médaille du roi. La question a été soumise au bureau de la guerre par le ministre de la Milice et la réponse a été défavorable à cette prétention. Nous en avons appelé directement au commandant en chef, de cette décision, et la réponse de ce dernier, reçue le 20 mai dernier, a été que la décision du bureau de la guerre, concernant les contingents canadiens, devait être maintenue.

M. SPROULE : La raison donnée par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) est que la distance à parcourir pour atteindre l'Afrique-sud était beaucoup plus grande pour les Canadiens que pour les autres troupes et qu'il leur était impossible d'arriver assez tôt sur le théâtre de la guerre, les règlements auraient probablement été modifiés.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je crois qu'il ne serait pas exact de dire que toutes les troupes canadiennes ont été privées de la médaille à cause de la distance. Le premier contingent et aussi le deuxième, je crois, sont arrivés assez tôt, mais quoi qu'il en soit, le même règlement a été appliqué à toutes les troupes.

M. SPROULE : Les troupes impériales se sont rendues plus vite.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Pas beaucoup. Toute les circonstances, tous les arguments préparés par nos officiers et surtout par le colonel Evans ont été transmis au commandant en chef et au bureau de la guerre, et je viens de faire connaître leurs décisions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme le lundi est un jour consacré au bills d'intérêts privés une bonne partie de la journée sera occupée par la discussion sur le bill du chemin de fer du Grand Tronc-Pacilque, et après, la Chambre se formera probablement en comité des subsides.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12 h. 15 du matin, samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 10 août 1903.

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

GENDARMERIE A CHEVAL.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de déposer le bill n° 242) pour amender la loi de 1893, concernant la gendarmerie à cheval. La loi actuelle dit que le corps ne sera jamais appelé à faire exécuter les lois municipales. Cette disposition n'offre aucun inconvénient en tant que les Territoires du Nord-Ouest sont concernés, car dans ces districts, les autorités municipales font observer, elles-mêmes, leurs propres règlements. Mais dans le territoire du Yukon la gendarmerie à cheval voit à l'exécution de toutes les lois et ordonnances, y compris les règlements municipaux de Dawson, et on s'est demandé si ce corps était légalement autorisé à remplir ces fonctions. L'amendement n'a d'autre but que d'autoriser la gendarmerie à cheval de faire observer les lois municipales.

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

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre remet à l'étude la motion de M. McCarthy pour la troisième lecture du bill (n° 64) pour instituer la Compagnie des chemins de fer du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que les amendements proposés par M. Fowler au dit bill.

M. FOWLER : A l'expiration de l'heure consacrée à la lecture des bills d'intérêt privé, mercredi dernier, j'en étais à expliquer les avantages de construire l'embranchement projeté du Grand Tronc-Pacifique jusqu'à Saint-Jean, par la vallée du Saint-Jean, plutôt que par le tracé de Chipman. Ces avantages sont que le tracé que je propose serait beaucoup plus court pour atteindre un port de l'Atlantique et que les pentes seraient beaucoup plus faciles que par la route de Chipman. J'ai aussi expliqué que par ce dernier tracé, le chemin s'avancerait dans l'intérieur du Nouveau-Brunswick jusqu'à la ligne de division des eaux de la Tobique et du Miramichi. Je faisais aussi remarquer que cette partie du pays est accidentée, montagneuse, et abonde en lacs qui nécessiteraient de longs détours et augmenterait la longueur du chemin.

Il était incontestable que le tracé de Chipman serait d'au moins 50 ou 60 milles plus long que celui de la vallée du fleuve Saint-Jean. Partant d'Edmundston, le chemin serait raccourci en ne suivant pas la courbe occidentale du Saint-Jean, depuis cet endroit jusqu'à Frédéricton; il se dirigerait tout droit vers la ville de Saint-Jean. Non seulement cette ligne serait beaucoup plus courte, mais les pentes seraient aussi beaucoup plus douces et ce dernier avantage est probablement le plus important dans le choix d'un tracé pour un chemin de fer transcontinental.

Les pentes du tracé projeté seraient très fortes et mêmes plus fortes que celles qui existent actuellement sur l'Intercolonial. Je crois qu'il est inutile, M. l'Orateur, d'insister davantage sur ce point, à cette phase

du débat. S'il faut en croire les apparences il est évident que le gouvernement est décidé à adopter le tracé de Chipman. On appelle ce tracé celui de Chipman, mais en réalité, si l'on suit la route indiquée par le premier ministre, la ligne principale passera à environ 30 milles de Chipman et cela sera encore plus désavantageux pour Saint-Jean que si la voie allait directement à Chipman. Mais dans toute cette entreprise, le gouvernement ne paraît pas beaucoup tenir compte des intérêts de Saint-Jean, ni même de ceux du pays en général, car, dans la construction de ce chemin de fer transcontinental, les intérêts de Saint-Jean sont ceux de tout le Canada. Je propose l'amendement suivant :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir de l'amender en prescrivant qu'un embranchement sera construit entre la ligne-mère à partir d'un point à ou près l'endroit où ladite ligne-mère franchit la rivière Nashwaak et se dirigeant par voie de Fredericton et de la vallée du fleuve Saint-Jean, jusqu'à la ville de Saint-Jean.

M. McCARTHY : Au cas où certaines explications seraient nécessaires, je dois dire que l'honorable député (M. Fowler) a proposé le même amendement devant le comité général de la Chambre. Il a été discuté pendant 2 heures au moins, et rejeté. L'honorable député n'a apporté aucun argument nouveau, par conséquent, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de recommencer la discussion.

M. HEYD : L'honorable député de King (M. Fowler) peut-il dire quelle serait la distance entre Edmundston et Saint-Jean, par cette route ?

M. FOWLER : La distance serait d'environ 200 milles par cette route, tandis qu'elle est de 233 milles par la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle serait d'au moins 33 milles plus courte que la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, car au lieu de suivre les sinuosités du fleuve, la voie se dirigerait directement vers Saint-Jean.

M. KAULBACH : Quelle serait la différence entre le tracé que j'ai proposé l'autre jour, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à New-Castle et Moncton, et le tracé que l'honorable député de King recommande aujourd'hui.

M. FOWLER : Je n'ai pas fait le calcul des distances de ce tracé partant de la Rivière-du-Loup, et je ne sais pas quelle serait la différence entre les deux.

M. KAULBACH: L'honorable député sait parfaitement que Moncton est le point de bifurcation entre Halifax et Saint-Jean, rendu à Moncton on a le choix d'aller, soit à Halifax, soit à Saint-Jean. Ce serait une folie de faire dévier le chemin de manière à en faire une ligne parallèle à celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. De plus ce tracé obligerait le chemin à faire un détour qui ne serait certainement pas à l'avantage de Saint-Jean. Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'il a été entendu que le point de bifurcation serait à Moncton et que se serait une grave erreur de revenir sur cet arrangement, pour adopter le tracé qu'il propose.

M. FOWLER : M. l'Orateur——

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. FOWLER : L'honorable député (M. Kaulbach) m'a posé une question. Quant à l'arrangement dont il parle à propos de Moncton, je n'y ai pas pris part, je n'ai été invité à aucune conférence à laquelle l'honorable député de Lunenburg a pu assister ; pas un seul député conservateur de la province du Nouveau-Brunswick n'a été prié d'assister à une conférence de cette nature. Je ne demande pas non plus, comme il l'a dit, que la nouvelle ligne longe celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je propose ce tracé à la place de celui de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qui est beaucoup moins acceptable.

M. LOGAN : L'honorable député de King par son amendement, propose

Qu'un embranchement soit construit entre la ligne-mère, à partir d'un point à ou près de l'endroit où ladite ligne-mère franchit la rivière Nashwaak et se dirigeant par voie de Fredericton et de la vallée du fleuve Saint-Jean, jusqu'à la ville de Saint-Jean.

Peut-il nous dire approximativement, la distance entre la ligne principale, à l'endroit d'où partira cet embranchement, et la ville de Saint-Jean.

M. FOWLER : Elle serait d'environ 75 milles d'après ce que dit l'honorable député de Westmoreland. Mon amendement dit "à partir de la rivière Nashwaak ou d'un point où la ligne principale traverse cette rivière.

M. LOGAN : Je rappellerai à mon honorable ami qu'une des objections que l'on oppose à la construction du Grand-Tronc-Pacifique à travers le Nouveau-Brunswick, c'est qu'il sera parallèle à l'Intercolonial. D'après le bill le chemin atteindra Chipman et de là il se reliera à une autre ligne qui le mettra en communication avec Norton, ce qui permettra au chemin de fer de l'Etat d'atteindre Saint-Jean. L'honorable député ne se montre pas conséquent en proposant de priver l'Intercolonial de ce trafic. La proposition actuelle aura pour effet de donner le trafic de Saint-Jean à l'Intercolonial et l'amendement de mon honorable ami fera perdre ce trafic à l'Intercolonial et le tracé qu'il propose longerait la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la rive droite du Saint-Jean.

M. FOWLER : Sur une distance de 30 milles, pas plus. L'amendement est rejeté.

M, MONK : M. le président, on trouvera à la page 769 des procès-verbaux l'avis d'un

amendement que j'avais l'intention de proposer. J'en ai expliqué la nature au moment où j'en ai donné avis et je crois qu'il gatoire, au lieu de la laisser facultative, du gouvernement. Il se lit comme suit :

Que ledit bill soit renvoyé devant le comité pour qu'il y soit ajouté après l'article 12, tel qu'amendé par le comité général, les mots suivants : "L'embranchement de la ligne-mère, section de Quebec, sur Montréal, sera commencé aussitôt que la compagnie aura commencé à exploiter ladite ligne et sera terminé jusqu'à Montréal aussitôt que la ligne-mère sera complétée dans ladite section de Québec.

Le but de cet embranchement est de mettre Montréal en communication avec la ligne-mère pendant que cette dernière sera construite et de rendre cette condition obligatoire au lieu de la laisser facultative, comme dans l'article 12 actuel.

M. McCARTHY : Cet amendement a été discuté devant le comité général et rejeté. Mais je tiens à faire remarquer à l'honorable député qu'il n'est guère logique en demandant que cet embranchement soit commencé et terminé en même temps que la ligne de Québec qui ne doit être exploitée par le Grand Tronc-Pacifique que lorsqu'elle sera terminée. On ne pourrait donc pas commencer l'embranchement de Montréal en même temps que la compagnie commencerait à exploiter la ligne de Québec, car cette dernière serait déjà terminée. Cet amendement n'a pas sa raison d'être. Malgré tout mon respect pour l'avis de l'honorable député, je considère qu'il n'est pas juste de proposer une motion comme celle-ci, à propos d'un embranchement particulier, quand le bill pourvoit déjà à un certain nombre d'embranchements de même nature. Nous devons supposer que la compagnie exercera ses pouvoirs d'une manière compatible avec l'exploitation du chemin, dans des conditions normales et avantageuses, et je n'ai jamais eu connaissance que de semblables conditions aient été mises dans la charte d'aucune compagnie de chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. l'Orateur, à titre de représentant de Montréal, je n'hésite pas à me prononcer carrément contre cet amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier. Comme vient de l'expliquer l'honorable député qui a charge de ce bill, le district de Montréal ne doit pas exiger des concessions qui, si elles étaient accordées, auraient inévitablement pour conséquence de déterminer d'autres districts à demander la même chose. Nous aurions probablement 10 ou 12 amendements de ce geure, demandant des embranchements ci et là et si ces amendements étaient adoptés, l'entreprise deviendrait impraticable.

Les hommes d'affaires de Montréal ne redoutent pas que leur ville soit privée de communication avec cette voie ferrée. J'en ai rencontré plusieurs récemment, et tous se sont déclarés satisfaits du projet tel qu'il est. Dans l'état actuel des choses, il n'y a pas de danger que les intérêts de Montréal soient négligés. Nous avons d'abord le chemin de fer Montréal-Occidental, qui est déjà construit jusqu'à Labelle et qui se rendra à 24 milles plus loin, le premier octobre. Une subvention a été demandée pour 35 autres milles, afin de prolonger cette voie ferrée jusqu'à La Lièvre. On ignore encore, sans doute, à quel endroit précis le Montréal-Occidental pourra opérer un raccordement avec la nouvelle ligne, mais d'après les renseignements que j'ai pu me procurer et la connaissance que j'ai de cette partie du pays, un embranchement de 50 milles, partant de La Lièvre, rejoindrait la ligne du Grand Tronc-Pacifique.

Il n'y a aucun danger que Montréal soit privé de communication avec la nouvelle voie. Mais même en supposant que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne croirait pas de son intérêt de prolonger son chemin de manière à opérer un raccordement avec la nouvelle ligne, il est certain que le Grand Tronc-Pacifique trouverait un moyen, dans son propre intérêt, de venir à Montréal, et cela, par une route peut-être plus avantageuse que celle du Montréal-Occidental. Le district de Montréal retirera donc des vastes régions qui seront ouvertes à la colonisation tous les avantages qu'il est en droit d'en attendre. A titre de représentant de la ville de Montréal, je répète que je n'éprouve aucune hésitation à me prononcer contre l'amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier, et je suis certain que j'aurai, en cela, l'approbation des hommes d'affaires de Montréal.

L'amendement (M. Monk) est rejeté sur division.

M. HACKETT : Je propose l'amendement suivant dont j'ai donné avis :

Que le bill constituant en corporation la Compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Railway Company" ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir de l'amender en insérant ce qui suit :—"La compagnie pourra acquérir et exploiter le chemin de fer entre Sackville, sur la ligne de l'Intercolonial, et le Cap-Tourmentin, dans le Nouveau-Brunswick, et dans le cas où elle acquerra ce chemin de fer, elle construira une jetée à Carleton-Point, dans l'Ile du Prince-Edouard, établira une ligne de steamers convenables et entretiendra une communication efficace, été comme hiver, entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme."

Je propose cet amendement dans le but d'obtenir justice pour la population de l'Ile du Prince-Edouard qui, depuis trente ans, a supporté si patiemment les griefs dont elle avait à se plaindre. Il y a trente ans, l'Ile du Prince-Edouard entrait dans la Confédération et le gouvernement du Canada lui garantissait d'établir et de maintenir des communications à la vapeur, avec la terre ferme, l'été et l'hiver, pour le transport de la malle, des voyageurs et des marchandises. Le gouvernement canadien n'a encore rien

fait ou presque rien dans ce sens et je considère que le moment est bien choisi pour exiger l'exécution d'au moins une partie des conditions de l'union.

Je dis que le moment est bien choisi, puis que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique obtient actuellement une charte qui lui permettra d'exploiter un chemin de fer allant de Winnipeg à Moncton, qui aura une longueur de 1,800 milles et qui coûtera au pays de $75,000,000 à $100,000,000. Puisque la population de l'Ile du Prince-Edouard aura à contribuer pour sa part à cette énorme dépense, il n'est que juste qu'elle participe aux avantages qui doivent résulter de cette entreprise. Il n'y a actuellement devant le parlement aucun projet destiné à remédier aux griefs dont souffre l'Ile du Prince-Edouard. Cette province est dans l'impossibilité d'exploiter et de développer ses ressources, parce que les conditions de l'union ne sont pas encore remplies. Nous possédons des ressources susceptibles d'un grand développement et cependant, on n'entend parler que de l'ouest ; tout cet argent doit être dépensé pour le développement de l'ouest et pour transporter les produits de l'ouest sur les marchés du monde, pendant qu'on ne fait rien pour mette la population de l'Ile du Prince-Edouard en état d'écouler ses produits en hiver, alors qu'elle est privée de toute communication avec le reste du monde. Puisque le gouvernement se dispose à consacrer des sommes aussi importantes pour donner à la population de l'ouest de nouvelles facilités de transport, le moins qu'on puisse exiger du gouvernement, c'est qu'il mette la province de l'Ile du Prince-Edouard en communication avec le vaste réseau qu'il se propose d'inaugurer.

Quand j'ai soumis cet amendement à la Chambre l'autre jour, le ministre des Finances m'a fait la remarque que cette charte était demandée par une compagnie particulière dans laquelle le gouvernement n'avait aucun intérêt. Je prétends, au contraire, que le gouvernement est intéressé dans cette affaire. C'est lui qui construit ce chemin, depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, et lorsqu'il aura été construit il sera exploité par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Les trains qui circuleront sur cette voie passeront à Sackville, à environ 38 milles à l'est de Moncton, pour se rendre à Halifax. On n'a pas l'intention de faire de Moncton le terminus de ce chemin. Moncton n'est pas un port de mer, ce n'est pas un débouché pour les produits du pays, et les trains devront nécessairement passés par Sackville, l'été comme l'hiver, pour se rendre à Halifax.

Or, Sackville est à moins de 40 milles du Cap-Tourmentin et la distance entre le Cap-Tourmentin et l'Ile du Prince-Edouard, est de 8 ou 9 milles. Les trains qui passeront à Sackville passeront donc à une cinquantaine de milles des rives de l'Ile du Prince-Edouard. Tout ce que la population de cette province demande, et tout ce qui est nécessaire, c'est la construction d'une jetée à Carleton Point, du côté de l'Ile du Prince-Edouard. Il y a un excellent quai au Cap-Tourmentin, ainsi qu'un port suffisant pour les besoins de la navigation, en hiver comme en été. La construction d'un quai à Carleton Point, qui est sur la route des vapeurs océaniques, mettraient l'Ile du Prince-Edouard en communication directe avec le réseau de chemin de fer du Canada. C'est une affaire bien simple. Puisque l'on dépense des millions de dollars dans d'autres parties du pays, le gouvernement ne devrait pas hésiter à faire cette minime dépense pour donner à la population de l'Ile du Prince-Edouard un service dont elle a tant besoin.

Le gouvernement canadien a pris l'engagement solennel de lui donner ces communications. Cette promesse n'a pas encore été tenue, mais aujourd'hui le gouvernement demande d'accorder des privilèges considérables à une grande compagnie de chemin de fer et de dépenser des sommes énormes dans l'intérêt de cette corporation et l'on se demande avec raison, si le pays à l'avenir sera gouverné par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je considère comme une sage précaution de la part des représentants de l'Ile du Prince-Edouard, d'imposer ces conditions à cette compagnie, de même qu'au gouvernement, afin de pouvoir en exiger l'accomplissement de l'un comme de l'autre.

Le gouvernement a reçu de l'Ile du Prince-Edouard une requête portant des milliers de signatures et demandant la construction de ce quai, à Carleton Point, mais personne ne s'en est occupé. J'ai demandé au ministre de la Marine et des Pêcheries, il y a quelque jours, s'il avait l'intention de faire construire un nouveau bateau à vapeur pour maintenir les communications qui nous furent promises lors de la confédération, et sa réponse a été que le gouvernement n'en ferait rien. C'est pour cela que je prétends que le moment est bien choisi pour obliger cette compagnie à faire quelque chose, afin de mettre l'Ile du Prince-Edouard en communication avec ce grand réseau de chemin de fer qui est censé relier entre elles toutes les parties du Canada depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Cela permettrait à la population de l'île de participer, elle aussi, aux avantages de cette grande entreprise, qui doit coûter si cher au pays. J'espère, M. l'Orateur, que cet amendement sera accepté par l'honorable député chargé de ce bill et par la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. l'Orateur, l'honorable député prétend que j'ai dit que le gouvernement n'avait rien à voir dans cette affaire. Il n'a certainement pas voulu mettre la Chambre sous une fausse impression, mais c'est cependant ce qu'il a fait. Ce que j'ai dit dans une occasion précédente, c'est qu'il n'y avait dans ce bill aucune disposition pourvoyant à la dépense

d'un seul sou des deniers publics et que, par conséquent, nous ne pouvions pas discuter, à propos de ce bill, la question d'une subvention de l'Etat. Ce n'est pas un bill de chemin de fer du gouvernement ; c'est une charte demandée par des particuliers. Mon honorable ami demande que cette compagnie construise un chemin de fer entre Sackville et le Cap Tourmentin, qu'elle établisse une ligne de steamers entre la terre ferme et l'Ile du Prince-Edouard, et fasse un quai très dispendieux ; il ajoute que c'est ce que demande la population de l'Ile du Prince-Edouard. Il y a deux semaines environ, il est venu de cette province une délégation qui a déclaré que ce n'était pas du tout ce qu'elle voulait. Cette délégation s'est présentée devant le comité et a demandé que la question des communications entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme fût laissée entièrement au gouvernement de l'Ile et au gouvernement fédéral. Elle a protesté contre toute tentative de faire intervenir une compagnie privée dans cette affaire. Mon honorable ami est donc dans l'erreur ; tout ce que demande la population de l'Ile du Prince-Edouard c'est qu'on la laisse tranquille.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : M. l'Orateur, j'appuierais avec plaisir toute proposition de l'honorable député de Prince-ouest (M. Hackett) qui serait de nature à profiter à l'Ile du Prince-Edouard. Cette province, comme les autres, aurait besoin de beaucoup de choses, mais l'idée d'établir un service régulier entre ces deux caps est considérée comme impraticable par beaucoup de citoyens de l'île, et je suis de ce nombre. J'aurai donc à me prononcer contre cet amendement, s'il est mis aux voix. Généralement, l'honorable député ne demande pour la province, que des choses raisonnables et si je considérais sa réclamation actuelle comme une chose raisonnable, je l'appuierais de tout cœur, mais je suis obligé de me prononcer contre l'amendement qu'il propose en ce moment.

M. HACKETT : Avec votre permission, M. l'Orateur, je désirerais répondre quelques mots à l'honorable ministre des Finances, ainsi qu'à l'honorable député qui vient d'adresser la parole. J'ai appuyé la délégation de l'Ile du Prince-Edouard qui demandait de ne pas accorder à une compagnie privée le monopole du service entre le Cap Tourmentin et le Cap-Traverse, et nous avons fait amender le bill dans le sens que le désirait la délégation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'était pas question d'accorder un monopole.

L'amendement (M. Hackett) est rejeté sur division.

Le bill est voté en troisième délibération et adopté.

M. FIELDING.

INTERPELLATIONS.

COMPAGNIE D'IMPRIMERIE LE "HERALD" DE MONTREAL.

M. ROSAMOND :

Est-il vrai que la Compagnie d'imprimerie du "Herald", de Montréal, a reçu $113,000 du gouvernement depuis 1896 ?

2. Est-il vrai que ce journal est offert aux souscripteurs en Canada à un prix suffisant à peine à payer les frais de port ?

3. Dans l'affirmative, y a-t-il quelque rapport entre ces deux faits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les sommes payées à la Compagnie d'Imprimerie du " Herald " de Montréal, pour annonces, impressions et lithographe, depuis le commencement de l'exercice 1895-6, sont les suivantes :

	Annonces	Impressions et lithographies.
1895-96	$ 6 25	
1896-97	994 88	$ 604 79
1897-98	1,946 37	2,349 70
1898-99	2,800 58	12,208 42
1899-1900	2,766 90	22,358 61
1900-01	2,697 53	49,068 79
1901-02	2,490 57	13,341 39
	$13,703 08	$99,931 70
Total		$113,634 78

2 et 3. Le gouvernement ne possède aucun renseignement à ce sujet.

COMMISSION DES TRANSPORTS.

M. BARKER (par M. Clarke) :

1. Quand sir William Van Horne a-t-il décliné l'invitation de faire partie de la commission des transports nommée par l'Exécutif le 19 mai 1903 ?

2. Sir William Van Horne avait-il été averti, avant de refuser de faire partie de ladite commission, que le gouvernement se proposait de conclure les arrangements contenus dans le bill intitulé : "Acte concernant la construction d'un chemin de fer National Transcontinental", et dans l'annexe dudit bill, ou d'arrangements à ces fins ou autres semblables ? Et après avoir reçu cet avertissement, a-t-il décliné de faire partie de la commission ?

3. Le gouvernement a-t-il obtenu de sir William Van Horne son opinion au sujet des arrangements projetés, et lui a-t-il alors intimé qu'il était désirable qu'il ne fît pas partie de la commission ?

Le PREMIER MINISTRE : 1. La dernière lettre reçue de sir Wm Van Horne, dans laquelle il décline l'invitation de faire partie de la commission des transports, est datée de Montréal, le 20 juillet dernier.

2. Non.

3. Non.

CONCESSION DE PATURAGE.

M. ROCHE (Marquette) par M. Ingram :

1. Le gouvernement a-t-il accordé à M. George McDonnell ou à sa femme un droit de pâturage sur des terres quelconques dans les Territoires du Nord-Ouest ?

2. Dans l'affirmative, quelle est la superficie couverte par le bail, quelles sont les conditions et la durée du bail ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR :

1. Non.

LISTES ELECTORALES DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. BELL (par M. Maclean) :

1. Les listes électorales pour la province de la Nouvelle-Ecosse ont-elles été imprimées par l'Imprimerie nationale depuis qu'elles ont été revisées cette année ?

2. Dans la négative, les changements qu'il est nécessaire de faire pour mettre ces listes à jour, ont-ils été composés à l'Imprimerie ?

Le PREMIER MINISTRE :

1. Non, à l'exception de Guysborough.

2. Les changements nécessités par les corrections sont faits dans la majorité des cas, pour la Nouvelle-Ecosse, mais ils ne sont pas encore imprimés.

DOCTEUR MOREAU.

M. MORIN :

1. Par qui a été recommandé Hypolite Moreau, jeune, de Saint-Jean d'Iberville, comme percepteur du canal Chambly, à Saint-Jean d'Iberville, et quel est son salaire ?

2. Ce nommé Hypolite Moreau est-il médecin du port de Saint-Jean ?

3. Combien ledit docteur Moreau a-t-il retiré de ses services comme médecin du port de Saint-Jean pour l'année expirée le 30 juin dernier ?

4. Hypolite Moreau, jeune, a-t-il donné un cautionnement au gouvernement, et de quelle nature ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

2. Les services du docteur H. Moreau sont requis par le percepteur des douanes, quant il y a des marins malades à Saint-Jean d'Iberville.

3. Durant l'exercice expiré le 30 juin 1903, le docteur Moreau a traité 125 malades et a reçu $412.50 pour ses services.

Les questions numéros 1 et 4 ne concernent pas mon ministère et devront rester en suspens.

SALLE D'ARMES A SUSSEX.

M. FOWLER :

1. Quel a été le prix stipulé dans le contrat pour l'érection de la salle d'armes à Sussex ?

2. Qui était commis des travaux ou surveillant de la construction de ladite salle d'armes ?

3. Quelles étaient les aptitudes spéciales dudit surveillant pour le poste qu'il occupait ?

4. Etait-ce un charpentier ou maçon pratique, ou quel autre métier exerçait-il ?

5. Quels étaient ses appointements par jour ?

6. Quand a commencé et s'est terminé son service en qualité de surveillant ?

7. Quand les entrepreneurs ont-ils commencé et terminé la construction de la salle d'armes ?

8. Le gouvernement a-t-il conservé le surveillant à son emploi après l'achèvement de la construction, et, dans l'affirmative, pour quel objet ?

9. S'il a été ainsi employé, quel salaire recevait-il pour ses services, et pendant combien de temps a-t-il été ainsi employé ?

10. Quel montant total a été payé audit commis ou surveillant des travaux, en qualité de surveillant comme susdit, depuis son entrée en fonction jusqu'à date ?

11. Les entrepreneurs ont-ils produit des réclamations pour travaux supplémentaires, et, dans l'affirmative, quel a été le résultat de ces demandes ?

12. Le contrat pour le chauffage a-t-il été donné par voie d'adjudication sur soumission ou d'une autre manière ?

13. Si des soumissions ont été demandées, quels étaient les soumissionnaires et quels étaient les montants respectifs mentionnés dans leurs soumissions ?

14. L'appareil de chauffage de la salle d'armes a-t-il été défectueux en quelque manière depuis son installation, et, dans l'affirmative, quelle était la cause de ces défectuosités et qui en était responsable ?

15. Si l'appareil a été défectueux, quelles pertes en ont résulté et qui a payé pour ces pertes?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Au nom de mon honorable collègue, l'honorable ministre de la Milice et de la Défense, j'ai l'honneur de répondre :

1. $4,537.97.

2. J. R. McLean.

3. Il passait pour avoir beaucoup d'expérience dans les travaux de ce genre et ses concitoyens lui avaient confié la surveillance de la construction d'une grande école, dans cette ville.

4. J'ignore quel métier il exerce.

5. $3 par jour.

6. Il a été nommé en juillet 1901, et a cessé en avril 1902.

7. En juillet 1901.—Les derniers travaux ont été acceptés en avril 1902.

8. Oui, pour surveiller la pose des appareils de chauffage, le travail des plombiers, etc.

9. $3 par jour du mois d'avril 1902 au mois d'avril 1903.

10. $1,920. Note. Ce montant comprend le coût de la surveillance de la construction de la salle d'armes, des appareils de chauffage, de l'aqueduc, de la plomberie, de l'ajustage, etc., lesquels travaux s'élèvent à $10,-288.71.

11. Oui, mais rien n'a encore été accordé jusqu'à présent.

12. Oui, adjugé sur soumission.

13. H. H. Dryden, $992 ; Pierre Leclerc et fils, $1,221 ; S. S. White, $1,269 ; P. Campbell, $1,320 ; Wallace et frères, $1,400 : La plus basse soumission a été acceptée.

14. On n'a éprouvé aucune difficulté avec les appareils de chauffage. Durant une forte tempête de neige, une des fenêtres s'est brisée accidentellement, et l'appareil a gelé. On suppose que celui qui a livré du charbon la veille de l'accident, n'avait pas fermé cette fenêtre comme elle devait l'être.

15. Le département a payé $409.40 pour réparer l'appareil, y compris le coût de l'ouvrage des plombiers.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité afin d'étudier la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire que des avances pourront être faites de temps à autre à même le fonds du revenu consolidé du Canada au ministre des Chemins de fer et Canaux pour lui permettre d'acheter les matériaux et approvisionnements nécessaires pour la construction, le renouvellement, l'entretien et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, et pour l'établissement et la gestion de dépôts d'articles nécessaires pour les chemins de fer ; pourvu que les sommes ainsi avancées n'excèdent pas annuellement, pour l'Intercolonial, la somme de $1,500,000 et pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, la somme de $100.000.

Je désire ajouter que Son Excellence le Gouverneur général ayant été mis au fait de l'objet de ladite résolution, la recommande à la Chambre

La motion est adoptée.

SEANCES DU MATIN.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Qu'à partir de mercredi prochain, ce jour compris, la Chambre s'assemblera, pendant le reste de la session, à 11 heures du matin, chaque jour de séance ; qu'en sus de la suspension ordinaire à 6 p.m., la séance sera aussi suspendue, chaque jour, depuis 1 heure jusqu'à 3 heures p.m.; et que les propositions du gouvernement auront la priorité, à chacune de ces séances ; les députés conservant le droit de poser des questions les lundis, mercredis et jeudis.

M. MONK : Je voudrais savoir du premier ministre quelles sont les mesures que l'on va prendre pour assurer la réunion des comités permanents dont les travaux ne sont pas encore terminés—le comité des comptes publics et celui des chemins de fer. Nous désirons beaucoup hâter les travaux de la session, et l'honorable premier ministre consentirait peut-être à nous dire la ligne de conduite générale que l'on entend suivre d'après cette motion. Nous allons commencer par étudier le bill concernant le Grand-Tronc-Pacifique et continuer la discussion jusqu'à ce que cette question soit terminée, et je suppose que nous passerons ensuite à la discussion du bill concernant la représentation parlementaire ?

Le PREMIER MINISTRE : Les affaires ordinaires de la Chambre ne seront pas dérangées par les séances du matin, mais je suis heureux de pouvoir dire à mon honorable ami que lorsque demain nous commencerons la discussion du projet du gouvernement, nous avons l'intention d'en continuer la discussion jusqu'à épuisement de cette question importante. Après cela, je ne suis pas prêt à dire quelles seront les mesures finales que le gouvernement soumettra à la Chambre. Quant aux comités, il n'y a que celui des chemins de fer qui soit sérieusement occupé. J'ignorais que l'on eût l'intention de convoquer de nouveau le comité des comptes publics. Le comité a eu tous les avantages possibles de siéger durant les quatre derniers mois. Mais il y a une question importante de soumise au comité des chemins de fer dont il devra s'occuper, et la seule chose à faire est de lui accorder la permission de se réunir durant les séances de la Chambre.

M. CLANCY : Devons-nous comprendre que l'on ne prendra pas les mesures nécessaires pour convoquer de nouveau le comité des comptes publics ? Ce comité attend depuis quelques semaines la comparution d'un témoin, et jespère que le premier ministre va comprendre qu'il est nécessaire de fournir à ce comité l'occasion de terminer ses travaux.

Le PREMIER MINISTRE : Si un témoin a été assigné et doit comparaître, il faudra prendre les mesures nécessaires pour parer à cette éventualité.

M. MONK : Il y a une enquête qui est encore pendante devant le comité des comptes publics, et il faudra absolument que ce comité se réunisse encore au moins deux ou trois fois. Il se peut aussi que d'autres travaux ne soient pas terminés ; dans tous les cas, l'enquête dont je viens de parler n'est pas terminée, de sorte que ce comité devra se réunir de nouveau.

La motion est adoptée.

AMENDEMENT A L'ACTE DES CHEMINS DE FER DE 1903.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que le bill (n° 21) pour amender et refondre les lois concernant les chemins de fer soit voté en troisième délibération.

M. MACLEAN : Je propose que ce bill soit renvoyé devant le comité général de la Chambre avec instruction de le modifier en y ajoutant ce qui suit à l'article 263, à titre de paragraphe 4 :

Le tarif *maximum* pour le transport des voyageurs ne devra pas excéder deux cents du mille.

Le bill actuel contient une disposition concernant le tarif maximum pour le transport des voyageurs, mais je propose que ces dispositions soient rendues encore plus précises sous ce rapport en déclarant que ce tarif sera de deux cents du mille. Dans les vieilles provinces canadiennes, nous avons des chemins de fer depuis 50 ans, et le tarif de transport pour les voyageurs est encore ce qu'il était à l'époque où ces chemins de fer ont été construits. Aucune tentative n'a été faite pour réduire ces taux bien que tous les autres tarifs de transports sur les chemins de fer aient été réduits de temps à autre, comme je l'ai déjà fait remarquer. Ces taux ont été réduits de moitié dans plusieurs cas. Et chaque fois on a constaté que ces réductions avaient eu pour

résultat d'augmenter le trafic des chemins de fer.

En résumé, je prétends que le principe qui convient aux taux de transport des marchandises doit s'appliquer également aux tarifs des voyageurs, et que si ces derniers taux étaient réduits, les chemins de fer y trouveraient leur avantage et le public en bénéficierait. J'ai reçu un grand nombre de lettres à ce sujet ; l'expression d'opinion à laquelle cette proposition a donné naissance dans le public, est extraordinaire. Il est vrai de dire que plusieurs chemins de fer canadiens exigent jusqu'à quatre cents du mille pour le transport des voyageurs. Je ne parle pas là des nouvelles régions du pays, mais il y a dans la vieille province de Québec un chemin de fer qui exige encore quatre cents par mille. Je désire citer quelques-unes de ces protestations avant de reprendre mon siège. Voici une lettre qui m'a été adressée de Guelph :

LES TARIFS DE CHEMINS DE FER.

Ces tarifs devraient être placés à un taux uniforme pour tout le monde. Actuellement, ces taux sont de trois cents par mille, et seulement d'environ deux cents et demi si l'on achète un billet de retour. Pourquoi cela ? Pourquoi n'aurions-nous pas un tarif uniforme comme cela existe sur le chemins de fer " New York Central," ou un prix uniforme pour l'aller et le retour ? Ils ont aussi des coupons d'abonnement de 1,000 milles et des billets destinés au commerce. Ce système a donné satisfaction sur le " New York Central " et l'on devrait l'essayer ici. On surcharge le public au moyen de ces nombreux tarifs spéciaux. Ne serait-il pas préférable que l'on adoptât un tarif minimum pour tout le monde, et quand bien même on ne pourrait obtenir un tarif de deux cents, si l'on pouvait en obtenir un de deux cents et quart ou de deux cents et demi, ce serait encore mieux que ce qui existe actuellement.

Voici une autre lettre d'Ottawa :

M. HEYD : Nous allons considérer tout cela comme admis.

M. MACLEAN : Il est évident que l'honorable député ne veut pas se renseigner sur les faits.

M. HEYD : Nous allons admmettre que toutes ces lettres existent ; vous devez en avoir un grand nombre.

M. MACLEAN : Cette lettre est d'Ottawa et elle porte la date du 10 juillet :

J'ai vu avec beaucoup de plaisir les efforts que vous faites pour obtenir un tarif maximum de deux cents pour le public sur nos chemins de fer, et je me permettrai de vous faire remarquer que vous n'avez pas fait connaître toute la vérité en disant que le chemin de fer du Grand Tronc exige trois cents par mille. Entre Montréal et Toronto, ou entre Montréal et Saint-Jean, P.Q., et plusieurs autres endroits, les taux de transport sont de trois cents et quart. Pour toute fraction de mille entre chaque gare la compagnie ajoute un mille complet, et, à part cela, elle a le droit de retenir de un à quatre cents sur chaque billet qu'elle vend. Ainsi, si la distance à parcourir est de 11 et 1-100 de milles, elle calcule 12 milles, exige 36 cents et ajoute à cela quatre cents, afin de former quarante cents, réalisant un bénéfice extraordinaire en plus des sept cents qu'elle a le droit de faire payer. Lorsque ses convois traversent la rivière à Détroit, et que la compagnie prend un voyageur pour le transporter sur une distance d'un mille, elle est obligé de remettre deux cents au voyageur qui lui en donne cinq pour payer son transport. Que la Providence soutienne les efforts que vous faites pour faire rendre justice au public. Sur qui devons-nous compter, si ce n'est sur nos représentants, pour forcer ces détenteurs de privilèges publics à nous traiter d'après des principes d'affaires et honnêtement ?

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le compte rendu des débats sur votre motion demandant l'établissement d'un tarif de deux cents sur les chemins de fer canadiens. Je considère que les arguments que vous avez avancés sont irréfutables, et j'espère que vos idées finiront par triompher. Je considère qu'il est étrange que le peuple canadien, qui a accordé des subventions considérables aux promoteurs de chemins de fer, soit obligé, après tout cela, de payer un tarif plus élevé pour avoir le privilège de voyager sur les convois du Grand Tronc au Canada, qu'il paie pour voyager sur les convois du même chemin de fer au Michigan.

Permettez-moi de vous faire observer que, si vous ne réussissez pas à faire adopter une loi statuant un tarif de deux cents, vous devriez proposer une résolution prescrivant qu'aucun chemin de fer ne devra exiger plus de trois cents par mille. On prétend peut-être qu'une pareille loi serait inutile, puisque aucun des chemins de fer exige des taux plus élevés, au moins dans les vieilles provinces. Mais cette prétention n'est pas fondée. En nous basant sur l'horaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, il y a 52 milles de distance d'Ottawa à Prescott, et un billet pour Prescott coûte $2.10, ce qui représente plus de quatre cents par mille.

De sorte que, de la capitale de ce pays à la rive du Saint-Laurent, le tarif est de quatre cents par mille et il est bien évident que ce tarif a été approuvé par le gouvernement et par le ministre des Chemins de fer et Canaux :

J'ai beaucoup voyagé sur le chemin de fer du Grand Tronc et ses embranchements et je n'ai jamais payé plus de trois cents par mille ; mais le chemin de fer Canadien du Pacifique, ce chemin qui, ayant reçu d'énormes subventions du peuple canadien, devrait lui témoigner sa reconnaissance en accordant des taux modérés, exige de moi quatre cents par mille chaque fois que je que vers de sa voie me rendre d'Ottawa à Prescott. Et dans chaque cas je me demande comment il se fait que nos représentants dans la Chambre des communes permettent une pareille exploitation sur une voie ferrée qui atteint la capitale de ce pays. Il est plus charitable de supposer qu'ils ignorent la chose. En ma qualité de libéral, je vous écris pour vous remercier des efforts que vous faites pour venir en aide à ceux qui n'ont pas les moyens de voyager malgré le désir qu'ils pourraient en avoir ; à ceux qui, étant obligés de payer leur transport chaque fois qu'ils veulent aller quelque part, ne s'opposent pas à des taux raisonnables, mais ne veulent pas que l'on permette au chemin de fer Canadien du Pacifique d'exiger des taux aussi exorbitants que ceux qu'il exige actuellement sur quelques-uns de ses em-

branchements. Je vous souhaite beaucoup de succès, et je vous remercie de l'intérêt que vous portez au public voyageur.

J'ai ici une lettre qui m'est adressée de Cobourg, l'une des plus anciennes villes d'Ontario :

La distance qui sépare Cobourg de Toronto, par la voie du chemin de fer du Grand Tronc, est de 59·60 milles, et le prix du passage est de $2.50, soit 3·38 cents par mille. Rien ne peut justifier un pareil tarif. La population de Cobourg approuve votre attitude sur cette question.

Voici une autre lettre que je reçois d'un correspondant d'Oshawa, qui doit être un libéral, je pense, M. Thomas Conant :

Je tiens a vous encourager dans vos efforts pour obtenir un tarif de deux cents. Nous pouvons différer d'opinion sur d'autres questions, mais quant à celle-ci je partage votre manière de voir, et je vous prie de continuer vos efforts. N'abandonnez pas la cause.

Voici maintenant une lettre de la part d'un fonctionnaire du gouvernement :

Je remarque que vous avez parlé de la question des tarifs de transport des voyageurs sur les chemins de fer. J'ai acheté récemment un billet de retour d'Ottawa à Gracefield, par le chemins de fer de la Gatineau. La distance à parcourir est de 59·1 milles dans chaque sens, soit 118·2 en tout. Le billet de retour coûte $3.90, soit un peu plus de trois cents et un tiers par mille. Ceci n'est qu'un nouvel exemple de ce que le peuple est appelé à payer.

Ce ne sont là que quelques-unes des lettres que j'ai reçues de toutes les parties du pays. Il appert donc que dans les vieilles provinces d'Ontario et de Québec, et même dans les provinces maritimes, les chemins de fer exigent de trois à quatre cents par mille. Et quelques-uns de ces chemins de fer les plus importants, qui ont reçu des subventions considérables du gouvernement de ce pays, ainsi que des privilèges extraordinaires, transportent les voyageurs aux Etats-Unis pour deux cents par mille. Le Grand Tronc a un vaste réseau en opération dans l'Etat du Michigan, et il y transporte les voyageurs pour deux cents par mille. Le Canada Southern ", aujourd'hui le " Michigan Central ", qui traverse la péninsule occidentale d'Ontario, transporte les voyageurs dans l'Etat du Michigan au taux de deux cents du mille, tandis qu'il exige trois cents des Canadiens. Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le " Wabash " ainsi que le Grand Tronc, dans le Michigan, font la même chose.

Voici donc quatre gands réseaux de chemins de fer traversant la province d'Ontario, qui tous possèdent des voies ferrées aux Etats-Unis, et ces chemins de fer exigent trois cents par mille sur leurs réseaux canadiens, tandis qu'ils n'exigent que deux cents par mille dans les Etats de New-York et du Michigan. Mais il y a quelque chose de plus grave que cela. Ces chemins de fer américains vendent des billets qui permettent à ceux qui en sont les porteurs de traverser le territoire canadien et de faire les raccordements nécessaires aux extrémités est et ouest de leurs lignes, et se trouvent à transporter les Américains à travers le Canada au prix de deux cents par mille, tandis que les Canadiens qui se trouvent près d'eux dans le même wagon sont obligés de payer trois cents par mille.

Cet état de choses existe depuis des années, et le seul moyen d'y remédier consiste à agiter la question dans cette Chambre et à adopter un tarif maximum pour le transport des voyageurs. Je dis que si le Grand Tronc transporte des voyageurs dans l'Etat du Michigan, comme il le fait actuellement, sur le New-York Central, ou le " Michigan Central ", comme on l'appelle au Canada, s'il transporte, dis-je, les voyageurs au taux de deux cents par mille aux Etats-Unis, on devrait obliger cette compagnie à faire la même chose au Canada. Le Grand Tronc et le Pacifique Canadien font la même chose. Ils vont encore plus loin, ils vendent des billets dans tous les Etats-Unis à ceux qui veulent se rendre de New-York à Chicago en passant par le Canada, au prix de deux cents par mille, lorsqu'ils exigent trois cents des Canadiens qui se trouvent dans le même wagon. Cependant, ces chemins de fer ont reçu des subventions, et ils jouissent de privilèges considérables sous forme d'exemption de taxes, privilèges qui sont refusés aux chemins de fer américains. Chaque compagnie américaine paie des montants considérables pour chaque mille de sa voie ferrée, et elle paie également d'autres taxes dont nos chemins de fer sont exempts, et malgré toutes ces subventions et tous ces privilèges, ils cherchent à établir une distinction abusive à l'égard du public canadien.

Maintenant, permettez-moi, M. Orateur, de passer à un autre aspect de la question. Comme je viens de le dire, le tarif de deux cents existe dans plusieurs états de l'Union américaine, et le public a obtenu cet avantage en agitant la question dans tous les cas et en faisant adopter une loi à cet effet ; dans certains cas on a eu recours aux décisions des tribunaux et dans d'autres à la concurrence. Mais c'est l'agitation de la question qui a toujours eu le meilleur résultat. Dans l'Etat du Michigan où ce tarif de deux cents existe, les compagnies de chemins de fer se sont vivement opposées à l'adoption de cette mesure et lui ont fait une lutte acharnée au moyen d'une organisation puissante dans la capitale de l'Etat; elles ont prétendu que cela ferait tort aux chemins de fer, mais la législature vota la loi quand même, et les voies ferrées transportent les voyageurs au prix de deux cents par mille et réalisent des bénéfices.

Permettez-moi d'indiquer ce qui se passe à ce sujet dans l'Etat du Michigan. L'autre jour, au cours de la discussion, l'honorable député de Hants (M. Russell) m'a demandé sur quelles données je basais mes prétentions. J'ai alors fait des énoncés généraux que je prétendais avoir puisés à différentes

sources autorisées, mais il voulut obtenir des renseignements supplémentaires. Afin de me rendre à sa demande, je dois lui dire que l'administration du journal dont je fais partie a envoyé un de nos employés aux Etats-Unis dans le but de faire une enquête à ce sujet, et des lettres intéressantes qu'il a envoyées ont été publiées récemment dans le journal. Que l'on me permette d'attirer l'attention de la Chambre sur ce qu'il dit au sujet des chemins de fer de l'Etat du Michigan :

La voie principale du chemin de fer du Grand Tronc qui traverse l'Etat du Michigan pour se rendre à Chicago mesure en chiffres ronds une longueur d'environ 300 milles. Il n'y a pas un seul mille de ce chemin sur lequel les voyageurs aient plus de deux cents par mille à payer pour leur transport. Du moment que le chemin atteint la province d'Ontario, le tarif monte immédiatement à trois cents par mille, et il ne descend jamais à deux cents sur tout le parcours du territoire canadien, mais lorsque l'on atteint les Etats-Unis à l'est, le tarif de deux cents revient en vigueur.

Le " Michigan Central " exploite dans la province d'Ontario une ligne-mère de 229 milles de longueur. Le tarif régulier de gare à gare est de trois cents par mille ; c'est-à-dire que si un voyageur désire parcourir dix, vingt ou cent milles, il doit payer trois cents par mille. Ce chemin de fer pénètre dans l'Etat du Michigan à Détroit et y possède une voie principale qui se dirige vers Chicago, et qui traverse cet Etat sur une longueur de 291 milles. Le tarif ordinaire y est de deux cents, et le cultivateur peut parcourir la même distance que le cultivateur d'Ontario en payant un tiers meilleur marché que ce dernier au Canada. Lorsque les convois du " Michigan Central " laissent Ontario et traversent la rivière pour atteindre le territoire américain, aux chutes Niagara, c'est encore le tarif maximum qui s'applique, et le service fait sur une base de deux cents par mille.

C'est ce qui a lieu pour le chemin de fer Canada du Pacifique lorsqu'il traverse l'Etat du Michigan, et c'est aussi ce qui a lieu pour le " Wabash " et le " Michigan Central ". Il indique aussi de quelle manière on est arrivé à obtenir cette réduction sur les taux dans cet Etat; on y est arrivé en agitant la question dans la législature, et voici un passage de sa lettre qui traite ce point :

Cette question a fait l'objet de nombreuses discussions et de législations. Chaque parti politique en a fait le principal article de son programme durant les élections. Le premier magistrat actuel, le gouverneur Bliss, est arrivé au pouvoir en grande partie grâce à son hostilité bien connue à l'égard des corporations. Il y a maintenant près de 15 ans que les lignes mères des principaux chemins de fer exploités dans l'Etat du Michigan ont été obligés d'adopter le tarif maximum de deux cents par mille, comme tarif régulier pour le transport des voyageurs.

Voilà pour la loi du Michigan. Les deux partis politiques dans cet Etat sont unanimes à reconnaître que les taux exigés pour le transport des voyageurs étaient trop élevés, et qu'une réduction devait être faite par ce dernier tarif comme pour le tarif concernant le transport des merchandises. Après un certain temps d'agitation parmi le public et dans les journeaux, la législature vota la loi suivante :

Pour une distance n'excédant pas cinq milles, trois cents par mille ; pour toutes autres distances, pour toutes les compagnies dont les recettes brutes provenant du transport des voyageurs, tel que rapporté au commissaire des chemins de fer, pour l'année 1888, égalent ou excèdent la somme de $3,000 pour chaque mille de chemin exploité par ladite compagnie, deux cents par mille, et pour toutes les compagnies dont les recettes provenant du transport des voyageurs, rapporté, tel que dit ci-dessus, excèdent $2,000 mais n'atteignent pas $3,000 pour chaque mille de chemin exploité par cette compagnie, deux cents et demi par mille, et pour toutes les compagnies dont les recettes sont moindres que $2,000 par mille, trois cents par mille.

Cette loi s'applique à tous les chemins de fer qui existent dans l'Etat, a l'exception d'une ou deux voies ferrées situées dans la partie nord de l'Etat et dont les recettes n'atteignent pas $3,000 par mille par année.

M. HEYD : Si cette loi du Michigan était mise en vigueur au Canada, combien de chemins de fer seraient soumis à son application ?

M. MACLEAN : Je vais vous en indiquer un.

M. HEYD : Et c'est tout ?

M. MACLEAN : Je vais citer à l'honorable député un exemple qui lui fera voir tout ce que la concurrence peut faire pour permettre au public d'obtenir justice. Nous constatons par les rapports que le " Michigan Central " a soumis à ce parlement, qu'il réalise plus de $3,000 par mille, et il se trouve assujetti aux dispositions de la loi du Michigan. Si nous décrétons au moyen d'une loi que tout chemin de fer réalisant $3,000 par mille par année avec le trafic des voyageurs sera tenu faire payer seulement deux cents par mille, sans tenir compte du fait que le chemin de fer du Grand Tronc ou le chemin de fer Canadien du Pacifique réalisent tout autant, tous devraient finir par adopter le même tarif. C'est ce que le New-York Central a été obligé de faire dans l'Etat de New-York.

Maintenant, je ne puis accepter l'exactitude des chiffres contenus dans les rapports officiels, et je n'ai pas pris connaissance des derniers rapports. Le Canada Northern, d'après la longueur de sa voie et les recettes qu'il réalise avec le transport des voyageurs, fait $3,600 par mille par année ; le chemin de fer du Grand Tronc, $2,073 ; le chemin de fer Canadien du Pacifique, $1.-261. Je suis arrivé à ce résultat en prenant les chiffres contenus dans les rapports officiels. L'honorable député dira peut-être que puisqu'ils ne réalisent pas autant que le Michigan Central, on ne devrait pas les molester. Voici ma réponse à cette prétention :

il a été démontré aux Etats-Unis que les recettes d'un chemin ne diminuent pas par le fait que les tarifs concernant le transport des voyageurs sont réduits, mais que c'est le contraire qui a lieu, et l'expérience est là pour démontrer que cette réduction a eu pour résultat d'activer le traffic des voyageurs et d'augmenter les recettes des compagnies de chemins de fer.

Cest là le point que je veux prouver, et si je réussis à établir cette prétention, la cause sera prouvée. Si je prends un Etat populeux pour faire cette preuve, si je prends, par exemple, l'Etat de New-York et que je cite le résultat des opérations du plus important chemin de fer des Etats-Unis, on me dira peut-être que cette comparaison n'est pas juste, car la population de cet Etat est très dense. J'admets cela, mais il y a aussi dans cet Etat un grand nombre de chemins de fer. On y compte des milliers et des milliers de mille de voies ferrées, et la concurrence entre ces différentes compagnies est très vive. Ma prétention est appuyée sur l'autorité du New-York Central, sur celle de son agent des voyageurs, et sur sa politique. Sa politique tend plus que tout le reste à démontrer qu'en réduisant les taux de transport pour les voyageurs, vous augmentez leur nombre tout en augmentant les recettes de la compagnie.

Quelqu'un demandera peut-être : S'il en est ainsi, pourquoi ces chemins de fer ne consentent-ils pas à faire cette réduction de leur propre mouvement

Je l'ignore. Jamais ils ne consentent de bon gré à faire une pareille réduction. Vous êtes toujours obligé d'insister auprès de qui de droit pour obtenir en faveur du public n'importe quelle réduction. Les compagnies ont toujours prétendu qu'il était contraire à leurs intérêts de réduire les taux, mais l'expérience a invariablement démontré qu'en abaissant le prix d'un article vous en augmentez la consommation et tout le monde en profite.

M. ROSS (Victoria) : Cela est du libre-échange.

M. MACLEAN : Mon vénérable ami de Victoria, N.-E. (l'honorable M. Ross), approuve ma politique, de quelque nom qu'on l'agrémente. Il suffit d'aller au ministère des Postes pour avoir une nouvelle preuve de ce que j'avance. Chaque fois que ce ministère a opéré quelque réduction dans le tarif postal, le public en a bénéficié, et les recettes s'en sont accrues. Un autre exemple frappant, c'est celui du service télégraphique de la Grande-Bretagne. Il fut un temps où, en Angleterre, la dépêche de dix mots coûtait un shilling. On y a réduit le tarif et doublé le nombre de mots; c'est-à-dire que moyennant un demi-shilling on peut expédier une dépêche de vingt mots, et cette réduction a été des plus avantageuses tant pour le public que pour l'administration des Postes elle-même. On a bien eu un certain nombre de découverts, mais il ne faut pas oublier que le nombre des bureaux s'est considérablement accru.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : C'est le tarif des journaux qui a provoqué les découverts.

M. MACLEAN : En effet. Cete réduction du coût des dépêches et la conséquence d'une loi votée par le parlement. En Angleterre, le service télégraphique est sous la direction de l'Etat, et on y a jugé cette réduction avantageuse pour le public et pour l'administration elle-même. Qu'on me permette de faire un peu de lumière sur le sujet.

Dans l'Etat de l'Illinois, le tarif est virtuellement fixé à deux cents. Les compagnies de chemins de fer y sont tenues d'émettre des billets de parcours de mille milles qu'elles vendent $20, de sorte que le tarif est de deux cents du mille. Dans l'Etat de New-York, l'établissement du tarif à deux cents est dû à l'adoption d'une loi anodine concernant le New-York Central, mais pour une raison ou pour une autre, et la concurrence aidant, d'autres compagnies de chemins de fer de l'Etat de New-York se virent obligées d'adopter le tarif de deux cents au grand avantage du public. On peut voyager entre New-York et Boston à raison de deux cents du mille. Il n'y a pas de billets de retour. Les billets servent indifféremment pour l'aller ou le retour, et il suffit d'en acheter deux pour avoir droit à l'aller ou au retour. On n'encourage pas les gens à acheter des billets d'aller et retour en leur offrant l'appât d'une réduction pour le retour. Les gens ne veulent pas cela; ce qu'il leur faut, c'est un tarif uniformément réduit, afin qu'ils puissent effectuer le voyage de retour par la route de leur choix. A l'heure qu'il est, l'homme d'affaires se rendant de Toronto à Montréal par le Pacifique Canadien pourrait avoir besoin, dans l'intérêt de son commerce, de revenir par le Grand Tronc, mais pour bénéficier de la réduction que comporte un billet de retour, il est obligé de revenir par la même ligne qu'il a prise pour se rendre à Montréal. Pour revenir par une autre ligne, il est tenu de payer en plus tant par mille de parcours. Dans l'Etat de New-York, au contraire, il suffit d'acheter des billets pour avoir droit de prendre la ligne de son choix, tant à l'aller qu'au retour, à raison de deux cents pour chaque mille de parcours. Il en est de même dans l'Illinois lorsqu'on achète un billet pour mille milles de parcours. Ces billets sont utilisables sur toutes les lignes. Le public voyageur canadien devrait être admis à jouir d'avantages analogues. La loi interdisant la vente des billets de chemin de fer favorise singulièrement les compagnies canadiennes; elle est injuste et constitue une source de sérieux désagréments et de plaintes nombreuses. Les compagnies de chemin de fer ont en cette loi un levier puissant dont elles se servent très fréquemment au détriment du public. Il n'y a pas

de loi de cette nature aux Etats-Unis. Lorsque après avoir acheté un de ces billets coûteux de l'un des chemins de fer canadiens on se voit obligé de prendre une autre route, il est très difficile de se faire rembourser son argent, et si l'on cherche à vendre son billet, on est passible d'emprisonnement. Je ne sache pas qu'il existe de loi semblable aux Etats-Unis. La droite s'est toujours montrée hostile à ce qu'on appelle un gouvernement paternel, et cependant nous gorgeons nos compagnies de chemins de fer d'une façon dont on ne se fait pas d'idée aux Etats-Unis. Les compagnies américaines de chemins de fer sont assujetties à des taxes, elles ne reçoivent pas de subventions, ne peuvent pas aller au delà de certain tarif maximum, et sont tenus à un tarif uniforme en ce qui concerne les voyageurs. Tout cela est la conséquence d'une saine agitation et de lois sagement conçues. Qu'on me permette de lire l'exposé suivant pour expliquer le système qui prévaut dans l'Etat de New-York :

La loi de l'état——

de New-York——

—ne pourvoit pas à l'établissement obligatoire d'un tarif de deux cents sur chacune de nos lignes de chemin de fer, mais la perspicacité des administrateurs du Central a provoqué cette réduction. Aux endroits où il y concurrence, les autres lignes sont obligées de réduire également leurs propres tarifs. Ainsi, bien que les hommes d'affaires chargés de l'administration du Central eussent été les premiers à établir ce tarif maximum, la concurrence a forcé d'autres lignes qui s'en tenaient à ce tarif à opérer la réduction en question. Mais l'expérience a démontré que dans tous les cas cette réduction a donné plus d'activité au trafic.

Cette compagnie a été la première à faire campagne en faveur du tarif à deux cents. Entre New-York et Buffalo, il y a chaque jour en circulation sur ses quatre voies 78 trains de voyageurs. Puisque ce tarif est si avantageux et si propre à activer le trafic-voyageurs des lignes des Vanderbilt dans les Etats de New-York et du Michigan, on se demande souvent dans le monde des chemins de fer s'il ne conviendrait pas d'établir le même tarif sur le territoire canadien. La compagnie reconnait que son service de voyageurs est très important au Canada. Pourquoi les tarifs y sont-ils donc plus élevés qu'ici ? Il se fait une concurrenec active—quatre lignes d'entier parcours partent de Détroit et de Buffalo pour se diriger à travers le Canada. Cet état de choses s'explique par l'entente conclue dans le but de maintenir le tarif à trois cents au Canada.

C'est-à-dire que le New-York Central, qui se raccorde avec le Michigan Central étendrait bien son tarif de deux cents par mille de parcours à toute la péninsule d'Ontario s'il ne redoutait l'antagonisme du Grand Tronc et du Pacifique Canadien. Il est disposé à le faire à l'heure qu'il est. Cette compagnie se fait un devoir de mettre ce tarif en vigueur sur toutes les lignes qu'elle exploite, et elle l'appliquerait volontiers à sa ligne canadienne si elle ne craignait l'hostilité du Grand Tronc et du Pacifique Canadien en matière de trafic. Parlant de l'état de choses anormal qui existe au Canada, voici en quels termes s'expriment des spécialistes américains en matière de chemins de fer :

Voici la raison qu'en donnent d'éminents hommes de chemins de fer de l'Amérique : le Canada n'a pas réclamé la réduction du tarif des voyageurs depuis l'époque où fut établi le mode de transport par voie ferrée. Ce tarif y est encore aujourd'hui ce qu'il était il y a cinquante ans, alors que le Dominion ne possédait que quelques milles de voie ferrée. Cependant les frais d'exploitation ont énormément décru, et toutes les raisons économiques militaient en faveur du changement, tous les dix ans, des tarifs au Canada.

Qu'on n'aille pas dire à ces hauts fonctionnaires que le tarif à deux cents n'est pas rémunérateur, ou qu'il n'est pas possible de prélever de capitaux pour la construction de chemins de fer dont le tarif maximum ne devra pas excéder deux cents par mille de parcours. Ils connaissent mieux que cela, et tout l'état de New-York aussi. On prétend qu'un membre influent de la Compagnie du New-York Central aurait affirmé que sa compagnie se propose d'établir le tarif maximum de deux cents d'un océan à l'autre.

J'en ai lu la preuve dans un des journaux d'Ottawa, la semaine dernière. Il y était dit que le New-York Central, avec tous ses raccordements, était en train d'imposer le tarif à deux cents dans la partie sud-ouest du pays, et que le rêve, ou plutôt le but principal des Vanderbilt est aujourd'hui de faire prévaloir ce tarif sur tout le continent. Ils prétendent, et tous leurs employés sont de cet avis, que ce tarif active le trafic qui devient ainsi plus rémunérateur pour la compagnie. Un autre personnage de cet Etat a dit :

Toute l'histoire des progrès accomplis en matière de chemins de fer est là pour prouver à l'evidence que c'est presque toujours à l'intervention des tribunaux ou des législatures qu'il faut attribuer la réduction des tarifs.

C'est ce que j'ai prétendu. Je n'ai jamais entendu dire qu'une compagnie canadienne de chemin de fer ait réduit ses tarifs sans y avoir été obligée par les législatures ou les tribunaux, si ce n'est durant la lutte que se sont fait le Grand Tronc et le Pacifique Canadien, il y a quelques années ; mais une fois cette lutte terminée, les tarifs ne tardèrent pas à remonter. Je n'entends pas fatiguer la députation en lui lisant de nombreux extraits, mais je citerai néanmoins certaines expressions d'opinion qui pourront êtres utiles, attendu qu'elles portent sur le sujet de ce débat. Discutant les conditions canadiennes, un des membres de la commission des chemins de fer de l'Etat de New-York s'est exprimé comme suit :

Sans se prononcer absolument en faveur du tarif à deux cents pour les voyageurs, le Canada pourrait néanmoins se soulager facilement en adoptant une loi générale portant que les tarifs entre les stations intermédiaires seront basés sur ceux d'entier parcours. C'est-à-dire qu'entre les stations de cette partie d'Ontario comprise entre la chute Niagara et Détroit, le tarif

des voyageurs n'excéderaient pas celui qu'on applique aux trajets d'entier parcours sur ces lignes. Partout où il n'existe pas de loi de cette nature, le tarif d'entiers parcours est invariablement moins élevé que ceux qu'on applique entre les diverses stations intermédiaires. Le tarif d'entier parcours, depuis la chute Niagara jusqu'à Détroit, est de deux cents par mille. Cette concession est due à la concurrence. Et cependant le tarif que l'on applique entre les stations situées entre ces deux endroits est d'un tiers plus élevé que celui-là. Il reste au Canada un certain nombre d'endroits entre lesquels le tarif d'entier parcours ne subit pas l'influence de la concurrence américaine. Si les Canadiens ne réussissaient pas à s'assurer un tarif maximum de deux cents par mille, ils pourraient du moins se mettre en mesure de profiter des avantages de cette concurence.

M. George Daniels, chef du service des voyageurs du New-York Central, s'exprime comme suit :

M. George Daniels, chef du service des voyageurs du New-York Central, affirme carrément que le tarif maximum de deux cents depuis vingt ans en vigueur sur sa ligne a donné une activité énorme au trafic. De plus, M. Daniels est un de ces hommes de progrès du pays qui s'occupent du service des voyageurs, et il affirme d'une façon non équivoque que le service des voyageurs d'une compagnie constitue une source de revenus et que, toute proportion gardée, ces revenus excèdent ceux qui proviennent du mouvement des marchandises. . . . .

Ces dix jours derniers, le correspondent du "World" a eu des entretiens avec des fonctionnaires publics de l'Etat de l'Illinois, du Michigan et de New-York, et tous ont été unanimes à lui déclarer que l'unique moyen d'obtenir des tarifs réduits pour les voyageurs consiste à adopter des lois à cet effet ; que toutes les compagnies de chemin de fer se donnent la main pour combattre toute mesure proposée dans ce sens, et pour signaler la perte de revenus que cela signifierait pour elles. Un fonctionnaire bien connu de l'Etat de New-York a déclaré que ce n'est pas à la sagesse de l'administration du New-York Central que l'on est redevable du tarif maximum de deux cents par mille, mais plutôt à ce que la législature a refusé, il y a vingt ans, de laisser les divers réseaux se fusionner à moins qu'ils ne consentissent à réduire leurs tarifs de voyageurs à deux cents par mille de parcours. Mais l'expérience a été suivie d'heureux résultats ; elle a donné aux affaires une activité étonnante. Cela, personne ne le conteste.

Puis il cite des chiffres à l'appui de son assertion. Je terminerai ma preuve en citant un court passage de la déclaration faite l'autre jour par M. J. D. Youmans, doyen des membres de la Commission interfédérale du commerce des Etats-Unis. Ce tribunal a été institué par le Congrès, il y a un certain nombre d'années, dans le but de régler les relations commerciales entre les Etats et de s'occuper des tarifs des chemins de fer américains. M. Youmans est un homme dont l'expérience en matière de chemins de fer est très vaste, et voici en quels termes non équivoques il s'est exprimé l'autre jour :

Plus les tarifs sont bas, plus les gens voyagent. Le maximum peu élevé des tarifs des voyageurs donne une activité énorme au trafic. Ces deux faits sont les seuls qui soient incontestables. . . . . Les lignes principales de l'est, cela va sans dire, ont généralement adopté le tarif à deux cents en mettant en vente des livrets de parcours à tant du mille, et les tarifs de banlieue sont encore plus avantageux à cause des billets de circulation qu'on y met à la disposition du public ; mais les populations sont loin d'être aussi favorisées. C'est presque un axiome de dire que plus les tarifs sont réduits, plus il y a de voyageurs. On peut donc affirmer que la réduction à deux cents du maximum du tarif des voyageurs a eu pour effet d'augmenter considérablement le trafic, mais il reste à savoir si cet accroissement du trafic suffit à compenser la diminution des recettes résultant de la réduction des tarifs. Le New-York Central, dit-on, qui s'en tient uniquement à ce tarif réduit, prétend que l'accroissement de son trafic compense la perte de revenu. J'ignore si cela est bien exact . . . . . .

Naturellement, en ce qui concerne le trafic d'entier parcours à travers le continent, je crois que les chemins de fer canadiens ont adopté les mêmes tarifs que les lignes américaines, mais il n'en est pas ainsi du trafic local du Canada.

La réduction des tarifs à un minimum de deux cents par mille est plutôt l'œuvre des législatures que l'effet de la concurrence, bien qu'il arrive parfois que la concurrence produise ce résultat. Par suite de l'établissement des tarifs réduits par rapport aux voyageurs, le trafic des Etats-Unis s'est énormément accru en ces dernières années. La réduction des tarifs active la circulation. Cela est évident.

On pourrait citer une infinité de témoignages à ce propos. Ils ont été publiés par des commissions, et on peut les retrouver en détail dans le compte rendu des débats des législatures qui se sont occupées de la question. L'adoption du tarif des voyageurs avec maximum de deux cents par mille, cela n'a pas été contredit, mais prouvé au delà de tout doute, a eu pour effet d'activer le trafic, d'accroître le chiffre des recettes des compagnies et de rendre un excellent service au public. En cinquante ans, nous n'avons pas été témoins d'une seule réduction de tarifs au Canada ; nous ne sortons pas de la vieille ornière, et si le parlement n'intervient pas, nous y resterons encore un autre demi-siècle.

Le seul moyen d'obvier à cela, c'est d'insérer dans le présent bill une disposition portant que le maximum du tarif des voyageurs sera de deux cents par mille de parcours. Pour saisir la Chambre de la question, je proposerai toute une série d'amendements. Je demanderai tout d'abord que le maximum du tarif des voyageurs soit fixé à deux cents par mille. On a déjà tenté au Canada de faire réduire le maximum du tarif à trois cents par mille. En premier lieu, qu'il me soit permis de dire que c'est le chemin de fer de l'Etat qui, en matière de transport, se montre le plus soucieux des intérêts du peuple. J'ai par devers moi le tarif des voyageurs de l'Intercolonial que l'on trouvera à la page 1017 des décrets du Conseil ; et sur un parcours de 400 milles, ce tarif est fixé à deux cents par mille. Il est d'abord de trois cents, mais il diminue gra-

duellement, et il se trouve en fin de compte, que le chemin de fer de l'Etat transporte les gens à raison de deux cents du mille sur plus de 400 milles de son parcours.

Le PREMIER MINISTRE : En vertu d'un décret du Conseil.

M. MACLEAN : Oui, c'est le tarif tel qu'approuvé. La population du Manitoba n'a obtenu justice que le jour où elle conclut avec le chemin de fer Canadien du Nord une entente portant sur toute la question des tarifs de chemin de fer. Voici une des conditions de cette entente, chapitre 39, Ed. VII, article 10, qui a définitivement réglé la question :

A compter du jour où cette entente entrera en vigueur, la compagnie réduira ses tarifs concernant le service des voyageurs dans les limites du Manitoba de façon à ce qu'ils n'excèdent pas trois cents par mille pour chaque voyageur.

Cette courte disposition contenue dans l'entente conclue avec le chemin de fer Canadien du Nord donna le branle, et de quatre cents qu'il était, le chemin de fer Canadien du Pacifique réduisit son tarif à trois cents par mille. En maints endroits des provinces de Québec et d'Ontario le public paie pour ainsi dire quatre cents du mille pour voyager en chemin de fer. Il est grand temps de mettre fin à cet état de choses. Pour je ne sais quelle raison, certains représentants de l'ouest ont déclaré ici même qu'ils ne voulaient pas de tarifs réduits pour l'ouest, et qu'ils sont heureux de payer quatre cents par mille de parcours. Eh bien ! si telle est la manière de voir de l'ouest, ce n'est pas celle de l'est, et la mesure de précaution prise par le Manitoba semble indiquer que ce n'est pas non plus celle de cette province. A tout évènement, s'il plaît aux gens de l'ouest de payer plus cher, je veux bien que le tarif réduit par mille ne s'applique qu'à l'est de Port-Arthur. Mais comme je ne désire aucunement exclure l'ouest, je proposerai mon premier amendement dans les termes suivants :

Que le bill n° 21 ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre pour que la disposition suivante soit insérée dans l'article 263 —

" Le tarif maximum des voyageurs ne devra pas excéder deux cents du mille."

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : M. l'Orateur, j'aurais aimé ajouter quelques mots, mais l'honorable député d'York-est a épuisé le sujet, et je ne crois pas qu'il soit possible de rien dire qui ne soit la répétition de ce que mon honorable ami a déjà dit lui-même. Mais s'il n'a pas fait erreur, les compagnies de chemin de fer devraient le remercier d'avoir présenté cette motion à la Chambre, parce que, à l'en croire, elles auraient tout avantage à réduire leurs tarifs. Cela est du reste surabondamment prouvé par l'empressement que mettent les gens à profiter des voyages à prix réduits organisés de temps à autre. Nous avons tous dans diverses parties du pays des amis que nous aimons aller voir ; si les tarifs étaient moins élevés, nous les visiterions plus souvent. La réduction des tarifs accommoderait le commerce. Les gens voudraient bien faire affaires dans les diverses parties du Dominion, mais la cherté du transport les en empêche. L'honorable député d'York-est a mentionné la guerre de tarif, dont je me souviens fort bien, que se sont fait le chemin de fer du Trand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique, et à l'occasion de laquelle ils réduisirent leurs tarifs de moitié et même de plus de moitié. Le trafic auquel cette lutte donna lieu prit des proportions telles que ces deux compagnies suffirent à grand peine à transporter les gens et que leurs recettes s'accrurent considérablement.

Dans les conditions actuelles, les trains circulent d'après l'horaire; au temps dit, ils se mettent en marche, qu'ils aient ou non des voyageurs à transporter; les préposés doivent tous être à leurs postes; ils pourraient tout aussi bien transporter deux fois le nombre de voyageurs qu'ils transportent habituellement, et en ce faisant les compagnies gagneraient plus d'argent qu'elles n'en gagnent maintenant. Leurs prix d'excursion sont parfois au taux d'un cent du mille seulement, et cependant leurs recettes sont plus fortes à ce taux qu'elles ne le sont au tarif ordinaire. Le gouvernement, à mon avis, serait justifiable, pour le bien des compagnies de chemins de fer elles-mêmes, d'insérer un article dans le bill prescrivant que dans les parties le plus anciennement et le plus densément peuplées du Dominion, au moins, elles transporteront les voyageurs aux taux de deux cents du mille. Dans la Grande Bretagne, il est de règle que chaque train a sa voiture de troisième, dans laquelle le prix de transport n'est que d'un penny par mille, et presque tout le monde en Angleterre voyage en troisième. Il y a quelques voyageurs de deuxième, et quelques voyageurs de première, des aristocrates; mais j'ai entendu dire que beaucoup d'entre eux voyagent en troisième. Je pense que nous ferions ce qu'on a fait en Angleterre, si nous forcions les compagnies de chemins de fer à transporter les voyageurs moyennant deux cents du mille.

M. C. B. HEYD (Brant-sud) : M. l'Orateur, il est regrettable que nos deux amis qui viennent de parler ne fassent pas partie des bureaux de direction du Canadien du Pacifique et du Grand Tronc. Leur expérience en matière de chemin de fer est tellement grande que leur concours serait précieux. Notre ami d'York-est a apparemment donné beaucoup d'attention à l'examen de cette question; il y a consacré beaucoup de place dans son journal; et il est mieux renseigné aujourd'hui qu'il ne l'était il y a une semaine; il reçut une telle masse de renseignements que je pensai qu'il allait renoncer à son projet et n'en reparlerait plus ici. Il ne

savait pas alors que la loi du Michigan, si elle était mise en vigueur au Canada, ne serait applicable qu'à un seul chemin de fer. C'est chose facile que de parler d'un taux de deux cents et de lire des lettres de gens qui aimeraient à voyager pour rien. Je suppose que si plus de gens avaient su que leurs noms passeraient à la postérité dans le compte rendu des débats, il aurait reçu un plus grand nombre de lettres, et que s'il se mettait à prêcher un taux d'un cent du mille, il recevrait deux fois plus de lettres. Il en recevrait encore beaucoup plus, s'il demandait qu'on payât aux voyageurs deux cents du mille pour se servir des chemins de fer. Il y a un juste milieu en toutes choses. Les chemins de fer ne sont pas des institutions de bienfaisance; ils sont établis en vue d'assurer des bénéfices à ceux qui y engagent leurs capitaux, et je considère comme admis que M. Shaughnessy et M. Hays sont ceux qui savent le mieux si un taux de deux cents serait plus profitable qu'un taux de trois cents. S'ils ne le savent pas, je leur conseille de venir trouver nos deux amis ici afin d'apprendre à leur école comment gérer un chemin de fer. Notre ami d'York-est nous a mis au courant de la loi du Michigan, mais il ne savait pas, lorsqu'il l'imprima, quel serait son effet. Il l'a citée correctement aujourd'hui. Il dit que cette loi fixe un taux de deux cents. Il n'y a pas de loi de cette sorte au Michigan. Il y existe une loi prescrivant que lorsque les recettes provenant du trafic-voyageurs d'une compagnie de chemin de fer seront de $3,000 par mille, le taux devra être de deux cents par mille; que lorsque ces recettes seront de $2,000 à $3,000 par mille, le taux sera de deux cents et demi par mille; et que lorsqu'elles seront de moins de $2,000 par mille, le taux pourra être de trois cents.

Or, les conditions de ce tarif de trois cents sont celles qui existent pour tous les chemins de fer du Canada aujourd'hui, excepté un. Serait-il juste d'appliquer la loi du Michigan à quatre-vingts chemins de fer du Canada, lorsqu'il n'y en a qu'un seul qui soit dans les conditions fixées par la loi. J'ai choisi deux ou trois des chemins de fer les plus importants du Canada pour me rendre compte comment la loi du Michigan s'appliquerait aux conditions du Canada. Le Canada-Atlantique, dont le parcours est de 458 milles, a des recettes de $316,000 soit de $700 par mille. Il faudrait qu'il eût des recettes quatre fois plus considérables pour tomber sous le coup de la loi du Michigan. Le Canadien du Pacifique, dont le parcours est de 7,321 milles, a des recettes de $9,000,000, soit $1,300 par mille ; il lui faudrait des recettes deux fois et demie plus considérables pour tomber sous le coup de la loi du Michigan. Le parcours des chemins de fer de l'Etat est de 1,301 milles, et leurs recettes sont de $1,770,000, soit $1,250 par mille ; il faudrait qu'elles fussent deux fois et demie plus fortes pour que la loi du Michigan fût applicable. Grand Tronc : $2,100 par mille, Canadien du Nord : parcours 1,248 milles, recettes $262,000, soit $210 par mille ; Canadien du Sud : parcours 382 milles, recettes $1,377,000, soit $3,600 par mille. Des quatre-vingts chemins de fer mentionnés dans le Livre bleu, ce dernier est le seul dont les recettes soient assez fortes pour le faire tomber sous l'empire de la loi du Michigan. Or, quelle est la situation financière de ce chemin de fer Canadien du Sud ? Son capital est de $28,000,000, et son surplus, une fois ses frais d'exploitation payés, est de $519,000. Le dividende sur les $28,000,000 de capital est de 2 pour 100, et les actions sont aujourd'hui cotées à 62 cents du dollar. Si mes honorables amis détenaient ces actions seraient-ils d'opinion que les gains justifient une réduction du prix de transport des voyageurs de trois cents à deux cents par mille ? Je ne le pense pas. Même si nous étions tous d'accord pour adopter la loi du Michigan, au Canada, elle ne serait d'aucune utilité ici, puisqu'elle ne s'appliquerait qu'à un chemin de fer dont les actions se vendent à 62 cents du dollar et qui ne rapporte que deux pour 100 d'intérêt sur son capital. Il est très facile de vous mettre à la tête de certains mouvements populaires, et au moyen d'un flot de paroles et d'encre et de beaucoup de bruit, de faire croire que vous travaillez dans l'intérêt des masses. Mais certaines personnes seront assez soupçonneuses pour supposer que le véritable but est de faire mousser l'initiateur de ces mouvements. Et jusqu'à présent, les gens doutent tellement de la sincérité de l'honorable député, qu'ils se défient de ces divers mouvements populaires, simplement parce qu'il est à leur tête.

M. MACLEAN : Je vous suivrai, si vous voulez prendre la direction, et vous recueillerez toute la gloire.

M. HEYD : Je ne cherche pas la notoriété. En outre, il ne serait pas dans l'intérêt du pays d'appliquer la règle que l'honorable député prêche, car les conditions ne sont pas les mêmes ici que dans les centres populeux de la république voisine. Si le chemin de fer du Grand Tronc ne demande que deux cents par mille dans le Michigan, ce n'est pas parce qu'il est contraint de le faire par laloi du Michigan. Il ne tombe pas sous l'empire de cette loi, car ses recettes dans cet Etat ne sont que de $1,600 par mille, c'est qu'il y est contraint par la concurrence du Michigan-Central et autres chemins de fer auxquels la loi du Michigan est applicable et dont le tarif est de deux cents par mille. Pour se défendre, le Grand Tronc est tenu de faire pareillement. Mais forcer les chemins de fer canadiens à établir un tarif de deux cents au lieu de trois, ce serait les condamner à la misère. Avant d'adopter une telle loi, assurez-vous quel sera son effet ; et vous verrez qu'un tarif applicable de NewYork à Buffalo ne conviendrait pas du tout à notre pays. Il y a quatre-vingts

chemins de fer au Canada, comprenant 18,730 milles de parcours. Les recettes totales provenant du trafic-voyageurs de ces chemins de fer se sont élevées, l'année dernière, à $22,600,000, soit $1,200 par mille.

M. BELL : Les recettes provenant du trafic-voyageurs ?

M. HEYD : Oui; la loi du Michigan n'a trait qu'au trafic-voyageurs. Les recettes totales ont été de $22,600,000, soit $1,200 par mille, c'est-à-dire deux fois et demie trop faibles pour que la loi du Michigan soit applicable. Afin que nous fussions en mesure d'appliquer une telle loi, il serait nécessaire que les recettes du Canada-Atlantique fussent de $1,300,000, au lieu de $316,000; celles du Canadien du Pacifique, de $20,000,000, au lieu de $9,231,000; celles des chemins de fer de l'Etat, de $4,000,000, au lieu de $1,770,000; celles du Grand Tronc, de $9,000,000, au lieu de $6,515,000 ; et celles du Canadien du Nord, de $2,500,000, au lieu de $262,000. Ou encore, il faudrait que tous les chemins de fer du Canada, dont les recettes sont aujourd'hui de $22,600,000, fussent de $55,000,000. Lorsque ce jour sera arrivé, je serai prêt à appuyer une résolution comme celle que l'honorable député a présentée, et je n'ai pas le moindre doute que toute la députation fera la même chose.

M. CLARKE : Y a-t-il des chemins de fer dans l'Etat du Michigan qui ne demandent que deux cents ?

M. HEYD : Ils ne sont pas tenus de demander moins de trois cents, à moins que leurs recettes ne soient supérieures à $3,000 par mille.

M. CLARKE : Y a-t-il de ces chemins de fer qui demandent trois cents ?

M. HEYD : Je ne sais pas. Il y a des chemins de fer dans l'Etat de New-York qui demandent plus de trois cents par mille; mais ils ne demandent que deux cents dans le Michigan et là où la concurrence les force à le faire.

M. CLARKE : Quelle est la loi dans l'Etat de New-York?

M. HEYD : Je ne puis dire. C'est le journal de mon honorable ami qui m'a d'abord fait connaître la loi du Michigan; puis j'ai voulu m'assurer comment la loi du Michigan, qu'il voudrait nous faire adopter, pourrait être appliquée au Canada. Elle ne serait pas applicable ici. Le seul chemin de fer qui se trouverait dans les conditions voulues serait le Canadien du Sud, dont les actions sont cotées à 62 cents du dollar, et qui paie un dividende de 2 pour 100.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean-Iberville) : M. l'Orateur, la proposition de l'honorable député de York-est (M. W. F. Maclean) a soulevé une discussion qui s'impose. Il est indéniable que les compagnies de chemins de fer ont actuellement, dans certaines régions du pays, des taux qui ne sont pas abordables ; des taux excessifs. Ainsi pour ne parler que du comté que j'ai l'honneur de représenter ici, la Compagnie du Grand Tronc fait payer 50 centins pour 12 milles de chemin de fer de Scottsville à Saint-Jean. Le prix de transport de Saint-Jean à Montréal, distance de 27 milles, est de un dollar. Autrefois, lors de l'inauguration du chemin de fer, il y a cinquante ans, le prix de transport de Saint-Jean à Laprairie et de Laprairie à Montréal et retour n'était que d'un dollar. Aujourd'hui le Grand Tronc possède le pont Victoria, lequel, comme on le sait, a été bâti avec les secours pécuniaires des différents gouvernements, cependant les habitants de Saint-Jean sont obligés de payer $1.50 pour ce qui, autrefois ne coûtait que $1. Il y a évidemment abus de la part des compagnies de chemins de fer et je félicite l'honorable député de York-est d'avoir saisi le parlement de cette question.

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que dans l'Etat du Michigan, on a tenu compte des recettes des chemins de fer. Si l'honorable député avait présenté une résolution semblable à la loi du Michigan je me serais fait un devoir de l'appuyer. Mais j'espère que la commission des chemins de fer recevra instruction de s'enquérir de ces abus et d'y remédier.

Le PREMIER MINISTRE : Tous nous pouvons trouver du bon dans l'amendement qu'a proposé mon honorable ami d'York-est, avec l'appui de mon honorable ami d'Elgin-ouest. Si nous pouvions voyager par chemin de fer, comme nous faisons sur le chemin du roi, sans rien payer à personne, nous serions heureux de le faire. Mais mon honorable ami d'York-est admettra, comme aussi mon honorable ami d'Elgin-ouest, que si le public voyage par chemin de fer il doit rémunérer la compagnie du service qu'elle rend. D'autre part, cette rémunération doit être raisonnable; nous sommes tous d'accord sur ce point. Mais la difficulté consiste à déterminer ce que c'est qu'une rémunération raisonnable. Mon honorable ami voudrait établir une règle inflexible pour tous les cas, d'après laquelle les taux n'excéderont pas deux cents par mille.

Je désire faire observer que dans les circonstances actuelles il n'est pas possible d'établir un taux uniforme, comme il voudrait le faire par son amendement. Il faut plus d'élasticité ; le tarif ne peut être le même dans toutes les parties du pays. Le trafic des chemins de fer, comme tout trafic, est déterminé par les conditions de la localité. Il est certaines localités où un taux de deux cents par mille serait très élevé ; tandis que dans d'autres, un taux de trois cents par mille serait très bas. Il nous faut tenir compte des circonstances ; et la seule manière dont on puisse le faire, est celle indiquée dans le présent bill. Au lieu de poser une règle invariable dont les chemins de fer ne pourront dévier, nous laissons l'affaire entièrement à la discrétion de la

commission établie par le bill. Je signalerai à l'attention de mon honorable d'York-est et aussi de mon honorable ami d'Elgin-ouest, l'article 257 du bill, qui dit :

La commission pourra rejeter tout tarif ou partie de tarif qu'elle considère injuste ou déraisonnable, ou contraire à quelque disposition du présent acte ; et elle pourra exiger de la compagnie qu'elle y substitue sous un délai prescrit un tarif acceptable à la commission, ou bien elle fixera elle-même d'autres prix pour tenir lieu de ceux ainsi rejetés, ainsi que la date à laquelle tout tarif entrera en vigueur.

Voilà le remède au mal signalé par mon honorable ami. Par exemple, si le correspondant de mon honorable ami qui s'est plaint du prix de transport d'Ottawa à Prescott, au lieu de chercher à imposer au pays un taux arbitraire d'au plus deux cents par mille, veut bien s'adresser à la commission, celle-ci recevra sa plainte, s'enquerra de l'affaire, et dira si oui ou non le taux doit être réduit. Mon honorable ami a dit avec vérité que la concurrence développe le trafic, et il a fait l'observation très juste que généralement une réduction du tarif assure de plus forts bénéfices. C'est vrai d'une manière générale, et c'est vrai d'une manière absolue dans les parties densement peuplées du pays. Mais mon honorable ami sait qu'il est certaines parties du pays dans lesquelles la population est si clairsemée, qu'il serait impossible d'appliquer cette règle. Je sais que la population entre Prescott et Ottawa, sur ce qui forme maintenant partie du chemin de fer Canadien du Pacifique, est très rare ; et je ne suis pas prêt à dire qu'un tarif de deux cents serait suffisant pour assurer un bénéfice à la compagnie faisant ce service. Ce serait une question dont la commission aurait à s'enquérir. D'autre part, mon honorable ami de Saint-Jean-Iberville (M. Demers) nous a parlé d'un taux de quatre cents par mille dans une des parties les plus densément peuplées de la province de Québec, entre Montréal et Saint-Jean. Ce tarif de quatre cents par mille, je dois le dire, me paraît extravagant, et s'il est trouvé tel par la commission, il sera réduit. La commission recevra toutes ces plaintes et s'enquerra ; dans un cas, elle pourra décider que la plainte est bien fondée, et, dans l'autre, qu'elle ne l'est pas. C'est là une excellente raison pour que le parlement décide de laisser les cas comme ceux-ci au jugement de la commission ; elle a l'autorité voulue pour régler toutes ces matières.

L'amendement est rejeté.

M. MACLEAN : Je désire présenter un autre amendement.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a plus le droit de parler sur cette motion.

M. MACLEAN : C'est-à-dire sur l'amendement qui vient d'être rejeté.

M. l'ORATEUR : Sur la troisième lecture du bill. Lorsque la troisième lecture est proposée, l'honorable député a le droit de parler. Il a parlé en proposant son amendement, mais s'il parlait encore une fois, il se trouverait avoir parlé deux fois sur la même question.

M. MACLEAN : Et décidez-vous, M. l'Orateur, que je ne puis proposer d'autre amendement ?

M. l'ORATEUR : Lorsque l'honorable député a proposé un amendement à la troisième lecture, il a épuisé son droit de parler sur la motion de troisième lecture.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je serais disposé à proposer que le tarif fût de 2½ cents par mille, dans les limites de l'Ontario. Il me semble que l'honorable député de Brant-sud n'a pas été très juste dans ses observations. Il n'était pas justifiable de vouloir tourner en ridicule l'honorable député d'York-est pour s'être efforcé d'assurer à la population du Canada les droits dont jouit la population des Etats limitrophes de la république américaine, dans des conditions virtuellement les mêmes que les nôtres. Il a bien mauvaise grâce, lui qui a été envoyé ici pour défendre les intérêts des faibles, d'injurier ceux qui tâchent de remplir ce devoir que lui-même néglige. Si l'honorable député était l'avocat des compagnies de chemin de fer, je pourrais comprendre son attitude. Mais assurément ce n'est pas la mission dont on l'a chargé. L'honorable député déclare que les chemins de fer du Canada n'ayant pas gagné autant que les chemins de fer des Etats-Unis, leur tarif ne devrait pas être abaissé à deux cents par mille. Mais il a semblé perdre de vue un aspect très important de cette question, celui-ci: les chemins de fer des Etats-Unis n'ont reçu aucune aide quelconque des gouvernements; ils ont été établis au moyen des capitaux de particuliers, et par conséquent, ils sont tenus de s'assurer de dividendes raisonnables sur ces capitaux. Mais les chemins du Canada, avec lesquels on les compare et qui devraient, d'après l'honorable député, faire montre de recettes aussi considérables que ceux des Etats-Unis, ont été établis en grande partie au moyen de subventions publiques. De sorte que si les recettes des chemins de fer canadiens ne sont pas aussi élevées que celles des chemins de fer des Etats-Unis, avec lesquels on les compare, ce n'est pas une raison pour que nous ayons un tarif élevé ici, en comparaison du tarif peu élevé des Etats-Unis. J'aimerais à poser une question à l'honorable député de Brant-sud. La loi de l'Etat du Michigan prescrit que les chemins de fer dont les recettes atteignent un certain chiffre ne demanderont pas plus que deux cents par mille. L'honorable député dira-t-il que la réduction a été effectuée seulement par les chemins de fer dont les recettes ont atteint le chiffre ainsi fixé ? J'apprends de bonne source que tel n'est pas le cas; que plusieurs autres chemins de fer ont fait la réduction, bien que

leurs recettes ne fussent pas assez élevées pour les y contraindre. Et on m'informe que cette réduction, loin de faire tomber leurs recettes, a eu l'effet contraire ; de sorte que ces chemins de fer ont bénéficié du changement.

N'est-ce pas une injustice criante que d'exiger, sur les mêmes chemins de fer, des taux de transport plus élevés dans l'Ontario que dans le Michigan ? Prenez le cas d'un homme établi à Chicago et se rendant à Détroit. Il voyage par le Wabash, 300 milles, et paie $6. Il entre au Canada et voyage par la même ligne 220 milles, à deux cents du mille, $4.40. Mais un Canadien part de Détroit et voyage, sur le même siège que l'Yankee, parcourant 220 milles en territoire canadien ; il lui faut payer $6.60 Aujourd'hui, le Canadien paie $6.60 pour parcourir 220 milles, tandis que l'Yankee paie 60 cents de moins pour en parcourir 300, tous deux par la même voie. La différence devrait être en faveur du Canadien puisque ce chemin de fer à travers le Canada a été subventionné par l'Etat, tandis que le même chemin à travers le Michigan ne l'a pas été. Ce ne saurait être une grande injustice à l'égard de la compagnie de chemin de fer, que de la forcer à donner au Canadien les avantages qu'elle accorde à l'individu établi au Michigan. A mon avis, il ne serait pas juste d'appliquer ce que l'honorable député d'York-est appelle un " flat rate " de deux cents par mille dans toute l'étendue du pays ; mais d'autre part je ne crois pas que nous commettrions une grande injustice à l'égard des chemins de fer, surtout ceux qui traversent les parties les plus populeuses de l'Ontario, si nous les forcions à ne demander que deux cents ou deux cents et demi du mille. En conséquence, je propose que le bill soit renvoyé au comité pour y être inséré un article prescrivant que le tarif de transport des voyageurs ne devra pas excéder deux cents et demi par mille à l'est d'un méridien passant par Port-Arthur.

M. MACLEAN : J'ai prêté l'oreille aux réponses qui ont été faites à mes arguments. L'honorable député de Brant (M. Heyd) a parlé de mon désir de notoriété. Je suis, en effet, très désireux de cette notoriété, s'il désire l'appeler ainsi, et je m'efforcerai d'y atteindre, sans me préoccuper de l'opinion qu'il en a. Il est assez difficile de lutter pour le peuple en ce pays contre certaines influences armées contre vous. Il n'y a pas de gloire à en espérer, il faut y mettre joliment d'argent, et il est très difficile de faire son chemin dans le dédale de la procédure parlementaire. Il vous faut lutter seul, sans parti pour vous appuyer, sans caucus derrière vous, tourné en ridicule par les deux partis, et mis en présence, parfois, d'une entente des deux partis en vue d'enrayer tout mouvement progressiste de cette nature.

J'ai lutté pour cette réforme depuis bon nombre d'années et elle fait du progrès. Prenez la question de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Il y avait à peine un individu à part moi pour la prêcher, et on disait que je cherchais la notoriété. Mais l'autre jour, nous avons vu le premier ministre du pays présenter un projet de chemin de fer transcontinental impliquant, à ce qu'il nous a dit, l'idée de l'Etat propriétaire. Le mouvement progresse donc, l'idée se répand, même à l'encontre des vœux de la majorité de la Chambre et elle triomphera de mon vivant. De mon vivant ce tarif maximum de deux cents par mille pour le transport des voyageurs deviendra la loi du pays ; et ce moment venu, si j'en obtiens quelque notoriété, eh ! bien soit ; car c'est une idée pour laquelle il est louable de combattre. Toute la population s'en préoccupe ; je pourrais citer les lettres par milliers. J'ai lu un grand nombre de lettres adressées aux journaux à ce sujet. Cette réforme a été effectuée aux Etats-Unis par le moyen d'une agitation dans la législature. Partout où elle a été effectuée, ce n'est pas une commission des chemins de fer, mais par législation. La législature de l'Etat de New-York l'effectua au moyen d'un petit amendement à un bill peu important du New-York Central, il y a trente ou quarante ans, et toutes les autres législatures l'ont adoptée. La population du Manitoba l'a établie au moyen d'une loi de sa législature provinciale.

En Angleterre, cette réforme a été introduite, car on y a ce qu'on appelle le " penny-a-mile rate," établi par le parlement. Elle a été adoptée dans toute l'Europe. On y a un tarif d'un cent du mille pour les voyageurs, et même de moins de cela pour les ouvriers. Dans tous ces cas, la réforme a été effectuée par un acte de la législature, et non par un acte d'une commission. Mon très honorable ami cherche à se soustraire à sa responsabilité, il joue avec la question, et il n'a présenté aucun argument sérieux. Il dit que nous avons un bill devant nous et qu'il renferme une disposition réglementant ces taux ; la commission se chargera de régler la question. Je dis qu'elle ne la règlera jamais tant qu'elle n'aura pas d'instructions du département à cet effet. Nous avons mûrement examiné ce projet de loi. Je félicite le premier ministre et son gouvernement à l'occasion de ce bill ; la commission et ses fonctions ont été sérieusement considérées. Mais après tout ce ne sont que des matières d'importance secondaire qui sont laissées à sa discrétion. Par exemple, nous avons défini en quoi consiste un train de chemin de fer, comment il sera outillé, de quelle sorte de freins il sera muni. Je dis que le temps est venu de fixer le tarif maximum du transport des voyageurs. Il est facile de dire qu'il existe beaucoup de chemins de fer de peu d'importance, comme l'honorable député de Brant l'a dit, dont les recettes provenant du trafic-voyageurs ne sont pas suffisantes à payer le graissage des essieux. Mais leur principal revenu provient du tra-

fic-marchandises, et ne serait-il pas juste pour les gens qui voyagent dans notre pays d'élever quelque peu le prix de transport des marchandises afin de permettre d'abaisser le prix de transport des voyageurs ? Les choses pourraient être arrangées de cette manière, et le chemin de fer ne perdrait pas un dollar.

Si les chemins de fer desservant les parties peu peuplées du pays sont libres d'exiger quatre cents du mille, ces parties continueront d'être peu peuplées. Le Canadien du Pacifique est désireux de voir le Nord-Ouest se peupler et il y transporte les colons de certaines parties des Etats-Unis à un cent du mille, me dit-on ; et ces colons ont à payer à la compagnie quatre cents du mille pour en sortir. C'est une bonne manière d'attirer la population au Nord-Ouest et de l'empêcher d'en sortir. Mais elle ne réussira jamais à peupler ce pays tant qu'elle ne sera pas en mesure de promettre aux colons en perspective non seulement un bon pays en vue de la production du blé, mais un bon pays au point de vue des facilités de transport, où l'on puisse voyager moyennant deux cents du mille. On parle beaucoup du Grand Tronc, et l'honorable député de Brant nous dit que c'est une très grande organisation qui couvre tout le pays et dont les rectes ne sont que de $2,000 par mille. Ses recettes lui viennent surtout des provinces d'Ontario et de Québec, et elle demande aux habitants de ces deux provinces populeuses trois et quatre cents du mille, et elle dit que le trafic fait défaut. Or, M. l'Orateur, le trafic entre la rivière Détroit et Montréal n'a jamais été aussi actif qu'aujourd'hui. La compagnie n'a pas assez de trains, assez de locomotives, assez de voitures pour suffire à son trafic-voyageurs. Tous les trains sont bondés et attardés par suite du volume du trafic. Chaque fois que vous vous rendez de Montréal à Toronto, vous avez à payer trois cents du mille, au moins, pour un billet de première ; et pourtant, il y a deux ou trois trains par jour de Montréal à Toronto, et ils sont tous bondés de ces voyageurs qui paient trois cents du mille. La compagnie pourrait les transporter tout aussi bien pour deux cents du mille et faire un bénéfice. Cependant, on nous dit que le parlement ne devrait pas intervenir, ne devrait pas fixer un taux maximum. Je le répète, il y a un moyen parlementaire d'obtenir un tarif réduit de transport des voyageurs. Vous pourriez dire à la compagnie de chemin de fer : Si vous établissez un tarif réduit pour les billets d'entier parcours, vous devrez l'établir de même pour les courtes distances. Je pense avoir prouvé ma cause.

Si vous adoptez la loi du Michigan, toute la question va se trouver réglée. Je serais très disposé à voir la loi du Michigan appliquée à tous les chemins dont les recettes provenant du trafic-voyageurs atteignent $3,000 par mille. Car si le Michigan-Central était forcé d'établir un tarif de deux cents par mille parce que ses recettes ont atteint $3,000 par mille, le Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc emboîteraient le pas aussitôt.

Pourtant, l'honorable leader du gouvernement nous dit que nous ne devons pas nous occuper du trafic des chemins de fer, parce qu'il a établi une commission pour y voir. Cette réduction ne sera jamais obtenue si ce n'est par l'intermédiaire du parlement, au moyen d'une loi votée à cet effet. J'aurais voulu entendre dire au premier ministre ceci : Cette question en est une dont le peuple se préoccupe. Nous allons demander à la commission de faire rapport, de soumettre les faits et nous déposerons un projet de loi. Vous pouvez établir une échelle mobile applicable à la matière, variable suivant les régions, ou suivant le chiffre des recettes comme au Michigan, et le mal serait corrigé de cette manière. Mais nous n'atteindrons pas le but si nous laissons faire la commission. Nous pourrions facilement voter une loi aujourd'hui dans le sens de la loi du Michigan, prescrivant que toute compagnie qui établit un tarif d'entier parcours à deux cents du mille, devra accorder également un tarif local de deux cents. Il n'est pas nécessaire que cet acte du parlement soit volumineux. On pourrait l'écrire en trois lignes comme on a fait au Manitoba. Cependant, le très honorable premier ministre va donner cent millions de dollars de l'argent du peuple à une compagnie de chemin de fer sans imposer une seule condition à cette compagnie. Il se présenta au parlement il y a quelques années avec le projet du chemin de fer du Nid-de-Corbeau, et il dit : J'introduis une nouvelle doctrine dans la législation du Canada. Je suis l'apôtre d'un nouvel évangile, et c'est que lorsque vous accordez une forte subvention à une compagnie de chemin de fer, vous avez droit d'obtenir de la compagnie en retour quelque concession en faveur du peuple. C'est là une bonne doctrine ; mais avant de donner au chemin de fer du Grand-Tronc un seul dollar pour la construction d'un chemin de fer transcontinental, vous devriez dire à M. Hays : Une des conditions de cet octroi, c'est que vous transporterez les habitants d'Ontario et de Québec moyennant deux cents du mille.

En s'y prenant ainsi, il l'obtiendrait immédiatement. La Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer ayant établi ce tarif, le Pacifique-Canadien serait tenu de l'adopter et nous obtiendrions de cette façon l'abaissement des taux. Il y a cent manières d'atteindre ce but, par la diplomatie, par le flair politique et en profitant de chaque occasion qui se présente. Mais si on se contente de dire : la commission des chemins de fer règlera la question, on ne prend pas les moyens d'arriver au but. Lorsqu'un particulier prendra le chemin de fer à partir de Prescott, si on exige de lui quatre cents par mille, ira-t-il se plaindre à la commission des chemins de fer qu'on l'a rançonné et la commission lui obtiendra-t-elle justice? Non;

pourtant, on réussirait à faire abaisser les tarifs en usant de diplomatie lorsque ces compagnies demandent d'importants privilèges. On y parviendrait en s'y prenant de la même manière que le gouvernement conservateur du Manitoba. Une compagnie de chemin de fer sollicitait des privilèges ; ses obligations furent garanties, mais la législature a dit : Nous traitons avec vous et nous attendons quelque chose en échange des concessions que nous faisons ; vous diminuerez les charges que vous faites peser sur le public.

Le très honorable premier nous dit que le gouvernement établit des voies ferrées, mais ce n'est pas résoudre le problème des moyens de transport que de construire des chemins de fer. Ce problème ne recevra sa solution que du jour où l'Etat obligera les chemins de fer à se montrer raisonnables envers la masse de la population dans les questions de tarifs. Ce n'est pas résoudre le problème des moyens de transport que de donner les deniers publics et les terres fédérales, de faire circuler des convois de chemin de fer à travers des contrées inconnues et inhospitalières ; mais c'est la résoudre que d'exiger justice pour le public et de réglementer les tarifs que les compagnies de chemin de fer prélèveront sur les particuliers. On donne à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer $75,000,000, même $100,000,000, pris dans la caisse publique et le gouvernement qui lui fait ce don lui permet d'exiger en certains endroits, dans les régions populeuses d'Ontario et de Québec, quatre cents par mille et, ailleurs, trois cents par mille, sans lui imposer une seule condition. Ce n'est pas là une politique de chemins de fer ; ce n'est pas là ce que le public attend. La population ne s'attend pas que celui qui expose sa manière de voir ou, du moins, tente de l'exposer franchement devant cette Chambre, sera en butte aux critiques et aux sarcasmes comme je l'ai été aujourd'hui dans cette enceinte. On s'attend à une autre conduite de la part de la Chambre. Nous sommes les gardiens des intérêts du peuple ; nous sommes élus pour veiller à ces intérêts et non pour confier ce soin à une commission. La députation s'apercevra que c'est là ce que le peuple attend d'elle et qu'il s'attend que les membres de cette Chambre s'occuperont de trouver la clef du problème et ne donneront plus rien sans obtenir plus de concessions des compagnies de chemin de fer. Il n'y a pas d'autre moyen de faire face à la situation autrement qu'en rencontrant ces compagnies sur le terrain des affaires et en exigeant des concessions au moment de la convention. Il suffirait que le premier ministre écrive trois lignes à l'adresse de M. Hays pour lui apprendre qu'on a porté plainte devant le parlement et dans la presse concernant le tarif du transport des voyageurs dans Ontario, que le public se plaint que la compagnie exige deux cents par mille au Michigan et trois cents par mille dans Ontario, et qu'il lui demande quelles explications il peut fournir. S'il le faisait, la compagnie amènerait son pavillon. Point n'est besoin d'un acte du parlement ; il suffirait que le leader du parti au pouvoir intimât à la compagnie que, si les tarifs ne sont pas abaissés, le parlement interviendra pour amener ce résultat. La Chambre ne traite pas cette question comme elle le mérite quand elle se borne à dire que la commission des chemins de fer la tranchera. Cette diminution de tarif devrait être effectuée au moyen d'un article de la loi des chemins de fer fixant le tarif maximum. On pourrait établir une échelle de taux mobile, eu égard aux différents endroits ou aux recettes de chaque mille du chemin ou encore aux arrangements qu'on prendrait avec les compagnies. Ce résultat peut être obtenu de quelque manière, le public s'y attend et, pour connaître le sentiment de la Chambre, je veux bien que mon amendement soit mis aux voix.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député (M. Maclean) a-t-il déclaré que le gouvernement Roblin avait obtenu un tarif de deux cents par mille, au Manitoba ?

M. MACLEAN : Non, de trois cents par mille.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député dit-il que ce tarif s'applique au chemin de fer Canadien du Pacifique ?

M. MACLEAN : Non ; mais il a suffi de l'appliquer au chemin de fer Canadien du Nord pour que le Pacifique Canadien l'adoptât, et c'est le résultat qu'on cherche à déterminer par des lois semblables.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pourquoi le Canadien du Pacifique at-il adopté ce tarif ?

M. MACLEAN : Les voyageurs paient trois cents par mille au Manitoba. Mon honorable ami disait qu'ils payaient quatre cents par mille dans tout le Nord-Ouest.

Le PREMIER MINISTRE : C'est le résultat de la concurrence, ainsi qu'on l'a dit il y a un instant.

M. MACLEAN : De la concurrence causée par le traité conclu entre le gouvernement et la compagnie. Le même résultat s'est produit dans les états de New-York et du Michigan. La loi du Michigan suppose que les recettes sont de $3,000 par mille ; mais, par suite de la concurrence, le tarif est de deux cents par mille.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'ai écouté très attentivement les deux discours du représentant d'York-est (M. Maclean) et je constate qu'à plusieurs égards il est un réformateur plus prononcé que le

député de Brant-sud (M. Heyd). Ce dernier parle d'enseigner à Sir Thomas Shaughnessy comment on doit exploiter un chemin de fer. Nous n'avons rien à voir là-dedans; mais il nous appartient de revendiquer les droits de la population du Canada et le moyen de le faire, c'est d'obtenir au pays des tarifs moins élevés.

L'honorable député a commencé, il me semble, par prononcer un excellent discours en faveur du libre-échange, car il nous a affirmé que la diminution des prix entraîne une augmentation de la consommation et que, dans le cas présent, il y aura une augmentation dans le trafic. Quand la Chambre sera saisie de la question de la nationalisation des voies ferrées, j'espère que je pourrai établir qu'en Europe, après que les tarifs des chemins de fer de l'Etat eurent été abaissés, les recettes de six mois ont dépassé les recettes de toute une année du temps des tarifs élevés.

M. MACLEAN : Ecoutez! écoutez! est-ce au moyen d'une loi qu'on a diminué les tarifs?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'arriverai aux détails en temps opportun. Il ne faut pas tenir compte de l'heure ni des minutes quand il s'agit d'opérer des réformes. Il fallut près de 35 ans à Wilberforce pour obtenir l'émancipation des esclaves et il fut l'objet de la risée publique le jour où pour la première fois il souleva cette question devant le parlement de la Grande-Bretagne. Les plus grandes réformes naissent des plus petites causes et, bien que je diffère d'opinion avec mon honorable ami (M. Maclean) quant à la manière d'obtenir cette diminution des tarifs, je crois que le sentiment populaire exercera sur le gouvernement une pression suffisante pour amener un jour celui-ci à signaler cette réforme à la commission. En prévision du projet de loi qui sera présenté un jour, je crois qu'il est à souhaiter que le gouvernement s'occupe de maintenir des tarifs bon marché sur ce chemin de fer, lorsqu'il sera construit. Quoiqu'on puisse traiter l'honorable député (M. Maclean) d'agitateur et dire qu'il parle et écrit dans le dessein de faire parler de lui, il n'en prend pas moins la défense des intérêts du public qui gardera mémoire de ses paroles. Tout ce qui est de nature à accroître les avantages et l'aisance de la population du Canada éveille l'attention de celle-ci. Ceci n'est pas une question d'infime importance ; mais je crois que mon honorable ami (M. Maclean) n'a pas pris le bon moyen d'opérer la réforme qu'il préconise.

L'amendement (de M. Maclean) est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

Avery,	Kidd,
Bell,	Lavell,
Bennett,	Maclean,
Birkett,	McGowan,
Blain,	Monk,
Cargill,	Morin,
Christie,	Oliver,
Clare,	Robinson (Elgin),
Clarke,	Roche (Marquette),
Demers (Saint-Jean),	Rosamond,
Earle,	Sherritt,
Gourley,	Sproule,
Hackett,	Taylor,
Halliday,	Tolton,
Hughes (Victoria),	Turgeon,
Kaulbach,	Vrooman,
Kendall,	Wilson.—34

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Loy,
Beith,	Macdonald,
Borden (sir Frederick),	McCarthy,
Calvert,	McCool,
Copp,	McCreary,
Desjardins,	McEwen,
Douglass,	McGugan,
Erb,	McLennan,
Ethier,	Marcil (Bonaventure),
Fielding,	Matheson,
Fisher,	Mayrand,
Fitzpatrick,	Mignault,
Fortier,	Morrison,
Fraser,	Paterson,
Gibson,	Préfontaine,
Harwood,	Puttee,
Heyd,	Riley,
Holmes,	Ross (Ontario),
Hughes (King, I.P.-E.),	Ross (Victoria, N.-E.),
Lang,	Russell,
Laurier (sir Wilfrid),	Tucker,
LeBlanc,	Wade.—45.
Lewis,	

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Oppositionistes.
Thompson (Haldimand),	Ingram,
Hyman,	Gilmour,
Johnston (Lambton),	Simmons,
McColl,	Ward,
Sutherland (Essex),	Northrup,
Harty,	Reid (Grenville),
Gauvreau,	Ganong,
MacKinnon,	Roddick,
Smith (Vancouver),	Hale,
Johnston (Cap-Breton),	Broder,
McIsaac,	Carscallen,
Bazinet,	Pope,
Martineau,	Lancaster,
Cowan,	Pringle,
Cartwright,	Tupper,
Dyment,	McCormick,
Emmerson,	Fowler,
Charlton,	Tisdale,
Guthrie,	Porter,
Sutherland (Oxford),	Haggart,
Girard,	Léonard,
Tobin,	Ball,
Scott,	Boyd,
Davis,	Bruce,
Malouin,	LaRivière,
Stewart,	Kendry,
Parmelee,	Wilmot,
Brown.	Henderson,

L'amendement est repoussé, la motion est adoptée et le bill, voté en troisième délibération, est adopté.

DETTES DE CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier en matière de dettes de chemins de fer.

Article 4.

M. MONK : Cet acte ne s'appliquera qu'aux cas futurs, je le suppose ; il ne s'appliquera pas aux procédures déjà intentées, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Je propose de modifier cet article en insérant après le mot "renouvellement" les mots "de parachèvement" et les mots "de l'" entre les mots "parachèvement" et "institution" ; de sorte que l'article se lira ainsi :

L'indemnité du séquestre sera déterminée par la cour, et, de même que les dépenses qu'il aura légalement encourues en sa qualité de séquestre, y compris les frais de service, d'exploitation, d'entretien, de renouvellement, de parachèvement et de l'institution et de la défense d'actions comme susdit, sera une dette de la compagnie.

L'amendement est adopté ainsi que l'article, tel qu'amendé.

Article 5—quand une compagnie est en déconfiture.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose :

Que l'article soit modifié par l'addition des mots suivants: "mais cette prise de possession de la part des fidéicommissaires n'empêchera pas ce chemin de fer de tomber sous le coup des dispositions du présent acte."

L'honorable M. HAGGART : Le ministre de la Justice veut-il appliquer cette disposition à un chemin de fer dont des fidéicommissaires auraient pris possession en vertu de la loi des chemins de fer ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est le sens de l'article. L'honorable député ne doit pas perdre de vue que je ne suis pas l'auteur de ce bill, qui a été présenté par un simple député. J'ignore quelle sera la portée de cet amendement.

M. MONK : Selon moi, un chemin de fer dont des fidéicommissaires auraient pris possession ne tombe pas sous le coup des dispositions de l'article tel que rédigé, mais l'amendement le ramène sous le coup de ces dispositions et modifie entièrement les prescriptions précédentes de l'article même

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : L'article 5 de la loi des liquidations définit quels sont les actes de faillite, et le paragraphe (g) de l'acte décrète que la cession par une compagnie de son actif à des fidéicommissaires est un acte de faillite ; mais nous statuons dans le présent bill que cette cession, si elle a lieu en vertu de l'articl 94 de la loi des chemins de fer ne sera pas censée être un acte de faillite ; et, sous l'empire de l'amendement proposé, cette disposition n'empêcherait pas la compagnie de tomber sous le coup du présent acte.

M. MONK : Je n'ai pas sous le main le paragraphe (g) auquel mon honorable ami fait allusion, mais le présent article décrète que ce paragraphe ne s'appliquera pas lorsque des fidéicommissaires auront pris possession d'un chemin de fer au nom des porteurs d'obligations ; pourtant, l'amendement décrète que cette cession n'empêchera pas le chemin de fer de tomber sous le coup des dispositions du présent acte.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : La paragraphe (g) de l'article 5 de l'acte des liquidations décrète qu'une compagnie est censée en déconfiture si elle a fait un transport général ou une cession complète de ses biens, et ainsi de suite. Le présent article a pour objet de déclarer que cette cession ne constituera pas en elle-même un acte de faillite ; tandis que, dans l'amendement, nous statuons que cela n'empêchera pas la compagnie de tomber sous le coup des dispositions du présent acte, si elle est insolvable, du reste.

M. MONK : Ne vaudrait-il pas mieux le déclarer dans l'article même ? Car, si l'on rapproche l'article de l'amendement, il semble vouloir dire que la cession faite sous l'empire du paragraphe (g) soustrait la compagnie à l'application du présent acte, tandis que l'amendement parait impliquer un sens contraire.

M. WADE : Cette disposition est bien claire. Elle déclare que toutes les prescriptions de l'article 5 de la loi des liquidations, définissant l'insolvabilité d'une compagnie, s'appliqueront, sauf le paragraphe (g), et que la compagnie sera en déconfiture et tombera sous le coup de la présente loi, mais que la cession de ses biens sous l'empire du paragraphe (g) ne constituera pas en elle-même un acte de faillite.

M. MONK : Y a-t-il des compagnies entre les mains de fidéicommissaires et auxquels la présente loi s'appliquera ?

M. FRASER : S l'article est bon, peu importe qu'il y ait un chemin de fer entre les mains des fidéicommissaires représentant les porteurs d'obligations. L'article ne contient rien de nature à produire ce résultat, c'est-à-dire, que s'il avait force de loi, il n'aiderait pas aux fidéicommissaires à prendre possession de l'actif d'une compagnie. Cela se pratique aussi facilement sous la présente loi qu'avec son concours.

M. MONK : L'article peut être excellent en lui-même, mais il n'est peut-être pas sage de l'appliquer à quelque compagnie actuellement administrée par des fidéicommissaires dans l'intérêt des porteurs d'obligations. J'ignore s'il y a des compagnies qui se trouvent dans ce cas-là. J'ai entendu dire que le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, ou un tronçon de cette

voie ferrée, était géré dans l'intérêt de certains porteurs d'obligations demeurant en Angleterre. Ce n'est que justice de se demander si ces derniers, dont la propriét est administrée en leur nom, tomberont tout d'un coup sous les dispositions de la pré sente loi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je connais deux chemins de fer dont les porteurs d'obligations ont pris possession ; mais il y a une différence notable entre les porteurs d'obligations et les séquestres. Les porteurs d'obligations se sont emparés du chemin de fer de Témiscouata, parce que la compagnie négligeait de servir l'intérêt des obligations. Le chemin de fer du lac Saint-Jean est également entre les mains des porteurs d'obligations et des fidéicommissaires sont chargés de l'administrer. Ni l'une ni l'autre de ces voies ferrées ne tombera sous le coup de la présente loi, si ce n'est en vertu des dispositions de l'acte des liquidations.

M. MONK : Ces chemins de fer relèven du gouvernement provincial.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il m semble que le chemin de fer du Lac Saint Jean en relève, mais je n'en suis pas sûr. Il ne dépasse pas les frontières de la province et traverse la voie du Pacifique-Canadien, mais je ne saurais dire si nous avons déclaré qu'il était d'utilité publique.

M. MONK : Et le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je l'ignore. Il est aussi entre les mains de fidéicommissaires re présentant les porteurs d'obligations ; toutefois, autre chose est d'être entre les mains de séquestres. Les fidéicommissaires ne sont pas des séquestres. Un chemin de fer peut être géré par les représentants des porteurs d'obligations de manière à ne pas tomber sous le coup de la présente loi.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures, le comité reprend le cours de ses délibérations.

M. MONK : Mes loisirs ne m'ont pas permis d'étudier l'amendement très attentivement, mais je désire signaler au comité cet article 5 qu'il s'agit de modifier. Il déclare qu'une compagnie de chemin de fer est en déconfiture dans certains cas, mais que l'article 5 de l'acte concernant les liquidations ne s'applique pas lorsque les fidéicommissaires, représentant les porteurs d'obligations sous l'empire de l'article 94 de la loi des chemins de fer, ont pris possession d'une voie ferrée, en tout ou en partie. Ceci doit être une erreur, car l'article 94 de la loi des chemins de fer ne semble pas se rapporter au sujet. Il est plus probable que des procédures ont été faites en vertu du chapitre 44 des 62-63 Vict., adopté en 1899. Ce statut devait avoir pour but de remédier à des cas particuliers où on croyait nécessaire de protéger les intérêts des porteurs d'obligations hypothécaires ou de débentures. Il autorise la cour de l'Echiquier à faire vendre le chemin de fer ou à le mettre en possession d'un séquestre à la demande des porteurs d'obligations. L'objet du projet de loi qui nous est soumis est d'abroger les dispositions de cette loi concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier relativement aux droits des porteurs d'obligations. Ce que je désire signaler à l'attention du gouvernement, c'est que, si l'on adopte l'amendement que propose mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil), si on abroge le statut de 1889, comme on le fait par l'article suivant, toutes les démarches qu'auront faites les porteurs d'obligations afin de protéger leurs droits seront annulées et la cour de l'Echiquier pourra ordonner, à la demande d'un créancier chirographaire, la séquestration d'un chemin de fer et les procédures conservatoires autorisée par cette cour dans l'intérêt des porteurs d'obligations et des autres créanciers seront de nul effet. Nous devons, il me semble, hésiter à adopter cet amendement, vu surtout que le représentant de Saint-Jean et Iberville (M. Demers), l'auteur du bill, y insère une clause conditionnelle statuant que le présent article ne s'appliquera pas aux cas où les porteurs d'obligations, avec l'assentiment de la cour de l'Echiquier, ont pris possession d'un chemin de fer qui avait négligé de verser l'intérêt des obligations.

M. WADE : C'est l'article 94 de la loi des chemins de fer qui se rapporte aux gages hypothécaires et qui permet à une compagnie de garantir le paiement de ses obligations et de ses débentures en consentant une hypothèque grevant ses propriétés et ses recettes, présentes et futures. Le présent article se lit ainsi :

Une compagnie est en déconfiture aux termes du présent acte, dans tous les cas qui constituent insolvabilité en vertu des articles 5 et 6 de l'Acte des liquidations, à l'exception que l'alinéa (g) de l'article 5 de ce dernier acte ne s'applique pas aux cas où des fidéicommissaires auraient, sous l'autorité des dispositions de l'article 94 de l'Acte des chemins de fer, pris, pour des porteurs d'obligations, possession d'un chemin de fer ou d'une section de chemin de fer.

M. FRASER : Cela se rapporte aux hypothèques?

M. WADE : Oui, le paragraphe 2 de l'article 94 de la loi des chemins de fer dit que:

Pour le même acte la compagnie pourra conférer aux porteurs de ces obligations, débentures ou autres effets négociables, ou aux fidéicommissaires nommés dans l'acte, tous et chacun les pouvoirs, droits et recours conférés par le présent acte au sujet des dites obligations, débentures ou autres effets négociables, et tous autres pouvoirs, droits et recours non incompatibles avec le présent acte, ou elle pourra res-

treindre l'exercice, par les porteurs de ces effets, de tout pouvoir, privilège ou recours conféré par le présent acte, selon le cas.

Si les honorables députés veulent consulter l'article 84 et les articles suivants ils verront que les porteurs d'obligations ont des pouvoirs——

M. MONK : Sont-ce les statuts revisés que cite mon honorable ami (M. Wade)?

M. WADE : Je cite l'acte de 1888, la loi refondue des chemins de fer. C'est l'article auquel le bill fait allusion et il contient les prescriptions de la loi actuelle. Nous ignorons si le projet de loi concernant les chemins de fer adopté aujourd'hui par cette Chambre deviendra exécutoire un jour ; il ne peut donc pas servir de base à nos travaux. Ceci ne s'applique qu'aux pouvoirs qu'on pourrait donner aux porteurs d'obligations, de garantir le paiement des obligations et des débentures en vertu de la loi des chemins de fer de 1888. La compagnie a le pouvoir de créer un fidéicommis pour garantir ses débentures, et elle peut autoriser en même temps les porteurs d'obligations à prendre possession de la voie ferrée. L'acte pourvoit au moyen que les porteurs d'obligations devront employer pour prendre possession du réseau. Il décrète que le paragraphe (G) ne s'appliquera pas dans ces cas-là. Ce paragraphe (G) de la loi des liquidations cite, entre autres actes de faillite de la part d'une compagnie, le suivant :

Si elle fait une cession ou un transport général de ses biens au profit de ses créanciers ; ou si, étant incapable de satisfaire pleinement à ses engagements, elle vend ou transporte la totalité ou la principale partie de son fonds de commerce ou de son actif, sans le consentement de ses créanciers, ou sans satisfaire à leurs réclamations.

Cet article déclare virtuellement qu'un acte de fidéicommis ayant pour but de garantir le paiement des débentures ou des obligations n'est pas une cession dans le sens du paragraphe (g). La seule chose que nous ayons à considérer est l'effet que l'amendement projeté doit avoir sur cet article car, sans lui, cette cession ne constitue pas un acte de faillite. Une compagnie peut être en déconfiture pour d'autres raisons qu'énumèrent les paragraphes (a) à (h), inclusivement. Il n'y a pas de réserve quant aux autres, mais lorsqu'il s'agit du paragraphe (g) l'article statue que la cession ou la prise de possession des biens par les porteurs d'obligations, en vertu des clauses d'un acte de fidéicommis ne remplit pas les conditions mentionnées dans ce paragraphe, puis il ajoute :

Et à l'exception, de plus, que le délai pour garantir ou composer, déterminé par l'article 6 de l'Acte des liquidations, sera de quinze jours au lieu de soixante.

Et le présent amendement :

Mais ce transport aux fidéicommissaires ne soustraira pas ce chemin de fer aux dispositions du présent acte.

C'est-à-dire que le fait seul du transport, le fait seul de la prise de possession par les syndics ne fera pas tomber la compagnie sous le coup des dispositions du présent acte. Si elle est en déconfiture pour d'autres raisons, alors les dispositions de l'acte s'appliqueront. A mon avis, l'addition de ces mots ne fait guère de différence. L'exception ne signifie rien de plus que ce qu'elle exprime et, puisqu'il en est ainsi, ces mots sont presque inutiles. Je suppose qu'ils ont pour but de faire disparaître toute incertitude. L'acte s'applique à une compagnie qui a consenti une hypothèque en garantie de ses obligations, lorsque les porteurs d'obligations ont pris possession du chemin en vertu des clauses du contrat hypothécaire. En outre, si les créances chidographaires ne sont pas acquittées ou si la compagnie a négligé d'exploiter le chemin pendant le délai fixé par l'article, alors, les créanciers d'abord ou, à défaut, une personne quelconque, peuvent intenter des procédures devant la cour de l'Echiquier afin d'obtenir un décret pour faire vendre le chemin. Je suppose que le tribunal a plein pouvoir de faire ce qui est juste et que tout décret de vente qui serait accordé dans les circonstances tient compte des droits des porteurs d'obligations. En pareil cas, lorsque les porteurs d'obligations sont intervenus et exploitent le chemin dans le dessein d'obtenir le paiement de leurs obligations ou de l'int,rêt, je crois que la cour hésiterait à ordonner la vente à la demande des créanciers chirographaires, si cette vente devait nuire aux créanciers hypothécaires, les porteurs d'obligations.

L'honorable M. HAGGART : Sous l'empire de la loi de 1899, la cour de l'Echiquier a le pouvoir d'ordonner soit la forclusion ou la vente, lorsqu'un chemin de fer est en déconfiture, ou de nommer un séquestre. Supposons qu'elle nomme un séquestre au lieu d'ordonner la forclusion ou la vente, est-ce qu'un créancier ayant obtenu un jugement sous l'empire du présent acte ou de l'amendement que propose le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine), aura le pouvoir de mettre de côté l'ordonnance du tribunal et de faire vendre le chemin ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne le pense pas. Je crois pouvoir indiquer à mon honorable ami comment nous pourrions bien faire comprendre que rien de ce qui se fait maintenant n'influera sur les procédures intentées en vertu de cet acte devant la cour de l'Echiquier. Nous pourrions ajouter quelques mots à l'article 6 qui se lirait ainsi :

Est abrogé le chapitre 44 des Statuts de 1899, intitulé: " Acte concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier en matière de dettes de chemins de fer, sauf en ce qui a trait aux procédures pendantes.

Pour aplanir la difficulté que j'ai prévue, nous pourrions ajouter ces mots " sauf en ce qui a trait aux procédures pendantes ".

M. MONK : Cette clause conditionnelle aplanit l'objection que je prévoyais relativement à l'article que nous venons d'adopter. Cependant, il est évident que le statut de 1899 a été adopté pour pourvoir à des cas qui se présentaient alors. Je suppose que cet amendement, ainsi libellé, couvre non seulement les procédures actuellement pendantes, mais aussi celles qui avaient été intentées en vertu du statut de 1899. Lorsqu'un séquestre aura été nommé, les autres procédures se continueront. J'ai préparé l'amendement suivant, mais celui de mon honorable ami vaut probablement mieux :

Mais toutes les procédures intentées sous l'empire des dispositions du dit acte seront continuées et terminées, comme si cette abrogation n'avait pas eu lieu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela vaut mieux ; j'accepte cet amendement. On avait songé à cela.

Si je ne me trompe, toutes les poursuites dirigées sous l'empire de la loi de 1899 devront se continuer, comme si la loi n'avait pas été abrogée.

M. MONK : Précisément.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A mon avis, toutes poursuites commencées sous l'empire d'une loi ne sauraient être atteintes par une loi subséquente ; car autrement ce serait ôter toute valeur à notre législation. Quand le parlement a législativement donné juridiction à un tribunal il ne saurait révoquer sa loi le lendemain et annuler toutes les poursuites dirigées sous l'empire de cette loi.

On adopte l'article ainsi amendé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Au cours d'un débat précédent sur ce bill, le chef de l'opposition a formulé quelques observations sur l'importance de ne pas dépouiller les tribunaux provinciaux de la juridiction dont ils sont actuellement revêtus, et j'ai promis d'étudier la chose. J'ai donc élaboré un amendement que je soumets aujourd'hui à la Chambre, amendement qui tend à protéger les tribunaux provinciaux, relativement à la juridiction qu'ils possèdent maintenant sur les compagnies de chemins de fer. Je propose l'insertion de l'amendement qui suit, à titre de premier alinéa de l'article 1 :

Nulle disposition contenue dans la présente loi ne portera atteinte à la juridiction que possède tout tribunal d'une province, sur toutes les questions ci-haut mentionnées, intéressant les chemins de fer ou leurs sections qui se trouvent entièrement dans les limites de la province, et les cours supérieures d'une province revêtues de cette juridiction auront, relativement à ces chemins de fer et sections de chemins de fer, juridiction concurrente avec la cour de l'Echiquier qui possède maintenant cette juridiction.

J'étais d'avis que la loi en délibération, dans sa teneur primitive, ne porterait pas atteinte à la juridiction dont les tribunaux provinciaux sont actuellement revêtus; mais comme le chef de l'opposition a exprimé quelque doute à cet égard, j'ai cru que, par déférence pour son opinion, je devais soumettre l'amendement en question. On parerait peut-être à toute ambiguïté, en employant la formule que voici : " continueront à exercer, relativement à ces chemins de fer et à leurs sections, juridiction concurrente."

M. FRASER : Voici l'objection qui se présente : est-ce qu'en légiférant dans ce sens, le parlement ne donne pas à entendre qu'il peut s'arroger le droit d'enlever leur juridiction aux tribunaux provinciaux ? Il faut bien se garder de donner à entendre que le parlement peut législativement porter atteinte aux pouvoirs des tribunaux dans les limites des provinces, ne leur laissant que la juridiction dont il ne peut les dépouiller.

M. MONK : L'amendement en question n'affirme rien de semblable.

M. FRASER : On le donne à entendre, par le fait même qu'on légifère dans ce sens.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le chef de l'opposition est d'avis que, dans certaines provinces, la cour Supérieure a juridiction dans l'espèce. Nous voulons qu'elle continue à exercer cette juridiction, mais ne voulons rien y ajouter. Nous sommes en train de créer une nouvelle juridiction qui permettra à la cour de l'Echiquier d'évoquer à son tribunal les questions dont les cours provinciales sont impuissantes à prendre connaissance. C'est bien là l'intention du comité, n'est-ce pas ?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'amendement à l'étude ne tend qu'à remplir l'intention du comité.

On adopte l'article, ainsi amendé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On se le rappelle, sans doute, au cours de la délibération de l'article 3 du bill à l'étude, on a soulevé la question de savoir si le séquestre a le droit d'effectuer quelques frais relativement à l'achèvement de la voie ferrée. On m'a demandé d'élaborer un amendement, de façon à mettre hors de doute que le séquestre n'a le droit de rien faire relativement aux travaux nouveaux sans l'autorisation de la cour. Je propose donc l'insertion d'un article entre les articles 3 et 4, à titre d'article 3a, dont voici la teneur :

En outre, le séquestre pourra, si la cour lui donne des instructions à cet égard, soit au moment de sa nomination ou subséquemment, accomplir tous les actes voulus pour le parachèvement des travaux de construction ou d'outillage du chemin de fer ou d'aucune de ses sections.

On aura ainsi la certitude qu'il ne se fera rien qu'avec l'autorisation du tribunal.

On adopte l'article en question.

M. WADE : Il est un point que je désire signaler à l'attention du ministre de la Justice, au sujet de la juridiction de la cour de l'Echiquier. Il s'agit de savoir s'il est utile d'étendre la juridiction de ce tribunal, surtout en vue du dernier amendement qui semble établir clairement que les tribunaux provinciaux n'auront pas de juridiction sur un chemin de fer qui n'est qu'en partie dans une province et qui s'étend au delà des limites de cette province. L'article 75 du chapitre 135 définit la juridiction de la cour de l'Echiquier :

La cour de l'Echiquier aura juridiction exclusive en première instance chaque fois que demande sera faite ou que remède sera cherché au sujet de toutes matières qui pourraient, en Angleterre, avoir fait le sujet de poursuites dirigées ou d'actions intentées devant la cour de l'Echiquier, division des revenus, contre la Couronne.

L'article 76 porte :

La cour de l'Echiquier aura juridiction concurrente en première instance avec les cours des différentes provinces, dans toutes les autres poursuites d'une nature civile d'après le droit commun ou l'équité, dans lesquelles la Couronne, dans l'intérêt du Canada, sera demanderesse ou requérante.

Sous l'empire de l'article 76, la cour de l'Echiquier aurait le pouvoir d'accorder une injonction ou celui d'adopter toute mesure extraordinaire de ce genre. L'article en question, on le voit, porte :

La cour de l'Echiquier aura juridiction concurrente en première instance avec les autres poursuites d'une nature civile d'après le droit commun ou l'équité, dans lesquelles la Couronne, dans l'intérêt du Canada, sera demanderesse ou requérante.

Si la cour provinciale n'a pas juridiction sur un chemin de fer qui traverse deux provinces, alors, sous l'empire de cet article, la cour de l'Echiquier n'aurait pas la juridiction voulue pour accorder ce remède relativement à un chemin de fer qui traverse deux provinces, et sa juridiction se limiterait à celle qui lui est conférée par la loi en délibération, juridiction qui se borne à la question de vente, à la demande soit d'un créancier, soit d'un détenteur d'obligations ou d'un porteur d'hypothèques. Comme la chose me semble prêter au doute, je la signale au ministre de la Justice et j'appelle aussi son attention sur les dispositions des articles 86 et 88 au sujet de l'exécution des jugements de la cour d'Echiquier.

M. FRASER : L'honorable député ne pense-t-il pas que les mots "à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux," dans le paragraphe (a) de l'article 1 du bill en discussion, intéressent la Couronne ? Sinon, cette loi ne s'appliquerait pas aux causes dans lesquelles la Couronne est intéressée.

M. WADE : Voilà qui vient précisément à l'appui de ma thèse. La création de la juridiction conférée par le bill a l'étude à la cour de l'Echiquier donne à entendre que les cours provinciales n'ont pas juridiction sur un chemin de fer qui traverse deux provinces ; c'est-à-dire qu'elles n'ont juridiction que dans les limites de la province.

M. FRASER : L'article que nous a lu l'honorable député et qui déclare que la cour de l'Echiquier aura juridiction concurrente avec les cours provinciales, ne s'applique-t-il pas exclusivement aux causes dans lesquelles la Couronne est partie intéressée au litige ?

M. WADE : Sans doute, cet article ne s'applique qu'aux causes auxquelles la Couronne est partie intéressée.

M. FRASER : S'applique-t-il à ces causes seules ?

M. WADE : Oui. Relisons l'article :

La cour de l'Echiquier aura juridiction concurrente en première instance avec les cours des différentes provinces dans toutes les autres poursuites d'une nature civile d'après le droit commun ou l'équité, dans lesquelles la Couronne, dans l'intérêt du Canada, sera demanderesse ou requérante.

Voici, par exemple, une compagnie qui a entrepris de construire un chemin de fer pour le gouvernement qui lui accorde un subvention dans ce but ; or, supposons que le gouvernement a versé à la compagnie une partie de la subvention et qu'il désire faire exécuter les contrats. Je me demande, en pareilles circonstances, quelle serait la juridiction de la cour de l'Echiquier. S'il s'agit d'un chemin de fer qui traverse deux provinces, y a-t-il un tribunal qui ait juridiction dans l'espèce ? Il importe de dissiper tout doute au sujet de la juridiction attribuée à la cour de l'Echiquier.

M. FRASER : A mon avis, en pareilles circonstances, le gouvernement pourrait prendre possession du chemin de fer, mais non pas le faire vendre. Le gouvernement ne pourrait vendre ce chemin de fer, que s'il était stipulé expressément au contrat qu'il est autorisé à le faire.

M. WADE : Si le gouvernement était créancier, il est hors de doute qu'il pourrait diriger des poursuites sous l'empire du bill à l'étude.

Il est fait rapport sur le bill qui est voté en troisième déibération et adopté.

PENSIONS DE RETRAITE DES JUGES.

La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer le projet de résolution que voici :

Résolu,—Qu'il est expédient d'amender l'Acte de la cour Suprême et de la cour de l'Echiquier et l'Acte concernant les juges des cours provinciales, et de prescrire comme suit :—

1. Si un juge de la cour Suprême du Canada ou de la cour de l'Echiquier du Canada, ou de toute cour supérieure du Canada, donne sa démission, Sa Majesté pourra, par lettres pa-

tentes sous le grand sceau, énonçant l'âge de ce juge et la durée de ses services, lui accorder une pension égale au traitement qu'il recevait lors de sa démission, à compter de la date de cette démission, et cette pension lui sera servie sa vie durant, pourvu que ce juge ait :

(a) atteint l'âge de soixante-quinze ans et ait rempli la charge de juge d'une ou plusieurs de ces cours, ou à ce titre et à titre de magistrat stipendiaire dans les Territoires du Nord-Ouest, pendant vingt ans ou plus ; ou

(b) atteint l'âge de soixante-dix ans et ait rempli la charge de juge d'une ou plusieurs de ces cours pendant vingt-cinq ans ou plus ; ou

(c) ait rempli la charge de juge d'une ou plusieurs de ces cours pendant trente ans, ou plus.

2. Si un juge de la cour Suprême du Canada ou de la cour de l'Echiquier du Canada, ou d'une cour supérieure d'aucune des provinces du Canada, donne ou a déjà donné sa démission à ce titre, pour accepter la charge de lieutenant-gouverneur d'une province, et s'il occupe ou s'il a occupé le poste de lieutenant-gouverneur, et qu'il n'ait pas autrement qualité pour recevoir une pension de retraite à titre de juge, il sera toujours loisible à Sa Majesté, après l'expiration de la période de service de ce juge comme lieutenant-gouverneur, de lui accorder une pension égale aux deux tiers du traitement attaché à la charge judiciaire qu'il remplissait à l'époque de sa démission, à dater de l'émission des dites lettres patentes, cette pension devant lui être servie sa vie durant.

3. Tout juge de cour de comté qui aura atteint l'âge de quatre-vingts ans sera forcément mis à la retraite ; et à tout juge qui sera ainsi retraité, ou qui, ayant atteint l'âge de soixante-quinze ans, donnera sa démission, et qui, dans l'un ou l'autre cas, aura empli sa charge pendant une période de vingt-cinq ans ou plus, Sa Majesté pourra accorder une pension égale au traitement qu'il recevait à l'époque de sa retraite, ou s'il a rempli sa charge à ce titre pendant une période moindre que vingt-cinq ans une pension égale aux deux tiers de ce traitement : Toutefois, à tout juge qui sera ainsi forcément retraité, ou qui aura donné sa démission dans les ans qui suivront la promulgation de la loi basée sur les présentes résolutions il pourra être accordé une pension égale au plein traitement qu'il recevait lors de sa mise à la retraite ou de sa démission, quel que soit le nombre d'années pendant lesquelles il aura rempli sa charge.

4. Si un juge d'une cour de comté, après avoir rempli sa charge pendant une période de vingt-cinq ans et avoir été atteint d'une infirmité incurable ne lui permettant pas de remplir utilement ses fonctions, donne sa démission, Sa Majesté pourra, par lettres patentes sous le grand sceau du Canada, lui accorder une pension égale au traitement annuel qu'il recevait lors de sa démission, ladite pension devant compter de la date de sa démission et lui être servie sa vie durant.—Le ministre de la Justice.

Article 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chs. Fitzpatrick) : A titre d'éclaircissements, je dois faire observer que le premier article, ayant trait aux juges de la cour Supérieure, ainsi qu'à ceux de la cour de l'Echiquier et de la cour Suprême, porte qu'ils auront droit, à leur retraite, de toucher le montant de leur traitement dans toute son intégrité, pourvu qu'il se présente une des conditions que voici : que le juge ait 75 ans révolus et compte 20 années de service ; ou qu'il ait atteint l'âge de 75 ans et ait à son actif 25 années de service ; ou 30 années de service, abstraction faite de l'âge.

Article 4.

M. SPROULE : Pourquoi cette distinction entre les magistrats stipendiaires du Nord-Ouest et ceux des autres provinces?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit ici d'une disposition spéciale rendue applicable au juge Richardson, qui demeure au Nord-Ouest depuis le commencement même de l'organisation des Territoires et y exerce les fonctions de magistrat stipendiaire depuis de longues années.

Pendant qu'il exerçait ces fonctions, il remplissait réellement les devoirs d'un juge de la cour Supérieure. Il est très âgé, et il ne serait pas juste d'accorder à d'autres qui n'ont pas rendu de plus grands services que lui, de toucher, à leur retraite, leur traitement dans son intégrité, et de ne pas le faire bénéficier du même avantage. Cette disposition s'applique donc au juge Richardson, de Régina.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je tiendrais à savoir ce que le ministre de la Justice se propose de faire relativement aux juges devenus impuissants à remplir leurs fonctions, non pas en raison d'âge, mais par suite d'infirmités. Il faudrait établir quelque disposition à cet égard. Mes observations s'appliquent au cas d'un juge, encore jeune, devenu infirme au point qu'il ne pourra plus désormais siéger à la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse. Il faudrait insérer au bill quelque disposition s'appliquant à pareil cas.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est sans doute le juge Henry, d'Halifax, que l'honorable député veut désigner, et j'avoue que c'est un cas des plus pénibles.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : C'est de lui que je veux parler.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le juge Henry est un homme fort distingué, appelé à la magistrature par sir John Thompson il y a un certain nombre d'années, et qui, ces années dernières, a été atteint d'une infirmité qui le met dans l'impossibilité de communiquer ses idées ou remplir les devoirs de sa charge. C'est une de ces situations pénibles, auxquelles il m'est bien difficile de remédier, et je préférerais que l'honorable député ne me demandât pas d'y pourvoir en ce moment. Nous sympathisons tous vivement avec le juge Henry et je prierais l'honorable député de laisser la chose en suspens pour le moment, au moins.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je me repose volontiers sur le ministre du soin de cette affaire.

M. WADE : Je veux bien aussi que le règlement de cette affaire soit laissée aux soins du ministre ; mais je tiens à profiter de l'occasion pour dire un mot à l'appui des observations formulées par le député de Victoria (l'honorable M. Ross). La situation du juge Henry en est une des plus pénibles. Il est encore relativement jeune, ayant exercé la magistrature pendant dix ans au plus, et j'espère que le ministre de la Justice verra jour à accorder l'aide la plus généreuse possible. Permettez-moi, M. le président, de faire allusion à un débat antérieur, au cours duquel le ministre de la Justice nous a déclaré, l'autre jour, qu'il ne se proposait pas, pour le moment, de remanier le traitement des juges. Je renouvelle ici les vives instances que j'ai déjà faites auprès d'un de ses prédécesseurs, au sujet de l'insuffisance des traitements payés aux juges de la Nouvelle-Ecosse. Ils ne touchent que $4,000, bien qu'ils exercent des fonctions tout aussi importantes que celles des juges des autres provinces, qui touchent $5,000. Pareille anomalie me semble inexplicable ; en outre c'est une injustice flagrante. J'en appelle ici à l'esprit de justice de tous les membres de cette Chambre, qui, j'en suis convaincu, seront d'accord à dire avec moi qu'il faut remanier ces traitements.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'autre jour, le député d'Elgin (M. Robinson) a fait allusion à la situation du juge Hughes de Saint-Thomas et je dois lui dire que j'ai l'espoir de pouvoir accéder à ses vœux à cet égard.

On fait rapport sur les résolutions qui subissent leur première lecture.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que les résolutions soient votées en deuxième délibération et adoptées.

M. J. ROBINSON (Elgin) : M. l'Orateur, j'ai demandé au ministre de la Justice de n'appliquer cette dispositon au juge Hughes, du comté d'Elgin, que lorsqu'il aura atteint sa cinquantième année de service à titre de juge de la cour de comté, et le ministre m'a promis de le faire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député a appelé mon attention sur la situation du juge Hughes et je compte faire, plus tard, une déclaration à cet égard; mais en attendant, je dois dire qu'après m'être consulté avec ceux qui sont constitués en autorité, nous jugeons que cette demande, formulée au nom du juge Hughes est fort légitime et nous espérons pouvoir y faire droit.

M. ROBINSON (Elgin) : Merci.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je présente le bill (n° 242) tendant à amender la loi relative à la cour Suprême et à la cour de l'Echiquier, la loi de la cour de l'Echiquier et la loi concernant les juges des cours provinciales. On adopte la motion et le bill est voté en première et deuxième délibérations ; puis il est étudié en séance du comité, et après présentation du rapport, il est voté en troisième délibération et adopté.

AMENDEMENT DE LA LOI DES PENITENCIERS.

La Chambre se forme en comité, afin de délibérer le bill (n° 217), relativement aux pénitenciers.—(Le ministre de la Justice.)

Article 42—visiteurs,

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a une légère modification ici. Aux termes de l'article 41 des statuts revisés du Canada, chapitre 182, outre les personnes désignées dans cet article, comme autorisées à visiter les pénitenciers, figurent les membres de toute législature provinciale. Or, comme les membres de ces législatures n'ont pas d'autorité sur nos pénitenciers, j'ai cru devoir les rayer de la liste. Ils ne sont pas en lieu d'exercer leur surveillance sur une institution qui est exclusivement soumise à notre autorité.

Article 45—admission des prisonniers.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai jugé nécessaire de modifier cet article, par l'insertion des mots "à moins qu'il ne soit attesté par le médecin du pénitencier qu'il est atteint de quelque maladie infectieuse ou contagieuse." A l'époque ou l'épidémie de la petite vérole sévissait à Saint-Vincent de Paul, on a admis au pénitencier des prisonniers atteints de cette maladie, et il en a résulté de graves inconvénients. Si un prisonnier, atteint d'une maladie contagieuse, arrive au pénitencier, nous avons cru devoir nous réserver le droit de lui refuser admission, tant qu'il n'est pas guéri car, sans cela, il en résulterait des inconvénients de tout genre pour le pénitencier.

M. FOWLER : A mon avis, il faudrait ajouter quelques mots portant qu'en pareilles circonstances, le prisonnier sera reconduit au lieu d'où il est venu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En effet, ce serait préférable. Laissons cet article en suspens.

L'article demeure en suspens.

Article 46, paragraphe 2—garde des forçats, à dater de la sentence,

M. FOWLER : Si je ne me trompe, cette formalité s'accomplit avant le départ du prisonnier pour le pénitencier. Il serait préférable que ce certificat fut donné par le juge, plutôt que par le greffier de la cour.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette dispositon tend à nous autoriser à transférer les prisonniers d'un pénitencier trop encombré, à un autre. Ainsi, au pénitencier de la Montagne de Pierre, il y a encombrement

de prisonniers et il est urgent d'en transférer quelques-uns à Saint-Vincent de Paul. Aujourd'hui cette autorisation nous manque.

M. FOWLER : Voici, par exemple, un individu des provinces maritimes qui est condamné au pénitencier ; et au lieu de l'incarcérer à Dorchester, on le conduit à Saint-Vincent de Paul ou à Kingston. Le certificat du juge serait préférable à celui du greffier. Le juge est revêtu d'une plus grande responsabilité que l'autre fonctionnaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ferai observer à l'honorable député qu'il s'agit ici d'un exemplaire de la sentence, dressée sur les procès-verbaux de la cour et attestée par le juge ou par le greffier. Telle est la loi, dans sa teneur actuelle. Cette disposition de la loi a sans doute sa raison d'être, bien que le motif m'échappe pour le moment. Il me répugnerait de modifier cet article, sans l'avoir plus mûrement étudier

Le comité rend compte de ses travaux.

SUBSIDES—ADOPTION EN DERNIERE EPREUVE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me propose de demander à la Chambre d'adopter définitivement les articles du budget supplémentaire de la dernière année financière qui n'ont pas encore été votés, et cela afin de pouvoir compléter le bill des subsides. Non seulement l'exercice est-il clos, mais l'époque fixée pour la clôture des comptes de l'exercice approche rapidement, et en pareilles circonstances, il importe de donner la préférence à la délibération de ces crédits.

Chemin de fer et Canaux—imputable sur le compte du capital. Rapide des Galops, approfondissement et élargissement, $2,500.

M. REID (Grenville) : Je tiendrais à avoir des éclaircissements au sujet de ce crédit. Il s'agit des prévisions budgétaires pour l'exercice 1902-03, sans doute.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose que l'honorable député pourra discuter cet item, comme il le ferait en séance du comité général.

Le MINISTRE DES FINANCES: Il s'agit de paiements à faire à la Compagnie Gilbert, pour l'entreprise du chenal des rapides des Galops, question qui a été longuement discutée. Il existe, paraît-il, quelque malentendu au sujet de l'autorisation de ces travaux. Le ministre nous a dit, l'année dernière, qu'il n'avait pas autorisé ces travaux, et à cette époque la chose était encore en délibération. Bien qu'il existât quelque doute au sujet de l'autorisation, les travaux se sont exécutés et aujourd'hui, le ministre nous déclare que ce sont des travaux utiles qu'il faut payer ; et il inscrit un crédit au budget dans ce sens.

Mon ex-collègue, en prenant cette décision, a sans doute pensé que puisqu'on avait consacré tant d'argent à ces travaux, il importait de les terminer. Ces frais, si je ne me trompe, s'élèvent à huit ou neuf cent mille dollars. On les a commencés en 1881, sur la recommandation de John Page, ingénieur en chef des Travaux publics à cette époque. Voilà un certain nombre d'années que ces travaux sont en marche, et dernièrement le ministre a décidé de les compléter. Il a porté à son budget un crédit de $250,000 affecté au paiement de cette créance de la Compagnie Gilbert et il a en outre inscrit au budget principal un autre crédit affecté au parachèvement des travaux.

M. REID (Grenville) : Je me suis opposé à différentes reprises à ces travaux ; mais le ministre des Finances n'est pas au fait de ces travaux, comme l'était son ex-collègue. Je tiens à mettre la situation en pleine lumière. C'est en 1878 et non pas en 1881 que le gouvernement alors au pouvoir donna à l'entreprise les travaux relatifs au chenal du rapide des Galops. L'entreprise fut d'abord adjugée à Wm. Davis et Fils, qui la cédèrent à la Compagnie Gilbert. Elle poussa les travaux pendant quelques années, sous la direction de feu M. Page et réussit à construire un chenal de 200 pieds de largeur à travers ces rapides. Lorsque l'honorable M. Haggart prit la direction du ministère des Chemins de fer, il comprit, après enquête faite, que ce chenal ne pourrait être navigable aux steamers, quand bien même il serait approfondi et élargi. Il modifia donc les devis et fit construire une écluse contigue aux rapides, et qui pourrait être navigable aux steamers qui desservent cette partie du Saint-Laurent. Cette écluse a toujours été utilisée depuis qu'elle a été construite, il y a quelques années, et a franchi l'obstacle que les rapides offraient à la navigation. L'inconvénient, c'est qu'on a construit ce chenal à travers le courant, et quand bien même il aurait la profondeur convenable, il n'offrirait pas aux vaisseaux la sécurité voulue. A l'appui de ce que j'avance, je puis dire que, quand bien même ce chenal aurait une largeur de 200 pieds et une profondeur de 18 pieds, dimensions qu'il ne possède pas, aucune compagnie d'assurance au Canada ou ailleurs ne consentirait à assurer les vaisseaux qui passeraient par ce chenal. Disons comment l'honorable M. Haggart s'est convaincu que la construction de ce chenal n'était pas une œuvre utile. Au cours des travaux de construction, les propriétaires des vaisseaux qui se servaient de ce chenal ne cessaient de protester contre les travaux et de demander la construction d'une nouvelle écluse. Je vais lire à la Chambre quelques-unes des lettres de protestation adressées au gouvernement. Voici une lettre adressée à sir John A. Macdonald par M. Henderson, gérant de la Compagnie des transports de Montréal, qui est une des plus puissantes compagnies de ce genre au pays. Voici cette lettre :

Compagnie des transports de Montréal,
Kingston, 21 octobre 1879.

Sir John A. Macdonald, K.C.B.

Cher monsieur,—Il est venu à ma connaissance un fait dont je tiens à vous informer. Je discutais avec un de nos meilleurs pilotes la question de rendre les rapides navigables aux barges ainsi que les difficultés à surmonter et il me dit que le gouvernement se proposait de commencer les travaux le printemps prochain et de faire un chenal du côté droit des rapides. Il fit observer que ces travaux seraient coûteux et que lorsqu'ils auraient été exécutés, il ajouta que, pour sa part, il préférait se servir du chenal actuel plutôt que d'essayer de faire passer un remorqueur par le chenal nouveau. L'amélioration la plus importante à faire serait d'enlever une certaine batture qui s'étend du côté sud du chenal actuel, et ces travaux ne coûteraient que le cinquième des frais que nécessitera la construction du chenal nouveau. En faisant disparaître cette batture, on mettrait les vaisseaux en état de descendre sans faire de circuit et il serait possible de faire descendre un grand nombre de barges par les rapides. C'est là une question qui veut être étudiée et je vous recommanderais, avant d'entreprendre les travaux, de consulter un certain nombre des meilleurs pilotes qui naviguent sur ce fleuve.

Les ingénieurs peuvent avoir leur utilité mais nous sommes portés à croire que les pilotes sont ceux qui savent le mieux ce qui serait le plus avantageux pour la navigation, et si vous pouvez faire en sorte qu'un dollar fasse plus de bien que cinq dollars en suivant leurs conseils, pourquoi ne les suivriez-vous pas ? Ne négligez pas cette affaire, car je verrais avec peine la répétition des bévues qui ont été commises récemment dans les conseil des travaux.

A vous sincèrement,
(Signé) P. K. HENDERSON.

Voici une autre lettre de M. D. Calvin :

Kingston, Canada,
Garden Island, 29 octobre 1879.

Au ministère des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

Messieurs,—J'ai télégraphié au Conseil des Travaux le 27 au sujet de l'enlèvement de la grosse roche dans le chenal du rapide des Galops (en aval de Prescott) et, n'ayant reçu aucune réponse, je prends la liberté d'écrire. Voici ce qui m'a engagé à vous télégraphier : Durant son séjour à Ottawa, il y a quelques jours, un homme m'a offert $250,000 pour enlever cette roche. Je voudrais savoir s'il a le droit de donner l'entreprise. Il n'y a pas dans le fleuve Saint-Laurent de travaux qui soient d'une nécessité plus urgente que l'enlèvement de cette roche, et il est douteux qu'elle puisse être enlevée lorsque l'eau est haute. L'eau est maintenant de trois pieds au-dessous du niveau ordinaire dans le cœur de l'été, sans compter qu'à cette époque de l'année cela bloquerait le chenal au détriment de la navigation. Je m'excuse de ma présomption, mais je crois que ma présence durant un quart d'heure pourrait être de quelque utilité à votre ministère, si j'allais donner des explications au sujet de cette affaire.

(Signé) D. D. CALVIN.

Je dois dire que la masse de pierre dont il est question dans cette lettre n'a jamais été enlevée ; le travail qui a été fait est entièrement différent. Ci-suit une pétition qui a été adressée à l'honorable commissaire des travaux à Ottawa :

A l'hon. commissaire des Travaux publics,
Ottawa.

Cher monsieur,—On nous informe que le gouvernement a l'intention d'approfondir le rapide des Galops du côté sud du fleuve. Si l'on fait cela nous croyons que l'on commettra une erreur irréparable, vu que cela laissera inévitablement de chaque côté du chenal projeté un mur variant de cinq à sept pieds de hauteur, rempli de sallies de roc raboteuses et que le vent, soufflant en travers du fleuve dans l'une ou l'autre direction, pousserait les bateaux remorqués contre ce mur raboteux et les coulerait à fond ; de plus, l'ouverture de ce chenal ferait baisser l'eau en amont de 1 à 1½ pieds. Or, il y a déjà, du côté nord du fleuve, un chenal de 400 pieds de largeur, et la seule obstruction qu'il y ait dans ce chenal est une grosse roche d'environ dix pieds de diamètre et à une profondeur de six ou sept pieds au-dessous de l'eau. L'enlèvement de cette roche ne ferait pas baisser l'eau en amont, et nous espérons qu'au lieu de creuser un chenal de côté sud du fleuve, le gouvernement fera enlever cette grosse roche, nous donnant ainsi un bon chenal où les embarcations pourront naviguer en toute sûreté.

Vos obéissants serviteurs,

D. D. Calvin, J. A. Breck, Capt. S. Anderson, John Donnelly, Joseph Murray, John Gaskin, Folger Bros., A. Gunn, Hugh Scott, Montreal Forwarding Co. (Limited), James Stewart, agent ; St. Lawrence & Chicago Forwarding Co., John McFarlane, agent, D. Macphie, manager ; Montréal Transportation Co., Hugh McLennan, président.

P.S.—Nous avons l'honneur de vous référer au rapport de Thomas Keefer sur ce sujet, alors que Hamilton Merritt était commissaire-en-chef, vers l'an 1841 ou 1842.

Voici quelques autres lettres :

Kingston, 1er novembre 1880.

A l'hon. ministre des Travaux Publics,
Ottawa.

Monsieur,—Je suis pilote sur le fleuve Saint-Laurent depuis 1828, et je sais ce que je dis en déclarant que si le chenal du rapide des Galops est creusé là où votre remorqueur à chaîne est maintenant à l'œuvre, cela fera certainement baisser le niveau de l'eau en amont. Même à l'heure qu'il est, la faible quantité de travaux qui ont été faits a été visiblement nuisible. Pour me servir d'un exemple bien simble, cela produit le même effet que produirait l'enlèvement d'un barrage sur un cours d'eau. Or, au lieu de faire un nouveau chenal là où vos hommes sont actuellement employés, si vous vous servez du remorqueur à chaîne pour enlever la grosse roche qui obstrue le chenal actuel, nous pourrons alors descendre dix ou onze barges au lieu de quatre, comme à présent. On a prétendu que le remorqueur à chaîne ne peut être placé près de la roche, mais je me chargerais moi-même de l'y placer et je pourrais fournir une garantie à l'effet que je puis faire ce que j'entreprends.

A vous sincèrement,
(Signé) JOHN SUGHRUE.
Patron du vapeur "Chieftain".

J'ai moi-même été pilote sur le Saint-Laurent durant trente ans et j'approuve ce qui précède.
(Signé) Capt. S. ANDERSON,
Patron du vapeur " Hiram-Calvin ".

Sainte-Catherine, 1er juillet 1881.

A l'hon. sir Charles Tupper,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Cher monsieur,—Après avoir longuement et minutieusement étudié le projet d'enlèvement de la roche qui obstrue la navigation au rapide des Galops dans le fleuve Saint-Laurent, je suis convaincu que si les travaux d'enlèvement sont menés à bonne fin, les résultats ne seront pas tels qu'on le désire, pour la raison qu'en enlevant cette obstruction l'on permettra à l'eau de s'écouler beaucoup plus rapidement, et conséquemment, le niveau de l'eau à la tête du rapide baissera en proportion. Au lieu de huit ou neuf pieds d'eau (selon le cas) à l'entrée du canal, que nous avons maintenant, vous constaterez que l'eau aura baissé en proportion du chenal que vous ouvrez pour laisser échapper l'eau. Je crois avoir mûri un plan qui, s'il est mis à exécution, donnera la profondeur d'eau désirée dans le rapide, et vous donnera en même temps de dix-huit pouces à deux pieds de plus que vous n'en avez maintenant à la tête du canal. Je vais prendre des mesures pour aller à Ottawa à mes propres frais et je vous exposerai mon plan, si vous le croyez digne de considération. Je suis certain que s'il est adopté il donnera les résultats désirés et cela moyennant une dépense de moins de la moitié du coût de l'enlèvement de la roche. Lors même que celle-ci serait enlevée avec succès, cela ne ferait pas disparaître les inconvénients dont on se plaint. Tout ce que je demande c'est que, si vous adoptez mon projet, vous me donniez la préférence pour l'exécution des travaux.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) ELI HIGGINS.

Kingston, 15 août 1884.

Au ministre des Travaux publics.

Cher monsieur,—Notre plus ancien capitaine de remorqueur m'a fait une représentation en termes si énergiques que je considère comme un devoir de vous communiquer son opinion. Je veux parler du pétardement pour ouvrir un nouveau chenal dans le rapide des Galops. Il dit que depuis six ans on est à faire un nouveau chenal dans un endroit où le volume d'eau ne coule pas naturellement, et qu'on n'en fera jamais un bon chenal pour y descendre des barges à la remorque. Il y a environ quatre ans le signataire a écrit une lettre dans le même sens, peu de temps après le commencement des travaux, mais on ne s'en est nullement occupé. Les ingénieurs peuvent avoir leur mérite, mais nous sommes d'avis que les pilotes et ceux qui connaissent le fleuve et ses courants auraient dû être consultés. Ce matin, on a encore insisté auprès de moi à ce sujet, car les pilotes prétendent que durant la saison des eaux basses, ce nouveau courant attirera une partie de l'eau du chenal naturel et rendra impossible la navigation avec un grand nombre de bateaux à la remorque. Cette lettre n'est pas écrite dans le but de critiquer, mais dans la meilleure intention possible. Le nouveau chenal, lorsqu'il sera terminée, ne pourra jamais être utilisé pour remorquer des barges, vu que le courant n'entre pas directement aux extrémités supérieures et que les barges seront poussées à la dérive par le courant, du côté de babord, avant que l'on puisse les faire entrer dans le chenal. On peut maintenant remorquer six barges dans le chenal naturel, mais il sera impossible de descendre quatre barges lorsque le nouveau chenal sera terminé. Ce sera une grande calamité si vous détruisez ce chenal.

A vous sincèrement,
(Signé) P. R. HENDERSON.

Il y a ici lettres sur lettres qui ont été adressées à l'honorable ministre et qui protestent contre le creusement de ce chenal où il a été creusé, non seulement parce que les navires ne pouvaient y naviguer en sûreté, mais encore parce que l'on y pratiquait une coupe ayant pour effet de diminuer considérablement la profondeur des eaux du Saint-Laurent. Je suppose que cela a pu être l'une des raisons qui ont engagé le ministre alors en fonctions à modifier le projet et à construire une très grande écluse à la tête du canal, afin que les navires pussent entrer dans le canal, passer dans les écluses et rentrer dans le fleuve sans le moindre danger. Le même raisonnement s'applique aux navires qui remontent. Cependant, je dois dire que ces entrepreneurs ont continué les travaux et les ont transmis au gouvernement. Pendant que les travaux étaient en voie d'exécution, le bruit circulait dans cette partie du pays que les entrepreneurs n'avaient pas exécuté leur contrat ou, en d'autres termes, qu'ils avaient été payés en entier pour faire un chenal de 200 pieds de largeur et que, nonobstant leur déclaration à l'effet qu'il y avait dix-sept pieds d'eau libre dans ce chenal, on prétendait qu'ils avaient abandonné les travaux après avoir dragué une partie de la roche, et que la profondeur de l'eau dans le chenal n'était que de 10 pieds. De fait tout le monde croyait que c'était là la vérité. Ils l'ont laissé en cet état parce qu'ils croyaient que nul gros navire n'y pourrait jamais naviguer en sûreté, et parce qu'ils avaient obtenu une autre entreprise du gouvernement sur le canal Cornwall, ce qui leur donnait quelque chose à faire. Cependant, peu de temps après mon élection, en 1891, des gens qui étaient employés à ces travaux sont venus me trouver et ont déclaré que les entrepreneurs avaient laissé les travaux en cet état. Ceux qui ont fait ces déclarations sont des hommes honorables, et deux d'entre eux sont des employés du gouvernement, l'un étant chargé du navire du gouvernement employé à ces travaux. Il m'a dit qu'il désirait me donner ces renseignements parce que si des navires tentaient de franchir ce chenal, il leur arriverait certainement des accidents. Je lui ai demandé s'il me donnerait les renseignements sous sa propre signature. C'est ce qu'il a fait et voici sa déclaration :

Je, John Stitt, du village de Cardinal, dans le comté de Grenville, gardien du remorqueur à chaine, déclare par les présentes :

1. Que j'ai été gardien de ce dragueur durant la dernière saison (1888) où il a été employé par MM. Gilbert et Frères à faire le chenal connu sous le nom de chenal des Galops.

2. Que j'étais sur le dragueur durant le temps où il a travaillé durant cette saison et que j'ai constamment et en diverses occasions vu les

sondages qui ont été faits sur toutes les battures des travaux.

3. Que ledit dragueur a quitté les battures suivantes dans ledit chenal, laissant les travaux dans l'état suivant, savoir :

1. Le ou vers le 16 juillet 1888, il travaillait sur la batture du nord, à la coupe No 5, à 169 pieds à l'est d'O——, et il est parti de cet endroit laissant une protubérance sur laquelle l'eau n'avait qu'une profondeur le 10 pieds. Il n'est jamais retourné pour l'enlever. Ceci est situé en amont de ce qui est connu sous le nom de " Batture de l'Ile ", en aval de l'Ile Adams et au nord de la batture Calédonia.

2. Le ou vers le 6 octobre 1888, il travaillait sur la batture de l'île, sur les coupes Nos 3 et 4 à 250 pieds à l'est d'O. Il est parti de là ne laissant qu'une profondeur de 14 pieds d'eau. Il n'est jamais retourné pour enlever l'obstruction.

Sur la même batture, à 200 pieds à l'est d'O., sur la coupe No 7, il est parti laissant une profondeur d'eau de 16 pieds. Sur la même batture, coupe No 2, il est parti laissant une profondeur d'eau de 16 pieds et deux-dixièmes.

Le 19 septembre 1888, sur la barre inférieure, coupe No 0½, il a quitté trois positions laissant une profondeur de 2 pieds moindre que la profondeur requise. Le ou vers le 9 juillet 1888, à la tête de la batture Calédonia, il y avait une grosse roche qui a été heurtée par le remorqueur " Gilbert ".

Sur la coupe No 8, batture de l'Ile, à 35 pieds à l'est d'O., il y avait une grosse roche qui n'a jamais été enlevée.

Des deux côtés du chenal, le dragueur a empilé les roches de telle façon qu'en certains endroits il n'y avait pas plus de quatre ou cinq pieds d'eau. Ces roches y ont été mises alors, on pouvait les y voir et l'on peut maintenant les y voir en tout temps.

4. J'ai vu M. Rubidge avec le vapeur " Alert ", aux Galops, durant les derniers trois jours et l'on m'a dit qu'il était occupé à refaire les sondages de ce chenal. Le bruit court ici qu'il a trouvé le chenal en bon ordre, offrant une profondeur uniforme de 17 pieds avec 9 pieds sur les buscs d'écluse. Nonobstant ces déclarations, si elles ont été faites par M. Rubidge, je déclare formellement que ce qui précède est la vérité.

Lorsque j'ai vu faire ces sondages, j'ai inscrit dans mon livret des notes à ce sujet et ces notes sont exactes. Je fais cette déclaration parce que je suis convaincu que l'on insiste auprès du gouvernement pour lui faire accepter une réclamation injuste.

(Signé) JOHN STITT.

Cardinal, 25 mars 1891.

Je, Gideon Adams, ai lu les déclarations de John Stitt, et je les corrobore complètement. Je n'hésite pas à dire qu'il n'y a pas 17 pieds d'eau partout dans le nouvaeu chenal des Galops. J'ai été patrons des remorqueurs de MM. Gilbert pendant toute la durée des travaux, et M. Haycock n'a jamais fait un seul sondage pendant tout le temps qu'a duré l'entreprise. W. A. Logan semblait être l'homme qui conduisait toute l'entreprise. Après que les travaux eurent été terminés et acceptés définitivement, j'ai heurté les côtés de la batture avec le remorqueur " Gilbert " qui ne tire que 7 pieds d'eau, depuis que le nouveau chenal a été fait j'ai descendu le remorqueur dans le chenal et à plusieurs reprises j'ai vu le fond distinctement. D'après mon expérience, je sais que je ne pourrais pas voir le fond s'il y avait 17 pieds d'eau.

De plus, je déclare formellement que durant une saison, G. H. Logan, frère de W. A. Logan, qui était le premier contremaître de Gilbert Frères, et qui recevait une commission sur la quantité du dragage, a fait lui-même tous les sondages et les mesurages (ou les a fait faire par ses hommes) et qu'aucun employé du gouvernement n'est intervenu, alors que, nous disait-on, ces travaux étaient censés être faits par W. A. Logan. Les sondages n'ont jamais été refaits et je crois que c'est sur la foi de ces sondages que le gouvernement a payé pour les travaux.

Il y a en outre un long relevé indiquant les sondages faits et démontrant qu'ils n'accusent pas la profondeur voulue. Ceci a été fait après l'achèvement des travaux et après leur acceptation par le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : A quelle date ?

M. REID (Grenville) : Le 25 mai 1891. Dès que ces hommes eurent fait ces déclarations devant moi, je m'adressai à l'honorable M. Haggart, alors ministre des Chemins de fer et Canaux pour lui demander de faire une enquête complète. Je lui représentai que si ces déclarations étaient véridiques et si des navires essayaient de naviguer dans ce chenal, il en résulterait des avaries et peut-être des pertes de vies. M. Haggart donna alors instruction à M. Rubidge de faire une enquête sur ces accusations. M. Rubidge était l'homme qui avait été chargé de ces travaux avec des ingénieurs sous ses ordres. Cependant, je n'ai rien dit avant d'avoir eu son rapport. Il examina les travaux, et après les avoir examinés, il ne prit pas le temps d'écrire un rapport mais télégraphia immédiatement à Ottawa : " J'ai terminé l'inspection aux Galops et j'ai constaté que l'accusation n'est nullement véridique. C'était le 6 juillet 1899. Voici le premier rapport après avoir fait cette inspection :

Cornwall, 16 juin 1891.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Améliorations du rapide des galops.

Monsieur,—En réponse au n° 84,792, du 13 mai 1891, contenant une lettre de D. J. Reid, député fédéral, relative à l'entreprise de MM. E. E. Gilbert et Fils, pour creusage du nouveau chenal au rapide des Galops.

J'ai l'honneur de déclarer que, du 21 au 23 mai dernier, j'ai été personnellement occupé à faire les épreuves préliminaires du nouveau chenal. Le résultat de cette inspection a été qu'à plusieurs endroits le fond a été atteint à une profondeur de 16 pieds (à l'étiage) mais vu les moyens limités à ma disposition, il m'a été impossible de constater si, aux endroits ainsi touchés, le fond est composé de roche compacte ou de débris de roche pétardée. Je considère que ce dernier cas est très probable, mais afin de régler l'affaire une fois pour toutes, je recommande qu'une nouvelle inspection plus minutieuse soit faite aussitôt que possible, et pour faire cette inspection je me propose de demander à MM. Gilbert de m'aider et de mettre à ma disposition leur remorqueur "Gil-

bert" avec l'outillage nécessaire pour le manœuvrer dans le rapide.

Le coût estimatif de l'inspection projetée est comme suit :

Remorqueur "Gilbert", complètement gréé..	$ 800 00
Câble en fil métallique, 1,000 pieds.. ..	150 00
Remorqueur "Albert", y compris chalans, etc..	300 00
Total..	$1,250 00

Je demande respectueusement l'autorisation de dépenser la susdite somme de $1,250 ou toute partie de cette somme qui pourra être requise, afin de pouvoir être en mesure de faire un rapport complet à l'ingénieur en chef sur l'état actuel du nouveau chenal.

On se propose de commencer immédiatement les préparatifs afin que les sondages puissent être terminés durant la période actuelle des eaux hautes dans le fleuve.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé) TOM. S. RUBIDGE,
Ingénieur en charge.

M. Rubidge a reçu instruction de faire l'inspection et de dépenser $1,250. Il a ensuite fait le rapport suivant :

Cornwall, 8 août 1891.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Améliorations du rapide des Galops—Epreuve.

Monsieur,—Relativement à la lettre officielle n°85,211 du 17 juin dernier, m'autorisant à procéder à l'épreuve de la nature du fond du nouveau chenal, mais limitant les dépenses à mon estimation de $1,250, j'ai l'honneur de faire rapport :

1. Que tous les points indiqués par M. Reid, député fédéral, où des obstructions étaient censées exister, ont été examinés par moi sous la direction et avec l'aide de MM. Stitt, Warner et McCartha, employés du ministère, et de MM. Adams, ci-devant employé des entrepreneurs, et F. MacDonell, un jeune homme représentant M. Reid.

2. Que cette inspection a duré trois jours et que nous n'avons pu découvrir les obstructions mentionnées dans la lettre de M. Reid, adressée en date du 6 mai à l'ex-ministre.

3. Que, subséquemment et durant plusieurs jours, j'ai été occupé à faire des sondages afin d'obtenir quelques coupes transversales caractéristiques de chacune des battures, afin de représenter l'état actuel du fond du chenal et de le comparer avec celui qui est indiqué dans les coupes transversales sur lesquelles l'estimation finale a été basée.

4. Le chenal a été de plus éprouvé à une profondeur de 16 pieds à l'étiage en faisant passer et repasser le remorqueur plusieurs fois sur les jalons d'alignement sans toucher.

Le résultat de mes travaux d'épreuve a été généralement satisfaisant, assez pour me convaincre que les entrepreneurs ont consciencieusement exécuté leurs travaux, se sont honnêtement efforcés de se conformer aux conditions de leur contrat, et de faire un chenal de 200 pieds de largeur et de 17 pieds de profondeur à l'étiage, et aussi que l'ingénieur dirigeant et son personnel ont fidèlement fait leur devoir.

M. REID (Grenville).

M. Reid cependant se déclare peu satisfait de l'expérience parce qu'elle n'a pas été assez étendue et faite avec trop de hâte pour pouvoir contredire ses accusations.

Pour cette raison, et plus particulièrement dans le but de me renseigner davantage afin de mieux comprendre les réclamations en suspens des entrepreneurs, je demande respectueusement l'autorisation de faire un examen complet du canal et des rives de chaque côté, de même que de tout autre emplacement que je croirai nécessaire; constater aussi la force et la direction des divers courants, fixer les ancrages permanents pour les bouées où cela sera requis, et d'une manière générale perfectionner les feux d'alignements et les points de repère afin d'inspirer confiance dans le sûreté du chenal de façon à ce que l'usage en devienne général.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé) TOM. S. RUBIDGE,
Ingénieur.

A cette époque l'enquête était terminée et je me plaignais auprès de l'honorable M. Haggart que M. Rubidge et son personnel étaient entièrement responsables des difficultés, qu'ils n'avaient pas rempli leurs devoirs, mais qu'ils avaient permis à ces entrepreneurs d'abandonner les travaux et de laisser le chenal dans cet état ; et j'ai demandé et insisté auprès du ministre pour lui faire nommer une personne désintéressée qui ferait une enquête et un rapport qui non seulement me satisferait, mais règlerait à tout jamais la question devant le public. Conséquemment l'honorable M. Haggart écrivit à M. John Kennedy, ingénieur en chef de la commission du havre de Montréal, lui demandant s'il entreprendrait de faire cette enquête et doner ainsi confiance dans le chenal. M. Kennedy accepta d'entreprendre la tâche. Il n'est pas nécessaire de lire la correspondance, mais je vais lire son rapport.

Montréal, 16 janvier, 1893.

Collingwood Schrieber, Esq.,
Sous-ministre et ingénieur en chef
des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

Monsieur,—L'examen du nouveau chenal des rapides et canaux du Saint-Laurent a été continué après mon rapport du 19 septembre dernier, et à l'exception de quelques petits détails il a été complété à la clôture de la navigation. Les plans et calculs sont maintenant terminés et je vous soumets le résultat suivant : J'ai dans un rapport précédent la manière dont j'ai fait cet examen du chenal, mais je crois utile de répéter cette explication ici en abrégé. Pour constater l'élévation du fond du chenal qui a été creusé nous avons pris à tous les 12 pieds, mais à des distances plus rapprochées sur les rives et autres endroits de l'autre. Le niveau du fond est à 17 pieds au-dessous de la surface de l'eau du chenal à eau basse, c'est-à-dire lorsqu'il y a 9 pieds d'eau sur le seuil supérieur de l'écluse du canal des Galops. Depuis mon premier rapport, et à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux, nous avons cherché à découvrir la nature du fond du chenal en nous servant de l'outillage disponible et qui pouvait être utilisé sur le bateau d'exploration. Pour arriver à ce

résultat nous avons employé deux moyens. Un de ces moyens consistait à fixer une barre en acier au côté du steamer de façon à ce qu'elle pût résister au courant, mais non nous empêcher de la faire mouvoir à la main dans les directions différentes, de façon à permettre de sentir le fond comme avec une perche ordinaire. Cette barre avait 2½ pouces de diamètre, et était munie à son extrémité inférieure d'un fort crochet. Les autres appareils consistaient en une paire de pinces à roches ou grappins à ressorts pouvant lever 4 tonnes pesant à la fois avec les appareils nécessaires et des grues à vapeur. On se servit de la barre, ou des pinces, pendant que le steamer était retenu par deux ancres, l'une placée à l'avant l'autre à l'arrière, et relié par des câbles à des treuils à vapeur, de telle façon que le steamer pouvait être tenu arrêté ou mis en mouvement à volonté. Les principaux item de l'examen général sont les suivants :

Coupe transversale de la barre supérieure. Nous avons pris à cet endroit le niveau de la surface de l'eau lorsqu'il y avait 9½ pouces d'eau sur le seuil de l'écluse afin de terminer la surface de l'eau lorsqu'il y avait 9½ pieds d'eau sur le seuil de l'écluse pour connaître le niveau du fond. Le fond a été exploré en y promenant la barre horizontale dans le but de constater la nappe d'eau propre à la navigation à des profondeurs de 14, 15, 16 et 17 pieds à eau basse. Nous avons examiné la nature des fonds sur plusieurs points à l'aide de perches et des grappins.

L'espace entre la barre supérieure et les rives du nord à Calédonia a été examiné en le rasant avec la barre horizontale à une profondeur de 17 pieds à eau basse.

Nous avons fait des coupes transversales aux hauts-fonds du nord et de Calédonia et nous avons établi où se terminaient les excavations sur les bords du chenal. Nous avons pris le niveau de l'eau lorsque l'eau était à 8.95 et 9.15 pieds, sur les seuils, afin de connaître le niveau du fond. On a découvert quels étaient les endroits propres à la navigation en rasant le fond à eau basse à des profondeurs de 15, 16 et 18 pieds.

Hauts fonds de l'île. J'ai fait un rapport détaillé des travaux de cet endroit à la date du 19 septembre dernier, mais pour la commodité je le répéterai ici en abrégé. Nous avons fait des coupes transversales sur la grève et nous avons déterminé les excavations qui ont été faites. Nous avons établi les nappes d'eau propres à la navigation en explorant le fond à des profondeurs de 12, 13, 14, 15, 16 et 17 pieds à eau basse. Il a été plus facile de prendre ces niveaux, après mon rapport de septembre qu'auparavant, et nous avons pris en conséquence un nouveau niveau. Ce niveau est d'environ 2 pouces plus haut que le précédent et se rapproche plus de celui de M. Rubidge. C'est afin d'obtenir des chiffres plus exacts que nous avons adopté ce nouveau niveau et que l'excavation de la grève de l'île a été calculée de nouveau afin de la faire concorder avec cette nouvelle coupe, tel que noté ci-après.

La distance entre les hauts fonds de l'île et la barre inférieure a été explorée à l'aide de la barre horizontale à 17 pieds de profondeur à eau basse afin de découvrir les nappes navigables. Nous avons fait des coupes transversales à la barre inférieure entre les lignes normales du chenal. Nous n'avons pu établir la borne des excavations en dehors des lignes ordinaires du chenal à cause de la force et de l'irrégularité du courant, et il nous aurait fallu plus de temps et un outillage spécial pour explorer les rives ; la dépense que cela aurait nécessité ne me semblait pas justifiable. On a pris le niveau de la surface de l'eau lorsque la profondeur sur le seuil supérieur était de 9-1 à 9-15 pieds, dans le but de découvrir le niveau du fond.

On a constaté les endroits propres à la navigation en rasant le fond avec la barre horizontale à 10 et à 12 pieds du niveau de l'eau à eau basse.

Nous avons tiré des lignes transversales de la barre inférieure, et nous avons pris le niveau de la surface de l'eau pour déterminer le niveau du fond lorsque la profondeur de l'eau était à 9-1 et 9-15 pieds sur le seuil.

On a constaté les endroits propres à la navigation à différentes profondeurs en rasant le fond avec la barre horizontale à des profondeurs de 12½, 13, 14, 15, 16, 17 pieds à eau basse.

Excavation.—Avant de faire connaître la quantité de creusage qui suit il est bon de donner certaines explications.

1. La quantité de creusage qui est mentionnée est celle qui a été calculée par la différence entre le fond avant que le creusage fut commencé et le fond tel qu'il est aujourd'hui. Il n'y a pas de données exactes permettant de faire ces calculs, et il n'y en avait pas précédemment.

2. Il faut remarquer d'une façon toute spéciale que la ligne du fond actuelle telle que montrée dans les coupes transversales et d'après laquelle on a calculé la quantité d'excavations, est sa hauteur moyenne constatée par les sondages aux points indiqués et par des lignes droites tirées d'un point à un autre. Cela suffit pour établir assez exactement la quantité d'excavations, mais n'a aucun rapport avec la profondeur de l'eau pour la navigation. Les explorations à l'aide de la barre montrent que dans de grandes étendues du chenal où la moyenne de la profondeur est suffisante et même davantage pour la navigation, il y a des endroits où la profondeur pour la navigation ou pour tout autre usage est beaucoup moindre. Ces hauts fonds sont pour la plupart isolés et sont formés de roches et de cailloux qui ne sont pas calculés dans les excavations, parce qu'il y a à côté des trous profonds donnant un nombre de verges cubes correspondant, mais ces roches n'en diminuent pas moins énormément la profondeur navigable du chenal. Il faudrait alors pouvoir constater la hauteur de ces éminences de roches, afin de pouvoir calculer plus exactement ce que leur enlèvement coûterait, mais je ne suis pas chargé de m'occuper de cela, et il serait difficile de faire cette estimation d'une façon exacte et à un coût raisonnable. Nous avons marqué ces élévations et la hauteur de l'eau au-dessus sur les plans qui accompagnent ce rapport ; nous n'avons pas essayé de faire plus que cela. Il doit être compris conséquemment que les quantités données plus bas sont calculées d'après le niveau moyen du fond.

3. Nous nous sommes servis des plans fournis par M. T. S. Rubidge, ingénieur surintendant du Saint-Laurent, pour calculer les quantités de creusage. Ces plans donnent les coupes transversales de toutes les parties du fond qui se trouvaient au-dessus du niveau adopté par lui : il donne aussi les sondages qui ont été faits lors de l'exploration préliminaire du chenal. On a fait ces sondages préliminaires dans le seul but de trouver le niveau du fond sur certaines étendues qui étaient plus creuses que le niveau, et qui n'apparaissaient pas dans les coupes transversales, mais où on a constaté que les excavations avaient été faites. Pour

tout le reste, c'est-à-dire pour toutes les parties se trouvant au-dessus du niveau tiré par M. Rubidge, on a établi le premier fond à l'aide de la coupe transversale. Dans le cas de l'île nous avons aujourd'hui des sondages que nous n'avions pas dans le mois de septembre Ces sondages ont modifié légèrement les quantité sur cette grève et nous ont aidé à faire le calcul.

4. Nous n'avons pas calculé les quantités sur la barre inférieure en dehors des lignes normales de chaque côté du chenal, parce que les rives n'étaient pas complètement définies ainsi que je l'ai fait remarquer ci-dessus. Il est impossible aussi sur l'extension de la barre inférieure de calculer les quantités au-dessous du niveau, parce que les renseignements aus sujet du niveau du fond d'autrefois manquent; en conséquence cet item a été omis. Nous avons aussi omis la quantité en dehors des lignes normales de chaque côté du chenal parce que ces lignes ne pouvaient pas être suffisamment définies et mesurées.

5. Le niveau d'après lequel nous calculons les excavations est le nouveau niveau que nous avons établi ainsi que je l'ai déjà dit. Ce niveau diffère de celui de M. Rubidge ; la raison principale est qu'il a été pris à la surface de l'eau actuelle dans le chenal, tandis que l'autre a été pris avant que le chenal fut creusé. Les détails des quantités d'excavations de tout le chenal excepté celles faites au-dessous du niveau en dehors des lignes normales de l'extension de la barre inférieure.

Profondeurs navigables.—L'exploration du fond du chenal à la barre horizontale dans le but de constater la profondeur de l'eau sur différents points navigables, lorsque l'eau basse est à neuf pieds sur le seuil donne les principaux résultats suivants savoir:

Il y a 14 pieds d'eau à la barre supérieure à eau basse, mais il n'y en a pas 15.

Le banc du nord, de même que la barre inférieure ont la plus petite profondeur de tout le chenal, et à un endroit il ny' a que 10½ pieds d'eau.

Le banc Caledonia a 14 pieds d'eau, mais il n'en a pas 15.

Il y a 12 pieds d'eau sur le banc de l'île à l'exception d'un petit morceau sur la rive sud.

Il n'y a que 10½ pieds d'eau à la barre inférieure.

L'extension de la barre inférieure n'a pas 14 pieds d'eau, mais elle en a 13 partout, à l'exception d'un certain endroit où il n'y en a que 12. Les espaces entre les différentes barres et les bancs ont tout au plus 17 pieds d'eau.

L'honorable ministre peut voir par ce rapport que les entrepreneurs n'ont pas creusé les bancs où ils ont travaillé à plus de 10½ pieds d'eau navigable.

Les différentes profondeurs à chacune des barres sont indiquées sur le plan ci-joint. Les lignes qui y marquent ces étendues d'eau navigables ne sont pas, on devra le remarquer, les contours ordinaires des bancs. Elles indiquent seulement les endroits où il y a moins d'eau.

Je dois dire qu'aussitôt que M. Kennedy eût découvert ces hauts fonds qui étaient bien connus de M. Rubidge et de ses ingénieurs et sur lesquels on prétendait qu'il y avait 17 pieds d'eau, ceux-ci répandirent le bruit afin de nous dépister, que c'était seulement des roches détachées qui pouvaient avoir glissées dans le chenal. Or voici ce que M. Kennedy dit :

M. REID (Grenville).

Nature du fond. Nous n'avons entrepris que dans le mois le novembre l'examen de la composition du fond du fleuve avec la barre en acier et les crochets. Il nous restait alors très peu de temps que nous avons employé à étudier la nature du fond à la barre supérieure et aux bancs de l'île, que ces deux endroits fournissaient de meilleurs exemples de deux états différents. Nous avons choisi le premier endroit parce qu'il était à la tête du chenal et qu'étant éloigné de tout dépotoir la nature du fond avait subi moins de changements. On a choisi le second parce qu'il est exposé à recevoir toutes les matières que le courant du goulet y charroie. A la barre supérieure nous avons sondé à 66 endroits avec la barre d'acier. En sondant avec la perche ordinaire, on trouvait invariablement un fond rocheux et ferme ; on ne sentait rien de mou et très rarement quelque chose de détaché. A certains endroits le roc semble être assez doux et plane, mais à d'autres endroits il était hérissé de petites pointes de roc sur des étendues considérables ; à certains endroits ces pointes de roc étaient hautes et pouvaient être soit des éminences du roc solide ou de grands morceaux détachés. Lorsque nous faisions contourner la base de ces pointes par la perche d'acier de façon que le crochet dans ses évolutions pût pénétrer dans les interstices et en détacher tout ce qui n'était pas adhérent, il était très rare que quelque chose se détachât. Il arrivait souvent que le crochet de la barre s'engageait dans les crevasses très caractérisées, au même point de chaque révolution ; quelquefois un effort suffisait pour la dégager mais souvent nous étions obligés de lever la barre entièrement. La barre dont nous nous servions avait une grande force de déplacement parce que le croc n'avait que six pouces de diamètre, et qu'au-dessus de l'eau il y avait une barre transversale de 2½ pieds de long sur laquelle on pouvait mettre la force de 2 ou 3 hommes. Le fond donnait presque invariablement des indices de roc trop ferme pour être déplacé, mais nous ne pouvions pas distinguer si c'était le fond solide ou des morceaux de roc détachés. Nous avons rencontré des masses de roc de toute grandeur et de toute forme.

Quelques-uns de ces morceaux de roc étaient indubitablement des aspérités du fond solide ; quelques-uns avaient les côtés à pic ou perpendiculaires, et d'autres avaient à la base des anfractuosités dans lesquelles le croc de la barre s'engageait. Nous avons pu lever quelques-uns de ces morceaux de roc d'un pied ou environ, mais dans la majorité des cas la perche se trouvait sous quelque chose qui ne pouvaient pas être levé et nous la détachions en appliquant la vapeur.

Dans quelques cas le croc de la barre était tenu fermement et le roc ne pouvait être remué même en appliquant une force qui aurait levé trois tonnes. Les indications de la barre ne sont ni claires ni satisfaisantes. Comme résultat général cependant on peut croire que le fond à la barre supérieure est fait de roc à peu près solide, mais avec des aspérités s'élevant au-dessus du fond. Ces morceaux de roc constituent la différence entre le fond moyen tel que constaté par les sondages, et le bas de la nappe d'eau navigable tel que constaté par la barre horizontale. Les crochets dont j'ai déjà parlé ont quatre pieds d'ouverture et sont assez forts pour retenir une pierre de même dimension à flancs parallèles et à surface inégale ordinaire. On a fait d'abord ces crochets avec deux crocs sur une branche et un seul sur l'au-

tre, afin de permettre de pénétrer aisément dans les interstices du roc ; plus tard on a mis deux une branche sur crocs et trois sur l'autre, afin d'enlacer plus aisément les petits cailloux. Ces crochets étaient faits de façon à ce qu'on pouvait les jeter où l'on voulait en dépit du courant, et on pouvait les tenir perpendiculairement ou les laisser trainer au fond et de cette façon on pouvait les ouvrir et les fermer à volonté pendant qu'on les maintenait au fond.

On s'est servi de ces crochets à 23 endroits à la barre supérieure et on n'a pu rien tirer de l'eau. Ils glissaient généralement sur le fond et ne s'accrochaient nulle part. Quelquefois ils s'accrochaient, mais d'une façon imparfaite et se détachaient sans qu'on fût obligé d'y mettre beaucoup de force. En deux circonstances, cependant, les crochets sont restés accrochés jusqu'à ce que nous ayons appliqué une force suffisante pour lever trois tonnes ou plus. Il ne s'ensuit pas qu'il n'y a rien au fond de l'eau qui ne pourrait pas être levé avec une paire de crochets de 4 pieds, mais ces expériences montrent que les morceaux de roches détachés de 4 pieds sont si nombreux que dans environ 100 essais on n'en a levé aucun. Le temps nous a manqué pour nous servir de crochets ailleurs que sur la barre supérieure. Sur le banc de l'île le fond a été sondé avec la perche en acier et les indications sont qu'il est substantiellement de même nature que celui de la barre supérieure, excepté qu'il y a plus d'aspérités et que l'on trouve dans les trous et les espaces entre les masses de rochers de petites pierres détachées. La nature du fond n'a pas été examinée très en détail dans les autres parties du chenal, mais un examen superficiel avec la perche et la barre horizontale de même que l'apparence des coupe transversales indique qu'il est de roc inégal. Nous avons fait des observations soignées de la vélocité et de la direction des courants dans les différentes parties du chenal lorsque l'eau était basse en 1891, et les résultats sont indiqués sur une carte ci-jointe.

Votre tout dévoué,

(Signé) JOHN KENNEDY, I.C.

Je puis dire à l'honorable ministre qu'une autre personne, franche, honorable et désintéressée a fait un examen du chenal et deux rapports qui sont entièrement opposés à celui de M. Kennedy. Cependant, après ces explorations le gouvernement a conclu, si je suis bien renseigné, un marché avec les Gilbert qui s'engageaient à nettoyer ce chenal et à lui donner 17 pieds d'eau. Les Gilbert étaient payés tant par jour pour faire l'ouvrage, mais ils n'étaient pas obligés d'enlever les roches solides. Autant que je puis savoir, le gouvernement les a payés pour tout le temps qu'ils ont travaillé et ils n'ont jamais donné à entendre au gouvernement que le fond était de roc solide. J'ai protesté contre la continuation de ces travaux lorsque je suis entré dans cette Chambre, j'ai protesté parce qu'on leur avait permis de laisser le chenal dans l'état où il était, et je proteste contre le marché qui le laisse libre d'enlever seulement les morceaux de roc qu'ils jugent être des morceaux détachés. Je ne pourrai jamais croire que le gouvernement a fait avec ces entrepreneurs un marché en vertu duquel il leur donnait un prix aussi élevé par jour. Personne ne pouvait croire que le gouvernement payait $425 par jour pour un dragueur, un remorqueur et deux allèges. On a prétendu qu'il fallait un outillage tout spécial pour exécuter ces travaux. L'outillage de ces entrepreneurs consistait en un bon remorqueur et de bons allèges, mais la partie la plus importante était le dragueur qui était simplement un petit dragueur bien ordinaire. C'était un vieux dragueur. Tout l'outillage ne vaut pas aujourd'hui $15,000 et l'on ne peut comprendre comment le gouvernement a pu payer $425 par jour pour son usage. Naturellement, on a dû dire au gouvernement qu'il y avait un danger sérieux, et que l'outillage des Gilbert coûtait très cher. Si l'honorable ministre veut examiner cet outillage, je suis sûr qu'il ne voudrait pas s'en servir pour un ouvrage ordinaire. Le dragueur est resté à rien faire depuis l'automne dernier. Tandis que tous les autres dragueurs sont employés, celui des Gilbert ne peut trouver d'ouvrage profitable, parce que le dragueur, me dit-on, n'est plus en état de travailler. Voyons ce que le gouvernement paie à d'autres pour leurs dragueurs. Je vois dans le rapport de l'auditeur général qu'en 1902 le gouvernement a payé à M. McAuliffe pour travaux de dragage à Trenton, à un petit dragueur semblable à celui des Gilbert, remorqueur et allèges, $8 de l'heure, soit $80 par journée de 10 heures ou $96 par journée de 12 heures. W. E. Phin a reçu pour draguer dans le havre de Toronto, depuis le 3 juin jusqu'au 23 octobre, $8 de l'heure, ce qui fait $80 par journée de 10 heures ou $96 par journée de 12 heures. On me dit que la Compagnie Gilbert était supposée donner une journée de 10 heures. La Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de rivière Détroit a reçu pour l'usage du dragueur " Lockerbie " depuis le 19 novembre jusqu'au 2 décembre, 14 jours, $100, et pour 6 jours $50. La compagnie a aussi reçu pour usage du remorqueur " Vic " $9 par jour pour 20 jours. Bowman et Cie, de Port Elgin, a reçu pour l'usage du dragueur " Hackett " $8 de l'heure ou $80 par journée de 10 heures. La Compagnie de dragage de Owen Sound a reçu pour le dragueur No 9 et ses allèges, depuis le 13 mai jusqu'au 27 août, $8 de l'heure ou ou $80 par journée de dix heures. La Comgnie de Owen Sound a reçu pour le dragueur No 9 au havre de Midland $10 de l'heure. La compagnie de dragage Marlton a reçu pour l'usage du dragueur " Arnoldi " dans le havre de Goderich $8 de l'heure. J'arrive maintenant aux dragueurs du gouvernement. Il y a d'abord le dragueur " St. Lawrence " que l'honorable ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) nous a dit l'autre soir avoir coûté la somme de $15,364. Le coût moyen par jour pour faire fonctionner ce dragueur est de $76.82, et pourtant il est deux fois la grandeur du dragueur des Gilbert. Voici maintenant le dragueur " New-Brunswick ", un dragueur de même grandeur que celui des Gilbert ; ce

dragueur a coûté $7,368 et la dépense moyenne par jour lorsqu'il fonctionne est de $36.34. Le dragueur "Challenge" a coûté $8,903 et ses dépenses par jour sont en moyenne de $44.50. Le dragueur Nipissing a coûté $10,307 et ses dépenses moyennes par jour sont $51. Le dragueur "Ontario" a coûté $7,338 et ses dépenses moyennes par jour sont de $36.69. Le dragueur "Sir Richard" coûte $6,047 et ses dépenses par jour sont de $30. Je vois ici un compte payé à E. D. Cameron pour le dragueur "Nitsdale," remorqueur et allèges, 206 jours à $40 par jour. Je vois en outre un compte de la Compagnie de la construction canadienne à Farran's Point dont l'outillage est beaucoup meilleur que celui de la Compagnie Gilbert; ce compte est comme suit: Usage du dragueur, 642 heures à $12 de l'heure; allèges, 409 heures à $2 de l'heure; remorqueur, 420 heures à $8 de l'heure, faisant en tout $20 de l'heure pour tout l'outillage. Je vois dans le rapport de l'auditeur général un compte de M. A. Cleland qui travaille environ un demi-mille de l'endroit où a opéré le dragueur des Gilbert, et qui aurait honte d'admettre que son dragueur n'est pas deux fois aussi bon que celui des Gilbert; il reçoit $10 de l'heure pour son dragueur, $2 de l'heure pour son remorqueur et 50 cents de l'heure pour son allège, ce qui fait $150 par jour pour tout l'outillage. J'ai conversé avec beaucoup de ces entrepreneurs; je leur ai demandé si à ces prix ils faisaient un bénéfice; et ils me répondirent affirmativement; tous me dirent qu'ils seraient heureux d'avoir l'entreprise du canal des Galops à ces prix. Voici un compte de MM. Larkin et Sangster dont le remorqueur travaille à Iroquois, trois ou quatre milles de distance de l'endroit où a travaillé le dragueur des Gilbert; le prix est de $7 de l'heure pour leur dragueur, 75 cents de l'heure pour leur allège et $6 de l'heure pour le remorqueur. William Davis et fils qui travaillent à environ un demi-mille du dragueur des Gilbert font payer pour le dragueur $7.50 de l'heure, 50 cents pour leur allège, et pour remorqueur et équipage, $4 de l'heure.

Voici encore un dragueur du gouvernement, le "Prince-Edouard" qui a coûté $16,357; c'est un dragueur très grand dont la dépense par jour est de $81.88. Le dragueur "New-Dominion" coûta $42,078 et ses dépenses quotidiennes sont de $60.39. Tout le monde sait généralement qu'il en coûte plus cher à un gouvernement de faire fonctionner un dragueur qu'à un particulier. Le dragueur "George-Mackenzie" a coûté $10,049.43 et ses dépenses quotidiennes sont de $50.24. Le dragueur "Canada" coûta $15,863 et il faut dépenser $79.31 par jour pour le faire fonctionner. Je trouve dans le rapport de l'auditeur général pour l'année 1902 que le gouvernement a payé à T. F. Moore pour l'usage du dragueur "T. F. M.", remorque et allège, pour 504 heures d'ouvrage à $8 de l'heure. Je cite ces exemples pour prouver au ministre que le gouvernement paye $100 par jour pour l'usage de ces dragues tandis que ses propres dragueurs ne coûtent par jour que $35 à $75. En présence de ces chiffres le ministre verra que la somme de $425 par jour payée à Gilbert est un prix exorbitant, et je puis dire quels gens dans cette localité se plaignent amèrement de ce gaspillage énorme. Je vois aussi dans le rapport de l'auditeur général que les Gilbert ont eu l'année dernière leur retenue de 10 pour 100 et cela, me dit-on, règle toute leur réclamation. L'année dernière, l'honorable M. Blair a déclaré que tout l'ouvrage était terminé; et que si ces entrepreneurs continuaient à travailler après le 1er juillet de l'année dernière ils le feraient à leur risque, qu'ils n'auraient pas dû travailler sans recevoir d'ordre du gouvernement, et conséquemment, s'ils ont travaillé sans avoir reçu ordre ils n'ont pas droit à ces $27,000. Je demande au ministre et au gouvernement dans l'intérêt du pays de ne pas laisser continuer ces dépenses. J'ai fait le même appel en vain l'année dernière à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. L'ouvrage est inutile et je suis certain que si l'on prenait le sous-ministre et l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux à leur parole d'honneur ils seraient du même avis que moi. Je crois qu'ils diraient qu'aujourd'hui les vaisseaux passent par les écluses Cleland dans le chenal du nord.

Ces travaux accordés à la Compagnie Gilbert sont inutiles; ils ne serviront jamais. Je ne puis pas comprendre pourquoi le gouvernement continue à garder ces entrepreneurs attachés comme une sangsue aux flancs du pays. Il est temps que cela cesse. Je voudrais savoir du ministre suppléant si le gouvernement entend continuer ce gaspillage. Les travaux ne peuvent pas être poussés plus loin cette année, et le nouveau ministre des Chemins de fer et Canaux aurait toute occasion d'étudier la question avant la prochaine session du gouvernement. Je demande au gouvernement de ne pas voter cet argent pour ces travaux maintenant afin que Je voudrais savoir du ministre suppléant si le nouveau ministre ne soit pas harassé par ces entrepreneurs et leurs amis qui demanderont de continuer les travaux. Je crois sincèrement que le gouvernement devrait ne pas voter de crédit pour ces travaux avant la prochaine session du gouvernement et d'ici à ce temps-là le nouveau ministre aurait ample occasion d'étudier la question et pourra dire ce qu'il en pense. J'espère que le gouvernement suivra mon avis parce que je crois qu'il est dans le meilleur intérêt du pays.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'ai déjà parlé, M. l'Orateur, mais avec votre permission je suis certain que l'on me permettra de dire quelques mots. Mon honorable ami, (M. Reid) croit, je suppose, que nous votons les crédits de l'année prochaine dans ce moment, mais nous n'y sommes pas encore ren-

dus, bien que j'aie déclaré que c'était l'intention de l'ex-ministre de continuer l'année prochaine ces travaux pour lesquels on demandera un crédit. Mais ce n'est pas ce crédit que nous discutons dans le moment. Si plus tard la Chambre vote le crédit qui est dans le budget principal, naturellement, le ministre des Chemins de fer et Canaux qui sera en fonctions dans ce temps-là, devrait examiner mûrement tout ce qui a été dit sur le sujet, et décidera lui-même s'il doit continuer ces travaux de la même manière que dans le passé. Le crédit que nous demandons présentement est pour payer les travaux déjà faits, et bien que, ainsi que je l'ai indiqué, le ministre songeât à continuer ces travaux, il ne s'ensuit pas qu'il soit obligé de dépenser les $75,000 qui sont demandés dans le budget principal.

M. SPROULE : A-t-on travaillé l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas l'année dernière. Ce crédit est pour payer de l'ouvrage qui a été fait l'année précédente ; ces travaux ont fait le sujet d'une discussion à la session dernière, mais on n'a pas voté d'argent. Mon honorable ami de Grenville a lu un certain nombre de lettres, la plus grande partie déjà très vénérables, car elles datent de l'année 1888 ; mais ces lettres après tout ne font que prouver que les docteurs diffèrent. Il nous a lu des lettres venant d'un certain nombre de personnes engagées dans le commerce de transport et qui croient que le chenal n'est pas nécessaire. Nous pourrions facilement avoir des lettres de personnes dans le commerce de transport qui diront que le chenal est très nécessaire et qui demandent que le gouvernement continue à le creuser, c'est là une question au sujet de laquelle les opinions diffèrent. L'honorable député ressemble beaucoup à ce juré qui disait qu'il ne s'était jamais rencontré dans toute sa vie avec 11 jurés aussi stupides, parce que ceux-ci ne voulaient pas se ranger à son opinion. C'est le malheur de l'honorable député de différer d'opinion avec tous les ingénieurs. Ces travaux ont été commencés par M. Page qui a été pendant plusieurs années ingénieur en chef des Canaux. Ils ont été continués par M. Trudeau, son successeur, et ensuite par M. Rubidge, un homme qui connaît le fleuve Saint-Laurent comme pas un. Il y a près d'un demi-siècle qu'il vit sur le fleuve et nous devrions nous en rapporter à son jugement. L'honorable député a fait appel au ministre actuel et à l'ingénieur en chef. Tout ce que je puis dire c'est que les travaux sont continués avec le consentement cordial du sous-ministre et de l'ingénieur en chef pour la raison que quelles que puissent avoir été dans le passé leurs opinions au sujet de ces travaux, il est nécessaire, maintenant qu'on y a dépensé autant d'argent, de les continuer et de les finir. Mon honorable ami a lu le rapport de M. John Kennedy, un ingénieur très estimable à l'emploi de la commission du havre de Montréal ; mais cet ingénieur n'a pas dit que les travaux n'étaient pas nécessaires ; il a dit seulement qu'ils n'avaient pas été complétés. Je crois être dans le vrai en disant que les travaux ont été suspendus pendant quelque temps parce que l'on croyait que l'ouvrage était terminé, mais lorsqu'on a découvert qu'il ne l'était pas, on a demandé un nouveau crédit et nous demandons celui-ci aujourd'hui pour les raisons que j'ai déjà données, car bien que des différentes opinions ont existé dans le passé entre les personnes intéressées dans les questions de transport et peut-être aussi au sein de la population, il n'en est pas moins vrai que plusieurs ingénieurs qui avaient la confiance du gouvernement et étaient des experts dans leur profession ont recommandé ces travaux qui ont été faits pendant plusieurs années avec l'approbation cordiale de M. Rubidge. Quant aux prix que nous payons il n'est que juste de dire que la somme mentionnée n'est pas seulement pour le dragueur, mais pour plusieurs autres vaisseaux. J'avoue que je n'ai pas suffisamment de connaissance dans ce métier pour me permettre de dire si c'est un prix juste ou non ; mais le ministre qui a fait le marché considère que c'est un prix juste, et M. Rubidge a fait rapport qu'il était juste. Cependant, vu que l'on a déjà dépensé près de $2,000,000 sur ces travaux, nous croyons qu'il est sage de les continuer et de dépenser le peu d'argent qu'il faut pour les finir, et rendre le chenal utile pour les fins de transport.

L'honorable M. HAGGART : Les plans ont-ils été changés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; pour élargir le chenal de 200 à 300 pieds.

L'honorable M. HAGGART : Quand a eu lieu ce changement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tous les travaux faits depuis quelques années ont été exécutés en vertu du nouveau plan.

M. REID (Grenville) : Je crois que l'an dernier ces gens se sont rendus là avec leur matériel, sans instruction du gouvernement, et que, par conséquent, ils étaient là à leurs propres risques. Je suppose ainsi que le ministre n'ignore pas que le chenal dans lequel il dépense tout cet argent est sur le côté américain du fleuve. S'il faut un chenal à cet endroit, je trouve étrange qu'il ne soit pas creusé par le gouvernement américain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mes renseignements sont que ces travaux ne sont pas sur le côté américain. Une partie du barrage est dans les eaux américaines, mais pas ce chenal.

M. REID (Grenville) : Je vais expliquer au ministre ce qui me porte à croire qu'il est du côté américain. Il sait comme moi qu'il faut payer un droit sur le charbon américain qui entre au Canada, et quand cette compagnie commença les travaux, il y a

quelques années, elle refusa de payer les droits sur le charbon qu'elle employait. Elle s'adressa au département des Chemins de fer et Canaux et ce dernier, sous sa signature, certifia que ces travaux étaient exécutés sur le côté américain du fleuve et la compagnie n'a jamais payé un sou de droit sur le charbon qu'elle a consommé pour ces travaux. Je pourrais le prouver si c'était nécessaire. Je me rappelle quand la demande a été faite au département, et c'est un ingénieur du gouvernement qui a déclaré que les travaux étaient du côté américain. Je crois que le haut-fond supérieur est sur le côté canadien, mais les trois quarts de l'ouvrage sont sur l'autre côté.

Quant à l'utilité de ces travaux, je suis certain que le ministre ne trouverait pas un seul navigateur expérimenté, disposé à faire passer un bateau de forte dimension par ce chenal. Un petit bateau peut y passer, mais les gros prennent toujours l'ancien chenal et l'ont toujours pris depuis 30 ou 40 ans. Dans le nouveau, il ne paraît pas y avoir plus de neuf pieds d'eau.

Il y a quelque temps, les Gilbert ont fait circuler une requête et ont demandé aux capitaines de la signer. Cette requête demandait de faire reprendre ces travaux et il est possible que quelques capitaines de steamers l'aient signée, pour leur faire plaisir.

Je sais personnellement, que tout le temps que ces entrepreneurs ont travaillé là, ils n'ont jamais supposé que ces travaux pourraient servir à quelque chose. Ils ont toujours été convaincus qu'ils avaient une sinécure pour le restant de leurs jours. On est souvent venu me dire que si je voulais m'abstenir, ils continueraient à travailler à cet endroit, aussi longtemps qu'ils voudraient.

Je comprends parfaitement que le ministre n'est pas au courant de tout cela, mais moi j'ai toujours habité à moins d'un mille de ces rapides, et je sais ce qui en est. Je sais que M. Rubidge a visité cet endroit plusieurs fois, mais si la Chambre savait ce qu'en pensent les navigateurs, elle ne resterait pas longtemps dans la fausse opinion que M. Rubidge connaît la question. Ces marins naviguent dans cette rivière et en connaissent parfaitement la direction des courants.

Je dois dire que les travaux faits dans le chenal du nord étaient nécessaires et rendent de grands services. Quand le gouvernement entreprit ces travaux, le coût devait en être très élevé, et une des raisons que l'on donnait, c'était que si on utilisait l'ancien chenal, les steamers seraient obliger de passer dans les eaux américaines. Les ingénieurs se mirent donc à l'œuvre et au prix de beaucoup d'argent, ils nous ont donné un superbe chenal dans les eaux canadiennes. Mais maintenant que nous avons ce qu'il nous faut, et que nous avons dépensé tant d'argent, comment se fait-il que ces gens réussissent à persuader au gouvernement d'affecter tous les ans des crédits considérables, uniquement pour leur permettre de continuer le petit négoce.

Le chenal nord et le creusement de l'ancien chenal jusqu'à l'écluse qui a été construite quand on a élargi le canal des Galops, à Iroquois, sont d'excellents travaux très utilisés. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement continue à donner de l'argent à ces entrepreneurs. Tous les ans, je proteste contre cette dépense inutile et j'espérais que cette année on en verrait la fin. Si le gouvernement persiste, je serai obligé de recommencer mes protestations pour faire cesser un gaspillage contre lequel s'élèvent tous les contribuables de la localité. Je préférerais voir le gouvernement demander un crédit pour payer une pension aux directeurs de cette compagnie, car il économiserait encore de $100,000 à $200,000 par année.

Je suis donc obligé de demander que ce crédit de $25,000 soit rayé, car je considère que cette somme n'a jamais été légitimement gagnée. Le gouvernement peut être certain que s'il persiste à faire voter cet argent et continue à confier des travaux à cette compagnie, il finira par se trouver avec un scandale sur les bras. Depuis des années que je demande au gouvernement de cesser ces travaux, il fait la sourde oreille et il ne me reste d'autre alternative que de protester. Je propose que cet item soit rayé.

L'honorable M. HAGGART : Quand le contrat a-t-il été modifié ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant à la largeur ? En 1897.

L'honorable M. HAGGART : On a augmenté la largeur du chenal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, en vertu d'un contrat passé en 1897. Ce contrat parle de travaux additionnels qui ne peuvent se rapporter qu'à l'élargissement. Si ce n'est pas cela, j'aurai à prendre de nouveaux renséignements.

L'honorable M. HAGGART : Le sous-ministre doit le savoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela a été fait en vertu d'un contrat passé sous un ministère précédent. J'ignore la date exacte.

L'honorable M. HAGGART : Je ne crois pas que le ministère précédent ait changé la largeur.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que oui.

L'honorable M. HAGGART : Le premier contrat a été passé par M. Mackenzie en 1878. La largeur du chenal devait être de 200 pieds, et eu égard à la profondeur, devait entraîner une dépense de $312,000. En 1896, le département, sur un jugement de la cour de l'Echiquier, paya à M. Gilbert $629,000. La largeur n'a pas été modifiée en 1897. L'élargissement seul du chenal de-

vait coûter $312,000, en 1896. Les sommes payées par mon prédécesseur et par moi, sur un jugement de la cour de l'Echiquier, se sont élevées à $329,000. Les réclamants ont été payés en entier et n'avaient pas d'autres réclamations. Ce contrat n'a jamais été renouvelé depuis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un nouveau contrat a été passé en 1897, pour continuer les travaux.

L'honorable M. HAGGART: On a employé un dragueur à la journée, pour nettoyer le chenal, mais personne n'a été chargé de l'élargir en 1897.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député doit le savoir mieux que moi..

L'honorable M. HAGGART : Oui, mais il nous faudrait des renseignements précis. Que l'honorable ministre me permette de lui rappeler les faits. Le coût de l'entreprise, d'après les quantités à enlever, était de $312,000. Le contrat à cet effet a été signé en 1878. En 1896, il a été payé pour ces travaux, $629,000. Cela comprenait le jugement de la cour de l'Echiquier et les sommes payées précédemment à M. Gilbert. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a continué à employer les mêmes entrepreneurs, et son excuse est qu'il les employait au même prix que moi. Je leur donnais $425 par jour pour l'usage de leur dragueur, pendant que M. Kennedy faisait un examen du chenal ; et le ministre a continué ce contrat en leur payant le même prix que j'avais été obligé de payer pour l'usage de leur dragueur, pendant l'inspection du chenal.

Les dépenses devaient cesser en 1896, car l'honorable député de Grenville avait démontré l'inutilité de ces travaux et de plus, un écluse avait été construite dans le chenal qui surmontait la difficulté et rendait tout autre travail inutile.

Les gros navires qui descendent ne se servent pas du chenal des Galops. Si ce qu'on me dit est exact, les bateaux s'en servent encore pour remonter. Tous les bateaux qui descendent passent par le canal jusqu'à cette écluse, puis entrent dans le fleuve, en bas des rapides. L'entreprise originairement concédée par M. Mackenzie, pour la somme de $312,000, a ensuite été augmentée de 100 pieds, si le sous-ministre est bien renseigné. Mais cela n'ajouterait qu'un tiers aux quantités extraites et porterait la dépense à environ $416,000. Mais, au lieu de cela, que voyons-nous ? Ces travaux ont coûté près d'un million de dollars. Nous avons déjà payé $800,000, l'honorable ministre demande maintenant $25,000 et dans les autres estimations budgétaires, il y a un crédit de $75,000. Malgré cela, l'honorable ministre ne veut pas nous promettre que c'est la fin. Un million de dollars pour des travaux qui devaient coûter $416,000, et qui ne sont pas encore terminés.

De plus, il a été démontré que cette dépense est complètement inutile, et le ministre nous avait promis qu'il ne dépenserait plus un sou pour ces travaux. L'an dernier, il a demandé un crédit de $50,000, non pour des travaux autorisés et exécutés, mais pour payer un percentage ou une retenue due aux entrepreneurs, et aussi une somme de $15,000 pour enlever des quartiers de roc qui étaient tombés dans le lit du chenal. Voici ce qu'il disait le 1er mai 1902 :

> Mais pour enlever le roc déjà détaché et qui gît au fond et gêne la navigation. Je ne vois pas, moi-même, quel avantage il y aurait à continuer ces travaux, puisque le canal donnera toutes les facilités nécessaires.

Puis, le ministre, pour justifier même cette faible dépense, ajoute :

> Cette somme, me dit l'ingénieur en chef, est nécessaire, mais ce n'est pas pour poursuivre les travaux ; je ne demanderai pas d'autre crédit que celui-ci, dont une partie servira à payer la retenue due aux entrepreneurs. La retenue que nous avons à payer sera prise sur ces $50,000.....Rien dans le budget ne doit être affecté à la continuation de l'entreprise.

J'ai demandé si le département avait reçu un rapport, ou si des estimations avaient été préparées pour ces travaux. Le ministre m'a donné l'assurance qu'aucune réclamation n'avait été reçue au ministère pour des travaux faits dans ce chenal et que l'ingénieur n'avait envoyé aucun certificat.

Il nous promit que les travaux ne se continueraient pas. Nous voici néanmoins en face d'une nouvelle dépense de $25,000, et on doit nous demander un autre crédit de $75,000 destiné à la continuation de ces travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : La déclaration que le ministre a faite l'an dernier n'est pas nécessairement en contradiction avec le présent crédit, bien qu'elle puisse ne pas concorder parfaitement avec le crédit du budget principal. Le présent crédit est entièrement destiné à des paiements déjà effectués. Si, comme on le prétend, il n'a pas été exécuté de travaux ni délivré de certificats, il va sans dire que cela constituerait une affaire sérieuse. Tout ce que je puis affirmer, c'est que l'ingénieur a dit dans son rapport que ces gens ont exécuté les travaux et qu'il a délivré son certificat en conséquence.

L'honorable M. HAGGART : Je ne fais que rapporter ce qu'a dit le ministre l'année dernière sur la foi de l'ingénieur en chef, c'est-à-dire qu'il ne lui avait pas été présenté de réclamations par rapport aux travaux exécutés l'année dernière. Il a déclaré ici même qu'il n'y avait pas de travaux de cette sorte en cours d'exécution. Si je ne me trompe, cet item est destiné à payer des travaux exécutés l'an dernier ; mais si j'ai bien compris le ministre, on devra demander un nouveau crédit que l'on consacrera à la continuation des travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est déjà demandé.

M. SPROULE : Le crédit qui nous occupe est-il destiné à des travaux exécutés l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A des travaux exécutés depuis deux ans. On l'a discuté l'an dernier, mais les travaux avaient été exécutés l'année précédente.

M. SPROULE : J'étais ici lorsque ce débat eut lieu. Le ministre ignorait que les travaux fussent en cours d'exécution, et nous donna clairement à entendre que, selon lui, il ne serait pas adjugé de nouvelle entreprise. Voici maintenant qu'on nous laisse entrevoir que les travaux seront vraisemblablement continués. A quelle cause attribuer ce changement ? Etant donné ce qu'à établi l'honorable député de Grenville (M. Reid), et eu égard aux faits qu'il a dévoilés ici depuis deux ou trois ans, la continuation de ces travaux est extrêmement scandaleuse : c'est une honte pour le gouet désintéressé, eût présenté le rapport que M. Kennedy, qui est un ingénieur savant et désintéressé, eut présenté le rapport que l'on sait où il déclarait que la profondeur de l'eau et le lit du fleuve n'étaient pas conformes au rapport qu'en avait fait M. Rubidge, on voit le gouvernement faire poursuivre les travaux sans prendre la peine de se renseigner davantage et sans se rendre compte du bien fondé de ce rapport, on se trouve certainement en présence d'un de l'eau et le lit du fleuve n'étaient pas en lieu de s'attendre. Que le gouvernement poursuive ces travaux à cette heure, cela me porte à croire qu'il y a là-dessous quelque chose que ni la Chambre ni le pays ne connaissent, sans quoi il ne les poursuivrait pas. On dit bien que les ingénieurs ont de temps à autre fait des rapports au sujet de ces travaux. C'est vrai, mais l'honorable ministre en convient lui-même, M. Rubidge a virtuellement passé de nombreuses années sur le Saint-Laurent ; il a surveillé les travaux des mêmes entrepreneurs durant plusieurs années consécutives, et il est indéniable que nous avons parfois des ingénieurs qui font le jeu des entrepreneurs d'une façon ni honorable pour eux-mêmes ni avantageuse pour le pays. Cette opinion s'est assez généralement répandue, et je suis porté à croire qu'elle était fondée puisque M. Kennedy, un ingénieur tout à fait désintéressé, fait un rapport contraire. Le ministre lui-même n'ose rien dire qui soit susceptible d'amoindrir la réputation de M. Kennedy dont le rapport est tout à fait l'opposé de celui de M. Rubidge. En dépit de cela, le gouvernement se propose de continuer ces travaux après nous avoir promis l'an dernier qu'on n'en entendrait plus parler, et qu'il ne restait plus qu'à payer la retenue faite sur les sommes dues aux entrepreneurs pour garantir l'exécution du contrat. On nous annonce à présent que les travaux vont se continuer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'en fait pas à l'heure qu'il est.

M. FIELDING.

M. SPROULE : Il y a dans le budget un crédit destiné à cette fin. Pourquoi continuer ces travaux avant que nous soyons mieux renseignés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne sommes pas encore rendus à cet item du budget.

M. SPROULE : Le conseil des ministres a dû l'étudier, et le ministre est responsable de ce qui se fait au conseil. Ces prévisions budgétaires ont été soumises à la Chambre, et en présence des déclarations que vient de faire un député qui est en situation d'être bien renseigné, en présence des lettres de capitaines de navires qui naviguent sur le fleuve depuis un quart de siècle, en présence des déclarations sous serment qui nous ont été lues, le gouvernement n'en persiste pas moins à continuer ces travaux en dépit de leur inutilité manifeste. Si le gouverenement continue ces travaux, il le fera à ses risques et péril, et un public indigné se lèvera pour le lui reprocher.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant à ce que vient de dire l'honorable député au sujet de M. Kennedy, j'espère qu'il n'y a pas de malentendu sur ce point. Je ne voudrais certainement pas amoindrir la réputation de cet ingénieur que j'ai l'honneur de connaître depuis vingt ans ; c'est un homme éminent qui occupe un rang distingué dans sa profession. Je tiens cependant à faire observer que M. Kennedy n'a pas fait de rapport sur la question de savoir si ces travaux étaient utiles ou non ; il a simplement déclaré que les travaux n'étaient pas terminés ou n'avaient pas été faits.

M. SPROULE : N'a-t-il pas déclaré dans son rapport qu'il n'a trouvé que quatorze pieds d'eau où on nous avait dit qu'il y en avait dix-sept, et où M. Rubidge déclarait en avoir constaté dix-sept ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Même dans ce cas, ce serait une excellente raison de continuer les travaux pour obtenir les dix-sept pieds.

M. SPROULE : Si M. Rubidge fait un rapport comme celui-là, et si M. Kennedy, après une inspection minutieuse, constate qu'à ce même endroit il n'y a que quatorze ou quinze pieds d'eau, et à certains endroits beaucoup moins, cela n'est-il pas de nature à nuire à la réputation de M. Rubidge ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si cela nuit à la réputation de M. Rubidge, cela nuit aussi à celle de l'ancien gouvernement. Si M. Rubidge était un fonctionnaire indigne de confiance, pourquoi l'a-t-on gardé et a-t-on continué de lui confier la direction de ces travaux ? Ce rapport a été fait sous l'ancien gouvernement ; tous les documents que vient de lire l'honorable député de Grenville se rapportent à des faits survenus

sous l'ancien gouvernement, tout ce dont on se plaint s'est passé sous l'ancien gouvernement. L'honorable député devrait prendre plus de précautions et ne pas faire planer de soupçons aussi désagréables sur le compte de ses amis politiques.

M. REID (Grenville) : Je ferai observer au ministre que bien que le rapport de M. Rubidge ait été fait en 1891, et celui de M. Kennedy à peu près à la même époque, les travaux ont été complètement arrêtés après la réception de ces deux rapports. M. Rubidge était au service du gouvernement depuis quarante ans, et je suppose que le gouvernemnt a cru que les coupables étaient ses subalternes. Le ministre demande pourquoi on n'a pas destitué M. Rubidge.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me plains pas.

M. REID (Grenville) : Je demande au ministre d'être franc. M. Rubidge était l'ingénieur des canaux sur le fleuve entre Montréal et Trenton. Il avait à surveiller plusieurs entreprises ; il en avait deux à Cornwall, une à Farran's Point, une autre à Morrisburg et une couple à Cardinal. Sur chacune de ces entreprises il avait un personnel d'ingénieurs, c'est-à-dire un ingénieur et deux aides. Maintenant que j'ai prouvé toutes mes allégations à la satisfaction du ministre lui-même, le ministre des Finances demande pourquoi on n'a pas destitué M. Rubidge. Cet homme n'a pas été destitué simplement parce qu'il a expliqué au ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors que c'étaient ses subalternes qui avaient la surveillance de cette entreprise, qu'il avait lui-même à surveiller tous les travaux en cours d'exécution depuis Cornwall jusqu'à Belleville. Mais les ingénieurs qui étaient spécialement chargés de la surveillance de cette entreprise ont été immédiatement congédiés par le ministre.

M. FRASER : On n'a pas congédié le bon; c'est M. Rubidge qu'on aurait dû mettre à la porte.

M. REID (Grenville) : M. Rubidge voyageait et surveillait toutes ces entreprises. Mais les autres ingénieurs placés à la direction des travaux, les employés qui devaient pratiquer des sondages firent de temps à autre des rapports d'après lesquels M. Rubidge se guida. Le seul blâme que M. Rubidge a pu encourir, c'est par rapport à l'inspection qu'il fit subséquemment. Mais on ne tarda pas à congédier les autres ingénieurs et à arrêter les travaux. La continuation de ces travaux soulève une importante question. On entend dire de tous côtés que si les travaux se continuent et si l'on persiste à creuser le lit du fleuve, on finira par abaisser le niveau de la partie supérieure du Saint-Laurent.

La cour de l'Echiquier a ordonné le paiement de $173,000. La compagnie avait réclamé du gouvernement le paiement des travaux qu'elle avait dû exécuter au-dessous du niveau déterminé. Le gouvernement avait soldé tous ses comptes avec elle par rapport au creusement du chenal jusqu'à une profondeur de dix-sept pieds, mais la compagnie prétendit que pour obtenir cette profondeur il lui avait fallu creuser au-dessous de ce niveau-là, et c'est pour cela que la somme de $173,000 lui fut versée. Elle assura ensuite le tribunal et le gouvernement que la profondeur de l'eau était de plus de dix-sept pieds parce que pour donner cette profondeur, il lui avait fallu creuser plus bas. Néanmoins on s'aperçut plus tard que la compagnie avait laissé un certain espace où la profondeur de l'eau n'était que de dix pieds et demi. D'après le premier contrat, on devait donner au chenal une largeur de 200 pieds, et pour tout le monde il semblerait qu'un chenal de cette largeur est bien suffisant pour donner passage à des navires qui n'ont pas plus de trente-cinq pieds de large. Mais avec la connaissance que j'ai des lieux, ayant passé toute ma vie dans le voisinage de ces rapides,—je suis en mesure d'affirmer au ministre qu'il est réellement impossible, et qu'il le sera toujours, quoi que nous fassions, que de grands navires descendent par ce chenal-là. Je rencontre chaque semaine des personnes qui s'occupent de navigation et toutes s'accordent à déclarer qu'elle ne risqueront jamais un navire ou une cargaison dans ce chenal. A l'heure qu'il est, il n'y passe que des navires de faibles dimensions. En réalité, il passe autant de navires dans l'ancien chenal que dans celui-ci. Je connais tous les détails de l'affaire. Ces gens jouissent d'assez d'influence pour obliger le gouvernement à leur donenr quelques travaux à exécuter, et en faisant exécuter ceux-ci, le gouvernement ne se livre pas seulement à une dépense manifestement inutile, il nuit aussi à la navigation en amont de ces rapides. La continuation des travaux amènera l'abaissement du niveau de l'eau dans le chenal du nord, et il faudra ensuite creuser le chenal de Cleveland, qui est un excellent chenal. Il serait parfait à tous les points de vue si on lui donnait une profondeur de dix-sept pieds, mais un nouveau creusage des rapides aura pour effet d'accroître le volume des eaux passant à cet endroit et d'abaisser le niveau des eaux du chenal du nord. Quiconque voudra se donner la peine de descendre le chenal de Cleveland pour passer ensuite par le canal et l'écluse, ne manquera pas d'observer qu'on ne saurait trouver de passage plus propice pour les navires.

J'espère donc que le gouvernement réfléchira à cela et ne continuera pas les travaux. Mais sachant que la cour de l'Echiquier a ordonné le plein paiement de cette réclamation, et après avoir entendu le ministre déclarer l'an dernier que cette somme ne devait servir qu'à payer la retenue, j'affirme hautement que ces gens n'ont aucun droit à ces $25,000, et je n'hésite pas, par conséquent, à demander la radiation de cet item.

M. TAYLOR : Il y a une question à laquelle le ministre des Finances n'a pas encore répondu d'une manière satisfaisante. L'honorable député de Grenville affirme que cet argent est dépensé aux Etats-Unis. Il vit sur les lieux, et si ce qu'il dit est bien vrai, il me semble que l'honorable ministre devrait laisser le crédit en suspens jusqu'à ce qu'il fût devenu absolument certain que nulle partie de ce crédit n'est dépensé sur le territoire américain.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'en suis sûr. Il y a dans le voisinage deux ou trois entreprises dont les travaux sont en cours d'exécution. On y construit un barrage dont l'une des extrémités touche à une île américaine, et c'est peut-être cela qui a donné lieu à quelque confusion. A tout événement, on me dit que ces travaux sont entièrement exécutés dans les eaux canadiennes et nullement en territoire américain.

M. REID (Grenville) : Je suis en mesure de prouver par la correspondance du ministère des Douanes que ces travaux sont exécutés en partie dans les eaux américaines. Ce n'est que depuis deux ou trois ans que l'on a songé à la construction de ce barrage. Il n'en était pas du tout question dans le contrat primitif. Je suis absolument certain de cela, et je m'engage à le prouver au moyen de la correspondance du ministère des Douanes.

Ces gens écrivirent au ministère des Douanes qui leur répondit que le percepteur de Cardinal ne ferait payer aucun droit de douane, pourvu que les entrepreneurs obtinssent un certificat du ministère des Chemins de fer et Canaux. Je déclare ici, et je suis prêt à le prouver, que ces travaux sont exécutés en partie sur le sol américain, et que le certificat que les entrepreneurs se firent délivrer par le ministère des Chemins de fer et Canaux leur permit de ne pas payer de droits de douane. J'ai eu ce certificat sous les yeux dans le temps. Je sais qu'il a été envoyé à Ottawa. Je sais que le percepteur de Cardinal dut attendre du ministère des Douanes l'ordre de ne pas percevoir de droits parce que le certificat délivré par le ministère des Chemins de fer et Canaux établissait que les travaux étaient exécutés dans les eaux américaines.

Le MINISTRE DES FINANCES : Que l'entrepreneur ait dit qu'il exécutait des travaux dans les eaux américaines, cela ne prouve pas nécessairement que nous avons tort. Je suis convaincu que le chenal se trouve dans les eaux canadiennes, et force m'est de m'en tenir à ce renseignement.

M. REID (Grenville) : Les trois quarts des travaux sont exécutés dans les eaux américaines. Ils affectent la forme d'un grand cercle autour d'une île. La partie supérieure du barrage est dans les eaux canadiennes, mais le reste se trouve dans les eaux américaines. Si le ministre des Douanes veut bien consulter ses archives de l'année 1888 ou de cette époque-là, il y trouvera, j'en suis sûr, un certificat délivré par le ministère des Chemins de fer et Canaux ou ses ingénieurs, et établisssant que les travaux ont été exécutés dans les eaux américaines. Ce certificat fut adressé à Ottawa, et le percepteur reçut ensuite du ministère des Douanes une lettre où on lui disait que, eu égard à ce certificat, il ne devait pas percevoir de droits sur le charbon consommé à bord du dragueur pendant la durée des travaux.

Le MINISTRE DES DOUANES : En quelle année était-ce ?

M. REID (Grenville) : En 1888.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais ces travaux ont été exécutés en 1902.

M. REID (Grenville) : En 1902 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. REID (Grenville) : De quels travaux l'honorable ministre veut-il parler ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De ceux qui font l'objet de ce crédit.

M. REID (Grenville) : De ceux que l'on continue dans le chenal en question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; il se peut qu'ils soient exécutés partie sur le territoire américain et partie au Canada.

M. REID (Grenville) : Les trois en sont exécutés dans les eaux américaines.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de savoir s'ils sont vraiment exécutés dans les eaux américaines.

M. REID (Grenville) : Ils doivent l'être. On les a entrepris dans le but de débarrasser le chenal des quartiers de roches que le courant y avait entraînées, et si c'est bien cela qu'on a fait, on a dû travailler dans les eaux américaines aussi bien que dans les eaux canadiennes. D'après ce que j'ai entendu dire aux gens de l'endroit, les entrepreneurs étaient censés avoir fait tout cela. Mais ces entrepreneurs ne se sont pas gênés pour déclarer qu'ils sont assez puissants pour faire marcher le gouvernement à leur guise, et qu'ils peuvent se faire adjuger l'entreprise de l'élargissement du chenal ; mais ils veulent qu'on garde le silence à ce propos, espérant que leurs menées passeront inaperçues.

Je suis bien convaincu qu'en exécutant ces travaux le gouvernement va nuire aux eaux qui se trouvent en amont. L'ouvrage n'est pas nécessaire.

M. SPROULE : L'honrable ministre pourrait-il nous donner une idée de la profondeur de l'eau à cet endroit, actuellement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, la profondeur de l'eau à cet endroit n'est pas encore aussi considérable que nous le voudrions. On y a exécuté des travaux de mi-

nage et les quartiers de roche sont restés dans le chenal.

M. SPROULE : L'honorable ministre nous a dit, je crois, qu'il n'y avait pas eu de travaux de faits à cet endroit depuis l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est vrai.

M. SPROULE : Cependant, l'honorable ministre nous a dit qu'il y avait 17 pieds d'eau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'il y ait 17 pieds d'eau là où se trouvent ces roches.

M. SPROULE : Cette question a donné naissance à tant de mauvais soupçons que le ministre ferait mieux de suspendre les travaux jusqu'à ce qu'il ait obtenu un rapport digne de foi à ce sujet. M. Kennedy a établi que les ingénieurs du gouvernement s'étaient trompés dans des circonstances antérieures, et le ministre des Finances semble croire qu'il a trouvé un bon argument en disant que ce travail a été exécuté par des amis du parti conservateur, et que du moment que la chose a été signalée à l'attention du ministre, il a suspendu les travaux, parcequ'il ne pouvait se fier au rapport de l'ingénieur, et il a envoyé d'autres ingénieurs pour se rendre compte de l'affaire. Cette seule raison devrait suffire pour faire naître dans l'esprit du ministre des Finances des doutes suffisants pour l'amener à se rendre compte de la situation.

A part cela, nous avons les déclarations faites par un membre de cette Chambre sur sa responsabilité de député, un homme qui demeure près de là, qui y a passé toute sa vie, et qui doit savoir à quoi s'en tenir. Sa prétention est appuyée d'affidavit et de lettres de la part des hommes les plus intelligents, les plus respectables et les plus responsabes qui aient jamais navigués sur le Saint-Laurent, durant les vingt-cinq dernières années. Je sais personnellement que plusieurs d'entre eux sont l'intégrité et la droiture mêmes, des gens qui connnaissent le sujet qu'ils traitent. Si l'honorable ministre, malgré tous ces renseignements, persiste à vouloir faire continuer ces travaux, il fera là quelque chose qui, à mon avis, constituera un scandale et un déshonneur pour ce gouvernement.

Le vote est pris sur la motion suivante de l'honorable M. Fielding :

Que la résolution 296 pour l'approfondissement et l'élargissement des rapides des Galops, $25,000, soit maintenant adoptée.

POUR :

Messieurs

Bernier,	Loy,
Bourbonnais,	McCarthy,
Brown,	McGugan,
Bureau,	McIsaac,
Calvert,	McLennan,
Christie,	Madore,
Cowan,	Marcil (Bagot),
Desjardins,	Marcil (Bonaventure),
Erb,	Morrison,
Ethier,	Mulock (sir Wililam),
Fielding,	Paterson,
Fisher,	Préfontaine,
Fortier,	Puttee,
Gibson,	Riley,
Holmes,	Ross (Victoria, N.-E.),
Kendall,	Russell,
Hughes (King's I. P.-E.)	Stewart,
Laurier (L'Assomption),	Turgeon.—36.

CONTRE :

Messieurs

Avery,	Gourley,
Blain,	Hackett,
Broder,	Halliday,
Clancy,	MacLaren (Perth),
Clare,	Sproule,
Clarke,	Taylor,
Earle,	Thomson (Grey).—14.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Opposition.
Thompson (Haldimand et Monck),	Ingram,
Cartwright (sir Rich'd.	Tupper,
Dyment,	McCormick,
Emmerson,	Fowler,
Charlton,	Tisdale,
Guthrie,	Porter,
Sutherland, (Hon. J.),	Haggart,
Fraser,	Bell,
Tobin,	Ball,
Scott,	Boyd,
Borden (sir Frederick),	Kaulbach,
Laurier (sir Wilfrid),	Borden (Halifax),
Martineau,	Barker,
Beith,	Birkett,
Campbell,	Bruce,
Bickerdike,	Cargill,
Wade,	Cochrane,
Galliher,	Culbert,
Grant,	Johnston (Cardwell),
Mackie,	Kendry,
McCreary,	Lancaster,
Roche (Halifax),	Maclean,
Talbot,	Monk,
Ross (Ontario),	Rosamond,
Schell,	Smith (Wentworth),
Tucker,	Tolton,
Power,	Wilson,
Matheson,	Richardson,
Macdonald,	McGowan,
Logan,	Lefurgey,
Hyman,	Gilmour,
Johnston (Lambton),	Simmons,
McColl,	Ward,
Sutherland (Essex),	Northrup,
Harty,	Reid (Grenville),
Gauvreau,	Ganong,
McKinnon,	Roddick,
Smith (Vancouver),	Hale,
Davis,	Hughes (Victoria),
Parmelee,	Pope,
Bazinet,	Alcorn,
Johnston (Cap-Breton),	Bennett,
McCool,	Brock,
Belcourt,	Calvin,
Costigan,	Carscallen,
Gallery,	Casgrain,
German,	Henderson,
Law,	Kemp,
McPherson,	Kidd,
Sifton,	Lennox,
Stephens,	McIntosh,
Tolmie,	Osler,

Ross (Yukon),	Seagram,
McEwen,	Sheritt,
Wright,	Vrooman,
Wallace,	Wilmot,
Fitzpatrick,	Léonard,
Heyd.	Pringle.

La motion est adoptée.

BILL PROVISOIRE DES SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces crédits ont été réunis par les fonctionnaires de la Chambre et s'élèvent à $2,977,053.73. Je propose donc :

Que la Chambre se forme en comité des voies et moyens pour mettre en délibération certaine subvention qui doit être votée à Sa Majesté.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité pour examiner le projet de résolution suivant :

Résolu,—Que pour autoriser le paiement de subventions à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public de l'année fiscale expirant le 30 juin 1903, la somme de $2,977,053.73 soit accordée à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

La résolution est rapportée, adoptée en première et deuxième délibérations et votée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande la permission de soumettre à la Chambre le bill (n° 241) destiné à accorder certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses du service public de l'exercice expiré le 30 juin 1903.

La motion est adoptée, le bill subit sa première et sa deuxième lectures, est étudié en comité, rapporté, adopté en troisième délibération et voté.

AJOURNEMENT.—MODE ADOPTE PAR LE GOUVERNEMENT POUR DEMANDER DES SOUMISSIONS.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. CLARKE : Je désire attirer l'attention du gouvernement sur le cablogramme suivant publié dans le Free Press de ce soir:

L'INJUSTICE EST EVIDENTE.

Le mode employé par le gouvernement pour demander des soumissions pourrait être meilleur.

Londres, le 8 août.—Le "Graphic" d'aujourd'hui faisant allusion à la méthode employée par le Canada pour demander des soumissions, prétend que l'injustice en est tellement évidente que le gouvernement ne peut manquer de faire cesser un pareil état de choses.

Le ministre des Finances sait-il à quelle soumission ce cablogramme veut faire allusion ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Je ne puis répondre à cette question de l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Que feronsnous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Avis a été donné de la discussion du bill du Grand-Tronc-Pacifique de la résolution sur laquelle ce bill est basé.

L'honorable M. HAGGART : A-t-on donné avis que le gouvernement continuerait la discusion de jour en jour?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas d'avis officiel de donné à cet effet, mais je crois que telle est l'intention du premier ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est ce que le premier ministre a annoncé cet après-midi.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me dit que c'est là ce qui a été annoncé cet après-midi.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12 heures et 10 minutes, mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 11 août 1903.

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

COMITES PERMANENTS.

M. HYMAN : Je propose :

Que les comités dont les noms suivent soient autorisés à siéger pendant que la Chambre tient ses éances : le comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, le comité des bills d'intérêt privé, le comité des comptes publics.

On adopte.

PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 244) relatif à la Compagnie d'assurance de l'Ouest (Western Insurance Co.)

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre se forme en comité afin de délibérer le projet de résolution dont voici la teneur :

Qu'il est expédient, relativement au bill actuellement soumis à cette Chambre concernant la construction d'un chemin de fer National Transconstinental, de ratifier la convention énoncée dans l'annexe dudit bill, intervenue le 28 juillet 1903 entre le gouvernement et certaines personnes au nom de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc Pacifique, qui sera constituée par le parlement au cours de la présente session et d'autoriser le gouvernement à faire tout ce qui est nécessaire pour rendre exécutoire ce dit bill et cette convention.

L'honorable A. G. BLAIR (ville de Saint-Jean) : M. l'Orateur, je me trouve aujour-

d'hui en posture non moins délicate que lorsque j'ai dû, il y a deux ou trois semaines, donner des explications sur les motifs qui m'ont poussé à remettre mon portefeuille. Pour un député, ce n'est jamais une tâche agréable que de critiquer un projet de loi déposé par un gouvernement dont encore tout récemment il faisait partie, et toute critique, toute condamnation de ce projet de loi faite en pareilles circonstances ne peut manquer de créer une impression défavorable dans l'esprit de ses amis et de ses collègues et de ceux avec qui il s'est trouvé jusque-là associé politiquement. Je suis bien aise, toutefois, de profiter de l'occasion, pour exonérer le très honorable chef du cabinet (le très honorable sir Wilfrid Laurier) de l'imputation qu'on a souvent formulée, depuis que ces différends ont éclaté. L'imputation faite contre le premier ministre, c'est de m'avoir proposé de continuer à faire partie du cabinet, et de lui prêter mon concours à titre de collègue, tout en professant les opinions que je m'étais formées au sujet du projet de chemin de fer que le gouvernement a élaboré et adopté, ce qui eut été une approbation tacite de ce projet. Voilà ce qu'on accuse le premier ministre de m'avoir proposé. En justice pour le chef du cabinet, je dois déclarer qu'il n'est pas l'auteur de cette proposition, et si je fais cette déclaration, ce n'est pas à la demande du premier ministre, mais j'obéis tout simplement à un sentiment de loyauté envers lui et envers moi-même. Dans la correspondance échangée, pendant que la question de ma démission projetée était sur le tapis, j'ai fait allusion, on le sait, à la proposition qui m'avait été faite au sein du conseil et j'ai dit pourquoi j'avais jugé cette proposition tout à fait inacceptable. Si je l'ai fait, c'est que je sentais que quelques membres du cabinet penseraient peut-être que j'obéissais à de vains scrupules, et j'ai été bien aise plus tard d'avoir mentionné le fait dans la correspondance, car plusieurs de mes meilleurs amis du parti ministériel, dans l'intervalle qui s'est écoulée entre le jour où ma démission devint publique et celui où eurent lieu les explications m'ont blâmé de n'avoir pas suivi cette ligne de conduite. Je suis donc bien aise de saisir l'occasion de mettre ces faits en pleine lumière.

Le premier ministre a placé devant le parlement et devant le pays un exposé des motifs qui l'ont engagé à saisir la Chambre de cette mesure et qui militent en faveur du projet en question. Il nous a donné à entendre que ce projet a été conçu dans le but d'assurer au peuple canadien un grand chemin de fer transcontinental qui offrira aux population de l'est et de l'ouest la route la plus courte et la plus économique pour le transport de leur trafic. En même temps, le premier ministre s'est complu et s'est enorgueilli à nous dire au sujet de ce projet, que ce doit être une grande ligne nationale passant exclusivement en territoire canadien. Si la mesure politique présentée au parlement était bien définie et bien étudiée sous tous ses aspects, de façon à nous convaincre que c'est une œuvre légitime, convenable et d'urgence, dans l'intérêt du Canada, il y aurait lieu de se féliciter de ce que le gouvernement se soit lancé dans cette entreprise, et elle ne saurait manquer de soulever un vif enthousiasme au sein de nos populations, sans distinction de couleur politique.

J'ai écouté avec la plus religieuse attention l'exposé des faits présenté par le premier ministre, et si les charmes de l'éloquence et d'une diction châtiée, unis à la foi la plus sincère dans la légitimité de cette mesure pouvaient seuls réussir à porter la conviction dans l'esprit des membres du parlement, alors, je dois l'avouer, les députés et le pays auraient été subjugués par le plaidoyer du premier ministre. Mais pour mon propre compte, M. l'Orateur, je dois le déclarer ici, bien que j'aie été frappé de la singulière habilileté que le chef du gouvernement a déployée ; bien que j'aie compris qu'il était impossible de rien ajouter à ce qu'il a dit sur la question, avec un art dont seul il a le secret, il n'a pas réussi à me convaincre le moins du monde ni à résoudre les objections qui se dressaient dans mon esprit contre ce projet, sauf dans une bien faible mesure .

Quelques VOIX : Très bien !

L'honorable M. BLAIR : Convaincu de l'énorme importance de l'incommensurable grandeur de cette entreprise, sans parallèle peut-être dans l'histoire du Canada ; convaincu, dis-je, que jamais encore, depuis l'établissement de la Confédération, le parlement n'a été saisi d'une mesure grevant le pays d'aussi lourdes charges, le premier ministre a parfaitement compris que, s'il réussissait à faire sanctionner ce projet par le parlement, le pays, avant d'y donner son assentiment, voudrait savoir pourquoi le gouvernement a mis une précipitation si extraordinaire, si insolite, à faire voter une mesure de cette importance. Le premier ministre a bien compris la chose, comme l'eût fait, du reste, tout homme occupant la même situation ou revêtu des mêmes responsabilités, et voilà pourquoi, au seuil même de son discours, avant d'entrer dans le vif de la question, le chef du cabinet s'est efforcé de repousser l'accusation qui a dû se dresser dans l'esprit de presque tous les citoyens du pays, qui se sont demandés pourquoi on avait saisi le parlement de cette question avec tant de précipitation et sans mûre délibération. Il a donc voulu apporter une réponse à cette accusation et je vais citer textuellement les propres paroles dont il s'est servi, quand il a abordé cet aspect de la question. Mais d'abord, il importe de signaler à la Chambre certaines omissions du premier ministre, en exposant sa ligne de conduite. Il ne nie pas que le gouvernement ait manqué d'apporter à l'étude de ce pro-

jet toute la délibération voulue ; il n'affirme pas que le gouvernement se soit adressé à toutes les sources légitimes de renseignements et qu'il ait cherché à étudier à fond par tous les moyens en son pouvoir, les conditions existentes dans les différentes parties du pays que ce chemin de fer doit traverser ; il ne vous dit rien sur l'urgence qu'il y aurait de se lancer, tête baissée, dans pareille entreprise ; il omet de vous dire s'il a eu recours aux lumières des têtes les plus sages du pays ; il ne nous dit pas s'il a demandé l'avi des experts sur les conditions du trafic qui pourrait justifier la construction de ce chemin de fer ; non, il est muet sur tout cela. Mais citons les propres paroles dont il s'est servi, pour repousser une accusation que j'appellerai plutôt un aveu de culpabilité.

Voici ses propres paroles :

On a bien dit que cette œuvre n'était pas immédiatement nécessaire et que l'exécution du projet que nous avons à soumettre à l'approbation de la Chambre pouvait être différée ; mais je n'ai pas encore entendu un seul mot de critique par rapport à l'idée elle-même et je ne crois pas non plus, qu'il s'en fasse entendre un seul au cours de ce débat.

A la première de ces objections, à ceux qui trouvent à redire à la construction immédiate de ce chemin, et qui sont d'avis qu'il faudrait attendre et remettre à plus tard, qu'il faudrait s'arrêter, réfléchir, étudier et méditer, qu'il me suffise de répondre que ce n'est pas le moment de délibérer, mais d'agir. Voici le flot qui nous apporte la fortune, si nous le laissions passer il se pourrait qu'il ne revînt pas et que l'avenir de la nation, aujourd'hui si plein de promesses, se chargât de nuages.

Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre point de retard et qu'à cette époque de merveilleux développement le temps perdu l'est doublement ; nous ne saurions différer, parce qu'il s'opère déjà dans les conditions de notre vie nationale une transformation qu'il serait insensé d'ignorer et criminel de dédaigner.....Nous prétendons que le gouvernement que le parlement, que chacun des mandataires du peuple est tenu de répondre aux exigences de ce progrès si rapide et du nouvel état de choses auquel il donne naissance : que chacun de ceux qui siègent ici de par la volonté du peuple est tenu de trouver aux produits de ces nouveaux colons un débouché jusqu'à l'océan, aux conditions les plus avantageuses, et dans cette nouvelle région, un marché pour ceux qui travaillent dans les forêts, les champs, les mines et les fabriques des vieilles provinces. Notre devoir, le voilà. Il nous commande, il nous presse. Ce n'est pas demain, c'est aujourd'hui, à cette heure, à l'instant même qu'il faut agir. Plaise à Dieu qu'il ne soit pas déjà trop tard, que pendant que nous délibérons, notre trafic n'ait pas encore pris d'autres voies.

M. l'Orateur, il est de mon droit d'appeler l'attention la plus sérieuse du parlement sur ces paroles du premier ministre. Je le répète, il n'apporte pas de dénégation à l'accusation de ceux qui prétendent que le gouvernement a agi avec une précipitation inexcusable, sans mûre délibération, et qu'il n'a pas étudié la question. Eh bien ! j'espère qu'avant d'avoir terminé mes observations sur ce projet de loi, sur la résolution et contrat en discussion, j'aurai réussi à porter dans l'esprit de la majorité de cette Chambre la conviction que l'accusation formulée contre le gouvernement est absolument vraie.

Des VOIX : Très bien !

L'honorable M. BLAIR : Que veut dire le premier ministre, par ces paroles :

Voici le flot qui nous apporte la fortune, et si nous le laissions passer, il se pourrait qu'il ne revînt pas.

Que veut dire le premier ministre, par ces paroles :

Si nous le laissons passer, il se pourrait que l'avenir de notre nation, aujourd'hui si plein de promesses, se chargeât de nuages.

Que veut dire le premier ministre, par ces paroles :

Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre point de retard.

A mon avis, M. l'Orateur, et cela soit dit en toute déférence pour le chef du cabinet, il eût été aussi exact, sinon aussi poétique, de sa part de dire : Il nous est impossible d'attendre, parce que sénateur Cox ne peut attendre.

Des VOIX : Très bien !

L'honorable M. BLAIR : Que veut dire encore le premier ministre, par ces par les :

Nous ne saurions différer, parce qu'à cette époque de merveilleux développement le temps perdu l'est doublement.

Que veut-il dire, lorsqu'il affirme que temporiser, serait porter un coup fatal à notre avenir national ? Serait-ce donc, par hasard, porter un coup fatal à notre vie nationale que de prendre le temps de faire les études voulues, afin d'arriver à une décision marquée au coin de la sagesse, au sujet d'une entreprise infiniment plus vaste que toutes celles qui ont jusqu'ici été soumises aux délibérations du parlement ? Je ne vois pas qu'il y ait lieu d'invoquer l'aide du ciel contre la possibilité même d'un léger délai en pareille matière. Je ne m'explique pas en quoi les intérêts du Canada seraient lésés si, dans les démarches que nous faisons, nous usions de temporisation pour bien nous orienter vers le but visé, pour bien définir les responsabilités que nous voulons assumer, et mieux étudier le milieu et les conditions où nous exerçons notre initiative.

Pourquoi le premier ministre affirme-t-il d'un pareil ton qu'il ne faut pas même délibérer un seul instant, une seule minute ? Que le gouvernement ne délibère point, soit ; mais le parlement, lui, a droit de délibérer ; le pays, lui aussi, a le droit de délibérer ; et à mon avis, M. l'Orateur, avant de charger les épaules du peuple canadien d'un énorme fardeau, avant d'engager législativement le pays à l'exécution d'un projet si gigantesque, il est juste que le peuple soit mis en lieu de le discuter et d'y réfléchir ; il est juste que la presse puisse le

débattre, ce projet, et que tous les citoyens de ce pays sachent ce que le gouvernement se propose de faire. Je ne saurais me défendre de l'impression que toute cette hâte, cette précipitation apportées dans l'élaboration et la délibération de cette mesure, est moins l'œuvre d'un jugement sain et réfléchi que le résultat d'un état d'âme ou d'exaltation sentimentale approchant de l'hystérie ; car il m'est impossible de croire que mes collègues aient obéi à d'autre mobile que celui du plus parfait désintéressement.

Après avoir répondu à cette accusation, au sujet du manque de délibération, le premier ministre aborde une autre question qui, à ses yeux, est grosse des plus redoutables et des plus graves conséquences. Avec toute l'habileté d'un vieux parlementaire passé maître dans tous les secrets de la stratégie, il a réussi, tant en évoquant les menaces de Carnagie, les paroles du président Cleveland ou en citant diverses dépêches, à réveiller nos craintes, à jeter l'alarme au sein de la Chambre ; et nombre de députés de ce côté-ci, sont sans doute restés convaincus que nous sommes menacés des plus terribles calamités ; que l'abîme s'entr'ouvre sous nos pas, prêt à nous engloutir, et que nous sommes à la veille d'être précipités dans toutes les horreurs d'une ruine et d'un désastre irréparables. Mais, après les avoir conduits au bord du précipice béant, il a su les rassurer et calmer leurs frayeurs en leur disant : Votre salut ! il est dans cette mesure ; nous vous avons arrachés au terrible danger qui vous menaçait ; nous vous apportons le salut en établissant cette ligne toute canadienne, qui vous soustrait au danger possible de voir votre commerce et votre trafic ruinés par les habitants de la république voisine." Mais afin de ne pas vous éloigner de la plus scrupuleuse exactitude, citons les paroles mêmes du premier ministre à cet égard " Heureusement, s'écrie-t-il :

> Heureusement, nous avons jusqu'ici échappé au péril qui nous a menacés à différentes reprises. Cependant, qu'arriverait-il à la faveur d'une agitation frénétique comme il en est parfois survenu chez les différents peuples, y compris celui des Etats-Unis ? Nous sommes constamment exposés à nous voir enlever le privilège dont nous avons joui jusqu'ici. Le seul moyen d'envisager de sang-froid une pareille éventualité, c'est de nous y préparer et d'avoir sur notre propre territoire toutes les ressources qui nous permettraient d'avoir accès aux ports canadiens. Voilà pourquoi nous demandons au parlement de ratifier le projet que je viens d'exposer et dont l'exécution doit signifier que ce nouveau chemin transcontinental n'aura pas d'autres terminal que nos propres ports et que pour y atteindre il passera entièrement sur le territoire canadien.

Eh bien ! je m'adresse ici au jugement calme et réfléchi de la députation,—et au besoin, il faudra faire pareil appel au bon sens et au jugement réfléchi des corps électoral du Canada,—et je dis : Comment ! Voilà des années que la faculté de transit entre le Canada et les Etats-Unis est en vigueur, et le danger signalé, s'il a jamais existé, est actuellement fort atténué ; en outre, la situation économique aux Etats-Unis milite puissamment contre la possibilité de l'exercice de pareille initiative de la part du gouvernemnt américain ; les nombreux chemins de fer américains qui traversent notre territoire en différents sens et les vaisseaux qui arrivent aux principaux ports des Etats-Unis, transportent à leur propre bénéfice les marchandises expédiées aux négociants du Canada et celles que ces derniers expédient aux Etats-Unis de sorte que le gouvernemnt des Etats-Unis en prenant pareille attitude porterait un coup mortel à son propre trafic, à son propre commerce ; et c'est en pareilles circonstances, après que ce régime a existé si longtemps, alors que le gouvernement actuel a passé sept ans au pouvoir sans que la perspective de pareille éventualité nous ait jamais fait éprouver le plus léger frisson, la moindre crainte, c'est en ce moment, dis-je, que le gouvernemnt, par l'organe du premier ministre, vient nous dire, avec cette précipitation, cet affolement qui a inspiré la loi à l'étude, qu'il y a péril en la demeure et que notre commerce est en grand danger d'être ruiné par l'initiative d'un gouvernement ami ! Je le demande aux députés, pourquoi invoquer pareil prétexte,—ou plutôt, pour ne pas me servir d'expressions qui pourraient blesser les justes susceptibiltés des députés de ce côté-ci—pourquoi, dis-je, formuler pareil argument? Ah ! c'est sans doute que n'ayant pas d'arguments sérieux, solides et légitimes à apporter à l'appui de leur cause, force leur est bien de faire appel aux préjugés et de soulever les passions du peuple canadien, afin d'assurer l'adoption d'une mesure qu'ils désespéreraient de voir triompher, si elle était jugée d'après son mérite propre. J'ai remarqué que lorsque le premier ministre a formulé cet argument, ainsi que celui que j'ai signalé au début, la droite a fait retentir cette enceinte parlementaire d'acclamations frénétiques. A quoi faut-il attribuer cette explosion d'enthousiasme? Peut-être faut-il y voir un soupir de soulagement poussé par ces messieurs après cette période de cruelle attente où les avait tenus le péril évoqué au sujet du transit international ; ou bien, encore, cet enthousiasme disait combien ils étaient heureux et ravis de voir qu'il était possible de formuler même un argument spécieux en faveur de la politique du gouvernement.

M. l'Orateur, sur quoi s'appuie-t-on pour dire que, lorsque ce chemin de fer aura été construit, s'il l'est jamais, notre situation sera différente de ce qu'elle est aujourd'hui?

Sur quel fondement reposer cette autre affirmation, qu'il y a péril en la demeure, en raison de l'attitude hostile que pourrait prendre le peuple de la république américaine, dans un moment d'effervescence ? Comment ! M. l'Orateur, nous avons aujourd'hui un che-

min de fer transcontinental ; nous avons deux voies ferrées qui desservent la province du Nouveau-Brunswick avec lesquels il serait facile d'établir des raccordements, au besoin ; et il ne serait nullement nécessaire de passer par le territoire des Etats-Unis, quand bien même le gouvernement américain chercherait à nous imposer la restriction en question. Nous pourrions utiliser ces chemins de fer, qui sont aussi transcontinentaux, tout aussi canadiens, tout aussi nationaux qu'on pourrait construire au Canada. Ce sont des chemins de fer en territoire canadien, et l'un d'eux, au moins, est un chemin de fer d'Etat.

Pour mon propre compte, je l'avoue, j'aurais bien préféré que le premier ministre n'eût pas formulé pareil argument. J'aurais voulu qu'il laissât à d'autres le soin de déclarer ici publiquement et d'apprendre à l'univers que le peuple canadien est à la merci d'un autre peuple. Il me répugne souverainement de reconnaître que nous sommes par nous-mêmes impuissants à nous protéger contre pareille éventualité. Je n'aime pas qu'on lance ainsi outre-mer et qu'on jette aux quatre vents de la publicité la nouvelle que le Canada est cerné par les Etats-Unis et incapable de se protéger, ou, ce qui revient au même, qu'il faut que le pays dépense une centaine de millions de dollars pour parer à ce danger. A mon avis, il n'y a nullement lieu de craindre aujourd'hui qu'on soulève la question de l'abrogation du privilège de transit. Jadis, cette crainte aurait pu exister, mais cette époque en est déjà loin de nous ; et quels que soient les mérites intrinsèques du projet en discussion, personne, je l'espère, ne se laissera influencer en faveur d'une mesure qu'il jugerait d'ailleurs défectueuse et injustifiable, par ce spectre de l'abrogation du privilège du transit, qu'on vient d'évoquer.

J'arrive à une autre des propositions maîtresses formulées par le premier ministre. C'est qu'il est d'urgence de construire une ligne transcontinentale toute canadienne, d'un océan à l'autre. Comme je tiens à respecter scrupuleusement la pensée du premier ministre, je vais encore citer textuellement ses paroles :

> Nous demandons au parlement de sanctionner ce projet parce que nous avons la certiture absolue de répondre par là à un sentiment latent, mais profondément ancré dans l'esprit et encore plus dans le cœur de tout Canadien ; c'est qu'au point de vue national, comme au point de vue commercial, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer qui s'étende de l'Atlantique au Pacifique et dont chaque pouce repose sur le sol canadien. Que la construction d'un tel chemin soit devenue, comme je viens de le dire, une nécessité à ce double point de vue, que notre état de nation et le développement de notre commerce nous l'imposent, voilà ce que je n'ai pas encore entendu révoquer en doute.

L'inférence qui découle logiquement de ces prémisses est qu'actuellement il n'existe pas de chemin de fer d'un océan à l'autre, en territoire canadien ; et s'il faut accepter

cette déduction, et qu'elle influence le jugement que nous avons à porter, alors, indubitablement, nous serons induits en erreur, bien que je regretterais de créer au sein de la Chambre l'impression que le premier ministre ait cherché, de propos délibéré, à induire le parlement et le pays en erreur. Je répète donc que s'il advenait que le parlement acceptât la conséquence qui découle de cette proposition, il serait infailliblement induit en erreur. Qu'est-ce qui constitue une ligne nationale toute canadienne ? Faut-il entendre par là une ligne de chemin de fer par laquelle l'Atlantique et le Pacifique se relieraient à travers le continent et qui serait la propriété absolue d'une seule compagnie ? Eh ! bien, nous avons déjà une ligne qui répond à cette définition. J'oserais presque affirmer que nous avons deux lignes de ce genre. Alors pourquoi se laisser influencer par ce raisonnement ? Il n'y a certainement pas lieu de le faire, si c'est là la seule raison qui justifie la nécessité de construire ce chemin de fer, et le premier ministre nous a dit que, n'était cette question de la faculté de transit, il ne demanderait pas au parlement de donner son assentiment au projet qu'il propose.

Puisque les raisons apportées à l'appui de cette proposition sont insuffisantes et que tout l'échafaudage de son argumentation croule par la base, mais que dire de la mesure elle-même, s'il faut lui faire subir l'épreuve auquel sont soumises toutes les mesures similaires, en pareilles circonstances, lorsqu'elles sont discutées par une assemblée délibérante quelconque ? Cette ligne de chemin de fer, prétend le premier ministre, est à la fois nationale et commerciale, mais, ajoute-t-il, ce n'est pas une ligne commerciale en ce sens qu'il faille tenir compte des profits et pertes. Eh bien, M. l'Orateur, qu'est-ce qu'une ligne commerciale, si ce n'est pas une ligne construite sur les données des besoins commerciaux et qui implique nécessairement et fatalement, l'idée de profits et pertes ? On peut bien construire un chemin de fer, au point de vue du sentiment national ; mais alors, il faut dire au pays qu'en établissant cette ligne, le seul mobile est le sentiment national. Ou bien, si on construit une ligne pour les usages comerciaux, il faut le dire. Quant à la ligne en discussion le premier ministre ne semble pas vouloir l'envisager exclusivement à l'un ou à l'autre de ces points de vue. C'est un composé de ce double élément. Il affirme que ce n'est pas, dans le sens ordinaire, une ligne commerciale, mais bien une ligne essentiellement canadienne. Eh bien, à moins d'urgence, je ne vois pas qu'il y ait lieu de grever le pays d'une obligation de cent millions de dollars et en outre, d'un montant supérieur même à ce chiffre.

A moins qu'il n'existe quelque mobile secret qui rende la chose urgente, je ne vois rien qui justifie actuellement la construction de la ligne nationale projetée. Le che-

min de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Canadien du Nord sont des lignes nationales dans la plus large acception de ce terme. Ces lignes, sans doute, traversent pas tout le pays, d'un océan à l'autre ; mais si l'on jette un coup-d'œil de l'autre côté de la frontière, on y trouvera difficilement un chemin de fer transcontinental dans le sens indiqué par le premier ministre. Il est impossible de trouver dans le pays voisin un chemin de fer s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, qui soit sous la maîtrise d'une seule compagnie. Je n'en connais pas un seul. Les grandes lignes de l'est et de l'ouest se rencontrent vers le centre du continent et sont la résultante d'un développement graduel. Nos voisins n'ont pas visé à accomplir des tours de force éclatants, en dépensant inutilement des sommes folles. Ils n'ont fait que ce qu'il fallait pour répondre aux besoins du pays. Il ne faut pas faire moins que cela ; mais nous aurions tort de faire davantage.

Voilà donc, autant que j'en ai pu juger par la lecture attentive du discours du premier ministre, les quatre raisons maîtresses invoquées à l'appui de la mesure à laquelle il nous demande de donner notre assentiment. Cependant, il a apporté une autre raison de nature générale. Le pays, dit-il, demande à grands cris un autre chemin de fer transcontinental. M. l'Orateur, j'ai eu l'oreille ouverte, j'ai prêté à toutes les demandes formulées dans ce sens, et je dois avouer que je n'ai pas entendu de puissante clameur en faveur d'une nouvelle ligne transcontinentale, d'un océan à l'autre. Je ne sais d'où a partie cette clameur qui a retenti aux oreilles des autres. Quant à moi, je dois dire qu'elle n'est pas parvenue à mes oreilles. Je serai peut-être en lieu de revenir plus tard sur ce point, et je passe à une autre question.

M. l'Orateur, à tous ceux qui comme moi sont décidément hostiles à ce projet et se sont permis de le critiquer, on adresse plusieurs reproches : nous sommes des poltrons, des timides, des hommes à idées étroites, incapables de saisir un problème important, inpuissants à apprécier le développement et le progrès du Canada. Je repousse cette imputation et, pour mon propore compte je tiens à lui opposer la dénégation la plus catégorique. On n'a pas droit de me lancer cette insulte ; je ne mérite pas pareil reproche. S'il s'agissait d'un projet de développement de chemin de fer, bien conçu, bien élaboré et délibéré, un projet, dis-je, répondant aux besoins réels du pays et qui se réaliserait dans un délai légitime, je suis bien loin de dire que je serais hostile à pareille entreprise. Je ne ferai spas la moindre opposition à un projet de ce genre.

Qu'on grève le pays dans la pleine mesure de ses forces et qu'on demande aux sources du revenu tout ce qu'elles peuvent produire pour la construction de chemins de fer et le développement légitime des ressources inépuisables de ce grand pays, voilà une politique à laquelle je suis prêt à me rallier aussi volontiers que le ferait tout autre membre de cette Chambre. Mais, M. l'Orateur, cela m'empêche-t-il de dire à ceux qui demandent mon assentiment à ce projet : Comment en êtes-vous venu à cette décision ? Sur quelles données vous appuyez-vous ? Avez-vous puisé vos renseignements aux meilleures sources, et où tout cela doit-il aboutir ? Agir ainsi est tout simplement acte de prudence et de sagesse ordinaire. Il est indigne de la grande confiance que le peuple place en ceux à qui il confie l'administration de la chose publique, celui qui hésite à résister à la pression exercée par ceux qui le poussent à agir avec précipitation et qui n'ont pas décidé à apporter à l'étude de la question cette mûre délibération préalable qui le justifie d'assumer la responsabilité de proposer à la Chambre la mesure demandée. J'ai compris, M. l'Orateur, qu'à titre de ministre des Chemins de fer et Canaux dans le cabinet dont mon très honorable ami est le chef, que le pays s'attendait que j'agirais en homme d'entendement, dans la délibération des questions qui se présenteraient. Etant un peu plus versé que mes collègues dans toutes les questions relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, et étant spécialement préposé à la direction de ce service de l'Etat, j'ai compris que c'est sur mes épaules que retomberait la plus lourde responsabilité ; et en pareilles circonstances, j'avais droit de m'entourer de toutes les lumières voulues et d'approfondir la question suffisamment pour me croire autorisé à me présenter devant le parlement, et fort du témoignage d'une conscience éclairée et d'une conviction bien arrêtée, lui demander de donner son assentiment à la proposition dont il devait être saisi. Il y a six mois à peine que cette question est venue sur le tapis. Six mois, c'est une bien courte période de temps, quand il s'agit d'étudier, de peser, d'analyser un projet de ce genre ; surtout si l'on tient compte du fait que la plus grande partie de ces six mois a été consacrée aux travaux parlementaires, alors que chaque ministre a un surcroît de besogne et que son attention est absorbée par les affaires de la session, surtout lorsqu'il lui faut s'occuper de quelque mesure importante dont la Chambre est saisie. J'en puis parler en connaissance de cause, puisque, à titre de ministre des Chemins de fer, j'ai été chargé d'un projet de loi fort important qu'il fallait faire adopter par le parlement et qui demandait de ma part toute l'étude et l'attention possibles, afin de lui donner la forme la plus parfaite.

En pareilles circonstances, je le demande, était-il possible de chercher à étudier et à approfondir un problème de cette importance, à lui donner une forme acceptable, et à s'entourer de toutes lumières voulues? Non, un simple moment de réflexion suffit pour démontrer l'absurdité de pareille prétention. Au cours de chaque session, nous

remettons à plus tard des questions d'importance tout à fait secondaire, parce que nous n'avons pas le temps voulu pour les délibérer A chaque session, nous renvoyons à l'année suivante des projets de loi qu'on nous sollicite de faire adopter, et cela parce que la Chambre a un surcroît de besogne sur les bras. Et cependant, à la veille même de l'ouverture du parlement, alors que nous avions décidé de présenter à la Chambre des mesures importantes et de soumettre à son approbation des crédits très élevés, lorsqu'il était connu qu'il nous faudrait tendre tous les ressorts de notre esprit et faire appel à toutes les ressources du jugement même le plus exercé, pour faire adopter ces projets, voilà que nous entreprenons l'étude d'un problème des plus vastes et des plus complexes, entraînant de si graves responsabilités d'ordre financier et d'autre genre ! Eh ! bien, M. l'Orateur, jusqu'à ce moment, personne ne songeait à la faculté de transit ; jamais cet impérieux besoin d'une grande ligne transcontinentale toute canadienne ne s'était fait sentir. C'est quelques semaines à peine avant l'ouverture du parlement que ce projet vint en discussion. Et voilà qu'ici même nous sommes en train de ratifier d'une façon irrévocable cette mesure, si toutefois la Chambre le fait ; et cette ratification, une fois faite, sera tellement irrévocable que le peuple canadien n'aura pas plus droit d'y mettre son véto, que le plus simple conseil de comté au pays. Les ministres ont pris la précaution de passer un contrat,—et je ne veux pas affirmer qu'ils aient agi déloyalement en le faisant—mais enfin, ils ont passé un contrat avec les représentants de la compagnie Grand-Tronc-Pacifique du Canada, une compagnie qui ne possède pas de personnalité civile, et ces représentants s'engagent, au nom de cette compagnie, à faire certains actes ; puis le gouvernement a apposé sa signature au bas de ce contrat, dans tous ses détails, dans toutes ses obligations, et il le dépose sur le bureau de la Chambre, en nous disant : Voici le contrat ; il faut ou l'accepter ou le rejeter en entier ; il n'y a pas d'alternative.

Je demanderai aussi, en toute franchise et sincérité, d'où vient cette impulsion irrésistible qui nous force à mettre ce projet à exécution sans retard. Il n'en avait jamais été question, et le gouvernement n'y avait pas même songé, avant que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc eut décidé qu'il était de son intérêt de faire libéralement subventionner par l'Etat une entreprise qu'elle désirait lancer.

Voilà le secret de toute l'affaire ; c'est de là qu'est partie l'idée. Toutes les autres considérations ont été écartées. Tous ces dangers ne nous avaient jamais effrayés ; nous n'en avions jamais tenu compte ; nous n'avions jamais songé que nous étions sur le bord d'un pareil précipice ; nous ne savions pas que le sort de la patrie était en jeu. Il a fallu, pour nous ouvrir les yeux, que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc vint exposer sa requête devant mes ex-collègues, les honorables membres du gouvernement.

Je dis hardiment qu'il n'y a pas l'ombre d'une preuve que le peuple désirait ce chemin. Je commencerai par la Colombie Anglaise : cette province a-t-elle jamais demandé la construction d'une autre voie ferrée à travers les montagnes Rocheuses et aboutissant à Fort-Simpson ? Si cette demande a été faite, je ne l'ai pas entendue et je voudrais qu'on me donnât la preuve de son existence.

Je ne doute pas que si ce projet doit être mis à exécution, la population de cette province aimera à voir ce chemin de fer traverser son territoire. Mais qu'on consulte les archives du ministère des Chemins de fer et Canaux et on verra quelles sont les voies ferrées que demande cette province. Parmi tous les projets qu'elle voudrait voir le parlement encourager et subventionner, on n'y trouvera pas celui d'un chemin de fer transcontinental. Qu'on consulte, dis-je, les archives du ministère et l'on verra que ce que veut surtout cette province ce sont des chemins de fer, dans la partie sud du territoire, pour le transport des produits miniers. Voilà ce que veut la Colombie Anglaise et de quelque endroit que soit parti le cri en faveur d'une ligne comme celle que propose l'honorable premier ministre, il ne vient certainement pas de cette province.

Est-ce par Ontario que le cri a été poussé ? Avons-nous entendu le moindre soupir venir de cette direction ? J'admets, naturellement, que du moment qu'il sera connu que le gouvernement est décidé à mettre le projet à exécution, on entendra de toute part des voix pour l'acclamer. Tous les journaux amis, tous les partisans du gouvernement, se feront les échos de cette demande, si leur conscience ne le leur défend pas. Quand le projet sera publié, la demande existera ; mais elle n'existait pas auparavant ; il n'en était pas question avant que l'idée en fut lancée par nos amis de Montréal.

L'ouest demande-t-il un chemin de fer transcontinental ? J'exprime peut-être en ce moment une opinion qui m'est personnelle, car ils sont rares les journaux qui osent émettre des doutes sur la nécessité ou l'opportunité de nouvelles voies ferrées dans l'ouest. Mais j'ai passablement étudié cette question, et je ne suis pas en état de dire à quelle époque l'ouest canadien aura besoin d'un chemin de fer comme celui-ci ; mais ni pour le moment ni dans un avenir rapproché, la population du Nord-Ouest n'aurait demandé cette voie ferrée.

M. McCREARY : L'honorable député veut-il parler des prairies de l'ouest ?

L'honorable M. BLAIR : Oui.

M. McCREARY : L'insuffisance des moyens de transport dans les prairies de l'ouest a fait perdre au delà de six millions de dollars aux cultivateurs, l'an dernier.

M. BLAIR : Mon honorable ami va s'apercevoir que je n'ai pas complètement perdu de vue cette insuffisance de moyens de transport dont il parle. Il va voir que j'en ai tenu compte. Ce sera à ceux qui ont étudié la question de dire si je suis arrivé à une juste conclusion, ou non.

M. McCREARY : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. BLAIR : Je vais exposer mes raisons, et tous ceux qui les entendront pourront en peser la valeur. Je prétends que le Nord-Ouest n'a pas besoin de longues lignes de chemins de fer allant de l'est à l'ouest. L'honorable député (M. McCreary) dit que l'an dernier de grandes quantités de blé n'ont pas pu sortir du pays. Cela provient-il de l'absence d'une seconde voie ferrée à travers une région inhabitée, dans la partie nord des prairiees de l'ouest? Non, M. l'Orateur, on ne s'est pas plaint du manque de chemin de fer; on s'est plaint de ce que les chemins de fer que nous avons n'ont pas assez de voitures et pas assez de locomotives. Voilà ce qui a causé l'encombrement L'insuffisance du matériel et de l'outillage des chemins de fer existant a été l'unique cause de toutes les difficultés.

Qu'on lise attentivement les réclamations de cette population et on verra qu'il est généralement admis que c'est de là que provient tout le malaise, et que personne n'a demandé la construction immédiate d'autres chemins de fer dans les territoires inhabités. Il y a eu encombrement du trafic, mais on y remédiera bientôt et je crois même qu'on y a remédié, à l'heure qu'il est. Je dis donc que les trois chemins de fer existant—j'inclus le " Manitoba and North-western " qui, bien que n'étant qu'un embranchement, se prolonge considérablement vers l'ouest et le Nord-Ouest—donnent à cette partie du pays toutes les facilités dont elle a besoin actuellement.

La question d'une route transcontinentale n'a pas été agitée dans la presse, et j'ajouterai que je n'en ai pas constaté l'existence, ni dans les provinces maritimes ni dans la province de Québec. Dans la ville de Québec et les environs, il existait un sentiment prononcé en faveur de faire subventionner par l'Etat un chemin de fer qui devait suivre à peu près la même route que celui-ci; et ce sentiment, dans la mesure où il s'est manifesté, mérite qu'on en tienne compte. J'étais, moi-même, assez favorablement disposé envers ce projet et avant de clore mes remarques, j'expliquerai complètement ma manière de voir sur ce point. Mais je répète que le Nord-Ouest ne demandait pas une deuxième route transcontinentale, allant d'un océan à l'autre. Les provinces maritimes ne l'ont pas demandée, non plus, du moins à ma connaissance, et il est plus que probable que si un sentiment populaire en faveur de ce projet s'était manifesté, j'en aurais été informé.

Personne n'en avait jamais entendu parler avant le milieu de la présente session; personne ne soupçonnait que le gouvernement avait l'intention de pousser ce chemin jusqu'à Moncton. Depuis six mois il n'en a été question ni dans la presse, ni dans les assemblées publiques, ni dans le parlement. Nous n'avons pas vu la députation, en corps ou individuellement, soumettre des résolutions, ou insister auprès du gouvernement, pour obtenir la construction d'une nouvelle-route transcontinentale.

Il est donc faux de dire qu'il existe dans le pays un sentiment tellement prononcé en faveur de ce projet, que le gouvernement a été, pour ainsi dire, mis dans la nécessité d'adopter la politique qu'il énonce en ce moment. Je dois même ajouter, M. l'Orateur, que la première fois que cette question est venue sur le tapis, la première fois que la Compagnie du Grand Tronc a manifesté ses intentions, ce n'est pas du projet actuel qu'il s'agissait, mais d'un autre beaucoup plus restreint. Le Grand Tronc voulait simplement obtenir de l'aide pour construire un chemin de fer allant jusqu'à North Bay, comme il l'a déclaré publiquement, dans le temps. C'était ce projet qu'on avait en vue ; tout le reste a été imaginé depuis, car on s'est probablement aperçu que le privilège du transit en entrepôt était en danger et que d'autres grandes catastrophes menaçaient le pays.

Si l'on tient compte de tous ces faits et de beaucoup d'autres encore, il paraît inconcevable que le gouvernement reste sourd aux avertissements de ceux qui lui conseillent d'aller lentement, de voir où il va, de bien étudier la question sur toutes ses faces et dans toutes ses conséquences. Je n'aurais pas cru qu'il put se trouver un seul membre du cabinet qui, aux prises avec les multiples occupations qui accablent un ministre, au cours d'une session, n'eût pas hésité à se charger d'un projet de cette envergure, pendant la présente session.

Quoi qu'il en soit, la Chambre est maintenant saisie du projet, et nous avons à l'étudier. A mon sens, on aurait pu en former un autre plus avantageux pour le pays. Si les intérêts du Canada doivent primer les vœux et les désirs d'une compagnie de chemin de fer, un autre projet pouvait et aurait dû être proposé. Celui qu'on nous soumet actuellement me paraît mal conçu et mal arrangé. Il y a des faits dont il aurait fallu s'assurer pour savoir si la voie dans laquelle nous nous engageons n'offre pas de danger. Il y en a d'autres qu'il était facile de contrôler, et qui nous auraient inspiré plus de confiance dans la politique ministérielle, ou nous aurait justifié de repousser le projet.

A l'heure qu'il est, nous sommes dans l'obscurité. Nous ne pouvons pas nier certaines choses, parce que nous n'en connaissons rien ; nous ne pouvons pas les affirmer, parce que nous ne possédons pas les renseignements nécessaires pour autoriser cette affirmation. Nous pourrons peut-être nous apercevoir, si le projet est adopté, que nous

avons commis une grave erreur, une lourde faute. Nous découvrirons peut-être, quand il sera trop tard, que les intérêts du pays auraient été mieux protégés si le gouvernement s'était moins hâté, s'il avait pris le temps nécessaire pour se mieux renseigner.

Un point qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est qu'au cours de la présente session, le parlement a pourvu à la construction, dans l'ouest, d'un chemin de fer traversant presque toute la zone fertile, ou allant au moins, jusqu'à Edmonton. Le parlement a garanti des obligations pour assurer la construction de 600 milles de chemin de fer dans une direction, et 100 milles dans une autre. C'est une œuvre assez considérable pour une seule session, s'il est vrai, comme on le prétend, que le pays que traversera ce chemin de fer n'est pas colonisé, et que ce chemin est construit dans l'espoir d'y attirer les colons.

Ce chemin de 600 milles, desservant une zone le 15 à 20 milles de chaque côté de la voie, traversera plus tard un territoire colonisé, mais il faudra beaucoup de monde pour le peupler et cela prendra du temps, même avec tous les chemins de fer que nous pourrions avoir au sud. Il faudra du temps, avant que nous ayons besoin d'un autre chemin de fer dans le nord.

Je crois qu'il est clairement démontré que le parlement a fait son devoir, à cette session, en donnant une garantie de $9,000,000, pour assurer la construction du chemin de fer Canadian Northern. Il y avait deux ans que ce projet était à l'étude, et ce n'est que durant la présente session que le parlement a pris une décision.

Mon opinion personnelle est que si nous voulions nous engager dans une entreprise de chemin de fer pour travailler à la solution de la question des transports, pour assurer à nos ports le trafic de l'ouest, il aurait fallu prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, en faisant l'acquisition du Canada-Atlantique. Ceci implique, naturellement, la confirmation du principe de la nationalisation des chemins de fer, un principe auquel une bonne partie de la population est opposée. Pour cela le gouvernement serait obligé de faire une chose que beaucoup de gens voient d'un mauvais œil. Je regrette certainement autant que qui que ce soit le malencontreux voyage que fit un jour l'honorable premier ministre à Depot Harbour, dont il nous a parlé dans son discours. Ce voyage lui a causé une impression ineffaçable, qui a fait de lui l'adversaire irréconciliable des chemins de fer exploités par l'Etat. Il est excessivement regrettable que cette impression ne puisse pas s'effacer.

Il n'y a pas de raisonnements, il n'y a pas d'arguments, il n'y a pas de démonstrations qui lui enlèveront de l'idée l'impression qu'il a reçue en cette occasion mémorable. Je sais parfaitement que certains autres de mes excollègues n'étaient pas plus que lui partisans des chemins de fer exploités par l'Etat; j'ignore si ces dispositions, chez eux, étaient le résultat d'une visite à Depot-Harbour, mais je ne puis pas me contenter de cette explication, pour justifier leur attitude sur cette question. L'idée que je m'en suis fait, c'est que du temps où ils étaient dans l'opposition, ils avaient tellement pris l'habitude de jouer au volant avec cette question de l'Intercolonial, qu'il leur en est resté des préjugés indéracinables.

Si le gouvernement avait réellement eu à cœur de répondre aux aspirations nationales, il aurait prolongé le réseau de l'Etat jusqu'à la baie Georgienne, et la masse de la population l'aurait approuvé. Le peuple aurait compris que le trafic de l'ouest pouvait être amené à nos ports de mer par la voie des lacs et de l'Intercolonial, dans des proportions que ne pourra probablement jamais atteindre aucune autre route qui pourrait être construite.

Du moment que l'Intercolonial a été prolongé jusqu'à Montréal, je me suis dis que la prochaine chose à faire était de l'amener jusqu'à la baie Georgienne. Pendant quatre au cinq ans, j'ai vaillamment mais vainement combattu pour le triomphe de cette idée. Mais cela viendra. D'autres raisons plus puissantes que celles que j'ai données prévaudront contre le gouvernement et finiront par la faire triompher, parce qu'elle est vraie, parce qu'elle est basée sur la saine économie politique, parce qu'elle nous permettra de réaliser nos aspirations nationales, de faire servir nos propres ports de mers, hiver comme été, à l'écoulement des produits de notre pays.

Je n'entreprendrai pas aujourd'hui de démontrer les avantages des chemins de fer exploités par l'Etat. En plusieurs circonstances, quand il s'agissait de faire voter les crédits affectés au ministère des Chemins de fer, j'ai profité de l'occasion pour tourner peu à peu les esprits dans cette direction ; j'ai exposé des raisons qui, bien que n'étant pas données, dans le temps, comme des arguments en faveur de la nationalisation des chemins de fer, étaient de nature à faire naître un sentiment favorable à cette idée. Sans rechercher si cela est dû à ce travail de ma part ou à toute autre cause, je prétends qu'ils s'est produit dans le pays un mouvement marqué et grandissant en faveur de l'exploitation par l'Etat des chemins de fer du Canada.

Je ne dis pas que l'Etat devrait posséder tous les chemins de fer du pays. Je ne demande pas que le gouvernement s'empare de tous les projets de chemin de fer qui pourraient être proposés, mais il pourrait très bien posséder une ligne ici et une ligne là, car cela donnerait à ceux qui utiliseraient ces chemins de fer et les autres, des avantages qu'ils n'auraient pas sans cela.

Je considère que les résultats obtenus avec l'Intercolonial, loin d'être défavorales à cette politique, prouvent, au contrairt, qu'elle pourrait être adoptée avec profit et avantage et je regrette sincèrement de voir

si peu de députés de la droite et si peu de députés de la gauche partager ma manière de voir sur cette question.

Si le gouvernement avait tenu à savoir ce que la population de l'ouest pensait de cette question de chemins de fer il aurait pu facilement se rendre compte que rien n'aurait si bien comblé les désirs et les vœux de cette population qu'une politique qui aurait assuré la construction à travers les plaines de l'ouest d'un chemin de fer possédé et exploité par l'Etat.

L'honorable premier ministre nous a longuement entretenu des conditions désavantageuses dans lesquelles se trouve l'Intercolonial par suite des longs détours qu'il fait, et sur ce point, il a parfaitement raison. Il a répété ce que j'ai dit mainte et mainte fois, pour expliquer pourquoi les résultats financiers n'étaient pas plus favorables ; mais parce que cela est vrai de l'Intercolonial actuel, il ne s'ensuit pas qu'il en sera nécessairement ainsi de tous les prolongements que nous pourrons lui donner, car plus le territoire que traversera le chemin de fer sera avantageux, plus l'Intercolonial en profitera et plus les résultats seront satisfaisants.

Puisqu'on nous parle de construire un chemin de fer à travers la partie centrale du Nouveau-Brunswick pour avoir une route plus avantageuse et moins coûteuse que l'Intercolonial, je citerai l'exemple du Canadien du Pacifique qui traverse l'Etat du Maine. Voici ce qui a eu lieu. L'an dernière, une occasion s'est présentée d'établir une comparaison entre l'Intercolonial et le Canadien du Pacifique, à la suite de l'embargo mis sur les bestiaux par les Etats-Unis. Le Canadien du Pacifique qui traverse le territoire américain ne pouvait plus transporter d'animaux et les expéditeurs de l'ouest s'adressèrent à l'Intercolonial, et quel résultat avons-nous obtenu ? Entre Saint-Jean et Montréal, par voie de l'Intercolonial, il y a 259 milles de plus que par voie du Canadien du Pacifique, et cependant, grâce à l'excellente condition de notre chemin, à ses pentes douces, nos locomotives remorquaient deux fois plus de wagons que le Canadien du Pacifique sur un même convoi, et en moins de temps, bien que la route du Canadien du Pacifique soit de 259 plus courte.

Cela démontre clairement que nous avons raison de prétendre que l'Intercolonial peut résister à la concurrence de tout chemin de fer qu'on pourrait construire dans le Nouveau-Brunswick, à l'exception d'une ligne qui partirait de la Rivière-du-Loup et se rendrait directement à Saint-Jean, par la vallée du fleuve Saint-Jean, car cette ligne aurait un niveau beaucoup plus égal que celui du Canadien du Pacifique.

Il est facile de constater par des documents officiels dont j'ai ici quelques-uns, mais dont la lecture pourrait fatiguer la Chambre, que le Canada-Atlantique reçoit du lac Supérieur un trafic considérable qui pourrait facilement être augmenté. Il l'aurait été en effet, mais les employés de cette compagnie vous diront qu'ils ont manqué de wagons et de locomotives ; il est possible aussi que le fait d'avoir une voie simple ait nui au trafic, mais je n'en suis pas certain. Dans tous les cas, la compagnie devra se procurer plus de wagons et plus de locomotives si elle veut augmenter son trafic. De plus, la saison de navigation, à cet endroit, est beaucoup plus longue que sur nos canaux. J'ai appris de M. Booth que la navigation, à Depot-Harbour, est libre un mois ou six semaines plus tard que sur les canaux, à l'automne, et qu'elle commence deux ou trois semaines plus tôt, au printemps, de sorte que le chemin de fer peut recevoir du trafic des lacs à une époque de l'année pendant laquelle la navigation sur les canaux est interrompue.

Cette ligne offrirait donc des avantages qu'on ne trouverait nulle part ailleurs ; elle serait alimentée par un trafic qui ne demande que des moyens d'écoulement. Ce trafic arrive à la tête des lacs, des deux côtés de la voie, afin de profiter du transport par eau qu'on dit beaucoup moins couteux. Voilà pour la baie Georgienne.

Ma première idée et mon premier désir était que le gouvernement achèterait le Canada-Atlantique et je suis convaincu qu'il aurait pu en faire l'acquisition à des conditions raisonnables. Il aurait suffit d'une somme bien modérée pour le relier avec l'Intercolonial, et nous aurions eu alors une voie ferrée en territoires canadien qui aurait pris le trafic aux bons endroits et l'aurait transporté jusqu'à nos ports de mer.

J'arrive maintenant, M. l'Orateur, à cette partie du projet qui comprend la construction d'un chemin de fer partant de Québec et allant vers l'ouest. Je ne suis pas prêt à dire que cette entreprise ne possède pas beaucoup de côtés recommandables. C'est même un projet que je verrais avec plaisir mis à exécution et auquel j'applaudirais des deux mains, s'il nous était soumis dans des conditions convenables et acceptables.

Si on nous donnait la preuve que le territoire que le chemin doit traverser entre Québec et les prairies de l'ouest est un pays fertile, propice à la colonisation et en état d'alimentet un chemin de fer, je dirais : c'est très bien, construisons-le aussi rapidement que les circonstances l'exigeront, aussi rapidement que la colonisation de ce territoire l'exigera, aussi rapidement que cela sera compatible avec le souci d'une sage administration.

Je ne mettrais aucun obstacle à la construction immédiate de ce chemin si nous possédions tous les renseignements qui s'y rapportent, si nous savions ce qu'il doit coûter, si nous connaissions le chiffre des responsabilités que nous devons encourir, si nous avions la preuve qu'il existe un passage favorable, si, en un mot, nous possédions les

garanties que tout homme d'affaire exigerait avant de se lancer dans une pareille entreprise.

J'approuverais entièrement la construction de la partie de Québec par le gouvernement, et son exploitation par le gouvernement, si ce dernier avait pris, au préalable, les précautions dont je viens de parler, ce qu'il n'a pas fait. Mon malentendu avec le gouvernement, relativement à cette partie du chemin, se borne presque entièrement à cela : il se lance tête baissée dans cette entreprise, sans réfléchir, sans avoir de garantie, tandis que s'il retardait un ou deux ans, il pourrait se procurer des informations qui le justifieraient d'agir. Un an ou deux n'est pas une grosse affaire dans la vie d'une nation ; le Canada n'est pas menacé d'une fin si prochaine qu'il ne puisse pas attendre deux ans.

Je considère qu'il aurait fallu retarder de deux ans, pour avoir une exploration complète et exacte de ce tracé. Muni de ces renseignements, le gouvernement aurait pu se présenter devant le parlement et le pays pour donner les raisons de sa confiance dans l'entreprise et pour demander aux contribuables de ce pays de se charger d'une dette de $40,000,000, $50,000,000 ou $60,000,000, et peut-être plus, pour la construction de ce chemin. Si le gouvernement avait attendu d'avoir ces informations, il aurait eu des arguments plausibles et irréfutables à présenter au pays, et je suis convaincu que ce dernier l'aurait approuvé cordialement. Mais de la manière dont on y va, il est possible qu'on aboutisse à un désastre. Je ne sais pas et personne ne sait si ce pays n'est pas d'une extraordinaire fertilité ; personne ne peut dire qu'il ne fournira pas un trafic considérable et ne contient pas, en abondance, les richesses variées que l'on trouve dans les autres parties du Canada. Personne n'est en état de dire qu'une compagnie qui exploiterait un chemin de fer dans ce territoire, n'y ferait pas une fortune fabuleuse.

Nous ne connaissons rien de ce pays. Nous ne possédons aucun renseignement. Le gouvernement n'en a pas, non plus, ou s'il en a, je ne les connais pas, et il ne les a pas communiqués à la Chambre.

S'il arrivait que ce pays ne fut pas fertile ; si l'expérience démontrait qu'il est incapable d'alimenter un chemin de fer ; s'il arrivait qu'il serait impropre à la colonisation ; s'il devenait avéré que le restant du Canada sera colonisé et peuplé avant cette région ; si l'on constatait que ce district ne peut fournir que du bois à pulpe qui ne sera exploité que lorsqu'on aura exploité toutes les autres régions boisées du pays ; s'il n'y avait pas de bois de construction, ou seulement du bois qui irait faire concurrence à celui de la Colombie Anglaise, qui est d'une exploitation plus facile et de meilleure qualité; si, dis-je, un chemin de fer n'avait rien autre chose à attendre des ressources de ce territoire, quelle déplorable erreur commettrai le gouvernement en se lançant dans cette entreprise, et quelle responsabilité encourrait le parlement, en approuvant le projet.

Dans tous les cas, à titre de représentant de ma division électorale et de la province du Nouveau-Brunswick, j'ai le droit, ainsi que tout membre de cette Chambre, de demander qu'on me fournisse des preuves suffisantes pour me convaincre qu'en votant en faveur de ce projet je ne commets pas une monstrueuse erreur capable d'attirer les pires calamités sur ce pays.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BLAIR : Un chemin de fer comme celui que je propose, pourrait aussi servir à des fins de colonisation, tout en transportant tout le trafic qui pourrait se développer le long de la ligne—tout le trafic de l'ouest qui prendrait cette direction de préférence à la route des lacs. Si toutes les espérances que les partisans du projet actuel fondent sur sa mise à exécution se réalisaient, ce sera tant mieux, et nous y applaudirons tous, mais nous n'avons rien sur quoi baser ces espérances ; nous n'avons aucun renseignement pour nous former une opinion, et c'est pour cela que je demande au gouvernement, s'il ne ferait pas mieux de différer pendant quelque temps le projet qu'il nous demande d'adopter.

Ma prétention est celle-ci : le gouvernement aurait dû venir devant le parlement et le pays et dire : Nous apprécions à sa juste valeur l'importance qu'il y a de construire au plus tôt un nouveau chemin de fer transcontinental ; mais, en hommes d'affaires, en gens prudents nous avons cru que la meilleure ligne de conduite à suivre était de demander au parlement un crédit suffisant pour que le territoire que devra traverser la nouvelle ligne et qui n'a pas encore été officiellement exploré et dont nous ne connaissons pas encore les conditions, soit l'objet d'études spéciales dont les résultats seront communiqués au parlement et au pays; et, si ces rapports sont favorables, nous avons l'intention bien arrêtée de demander au parlement de nous donner son appui et de nous autoriser à construire le chemin. Mon idée serait de construire, dès à présent, autant de chemin qu'il en faut pour répondre aux nécessités actuelles, puis d'attendre, avant de prolonger la ligne vers l'ouest, que le besoin s'en fasse sentir. Les fonctionnaire de l'Etat se tiendraient aux aguets, ils surveilleraient les progrès du pays, ils sauraient à quel moment il deviendrait nécessaire de poursuivre les travaux, et alors, si une compagnie voulait se charger de l'entreprise, on la lui concèderait, où, mieux encore, le gouvernement pourrait s'en charger lui-même. Dans ces conditions, le projet aurait le temps d'être discuté et mûri ; la presse s'en emparerait ; il en serait question dans les assemblées publiques ; il serait étudié à fond par le parlement, et nous connaîtrions le sentiment populaire sur la question des chemins de fer possédés et exploités par l'Etat ou par

des compagnies privées. De cette manière, la Chambre pourrait se prononcer en parfaite connaissance de cause, avant de se lier irrévocablement à l'adoption du projet actuel.

Je considère que les points sur lesquels on devrait se renseigner sont les suivants : Existe-t-il une route praticable et exécutable au nord de la hauteur des terres entre Québec et les prairies ? Combien coûtera ce chemin de fer ? Quelles en sont les perspectives au point de vue de la colonisation ? Quelles sont les ressources naturelles du territoire ? Existe-t-il une bonne raison de croire qu'il y aura un trafic local suffisant pour entretenir le réseau ? Ces questions, ainsi que d'autres qui s'y rattachent intimement, devraient, il me semble, être d'abord étudiées avant que le gouvernement responsable de ce pays nous demande de nous engager dans une entreprise aussi vaste que celle-là.

J'en arrive tout naturellement à attirer l'attention de la Chambre sur certaines dispositions du contrat qui ont quelque relation avec les remarques que je viens de faire. Le premier article du bill contient une disposition toute particulière résultant du langage qui est employé. Il est dit dans ce préambule :

> Considérant que par suite de l'accroissement de la population et du rapide développement de la production et du commerce au Canada, et particulièrement de la partie occidentale de ce pays, et afin d'ouvrir de nouvelles régions à la colonisation tant dans les provinces de l'est que dans celles de l'ouest, et de mettre des moyens de transport au service de ces nouvelles régions, ainsi que pour d'autres raisons, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer national transcontinental.

On remarquera qu'il est dit dans ce préambule que l'on se propose " de construire un chemin de fer national transcontinental qui devra être exploité à titre de grande artère de communication par voie ferrée à travers le Canada, d'un océan à l'autre et exclusivement située sur le territoire canadien." Je désire attirer pour un moment l'attention de la Chambre sur cette disposition particulière. Une des raisons fondamentales sur lesquelles ce projet est basé—et l'on se rendra compte des résultats de cette manière de voir un peu plus tard, lorsque j'aurai développé d'une manière plus complète les arguments que j'ai l'intention de faire valoir—c'est qu'il est nécessaire de donner à ce territoire que nous sommes en frais d'ouvrir et de développer un chemin de fer ouvert à toutes les compagnies.

Je suppose que l'on s'est servi de ce langage pour exprimer une idée déterminée. Cela devra être, non un chemin de fer dans le sens ordinaire du mot, mais un chemin de fer possédé et géré par une corporation, bien que soumis à tous les pouvoirs et à la juridiction qui pourront être exercés par l'entremise d'un tribunal, qui pourra être utilisé dans un sens différent d'un chemin de fer ordinaire—quelque chose ayant le caractère d'une voie publique, sur laquelle chaque compagnie de chemin de fer aura le droit et l'avantage de faire circuler ses convois et de pouvoir, comme mon honorable ami l'a laissé entendre dans son discours, faire partir un convoi de Saint-Jean ou d'Halifax, le rendre jusqu'à Moncton, à Moncton, entrer sur cette nouvelle voie pour de là atteindre Port-Simpson de sorte que votre locomotive, votre convoi et votre équipe d'employés pourront partir de Saint-Jean et traverser le continent pour atteindre le littoral du Pacifique. En un mot, un chemin de fer dont toutes les autres compagnies auraient le droit de se servir. Voilà, si je comprends bien, l'interprétation à donner à ces paroles, car autrement, elles ne veulent rien dire.

L'article 24 du contrat, que je me permets d'indiquer à la Chambre, contient deux ou trois paragraphes qui tendent au même but : je veux parler des paragraphes (a) et (b). En étudiant ces paragraphes—que je n'ai pas besoin de lire, vous verrez qu'ils confirment l'idée que les convois pourront prendre cette voie et la parcourir de la même manière qu'un homme muni d'un cheval et d'un voiture peut voyager dans le chemin public. Afin de démontrer que c'est là l'idée principale de cette mesure, je vais donner lecture d'un court extrait des paroles prononcées par le chef du gouvernement sur cette question. A la page 7924 des " Débats " mon honorable ami s'exprime comme suit :

> Ainsi, grâce à cette convention un train de l'Intercolonial pourra se rendre directement de Saint-Jean ou d'Halifax à Port-Simpson ; un train du Grand-Nord ou du Canadian-Northern pourra prendre cette voie à n'importe quel endroit et se rendre jusqu'aux provinces maritimes. Sur ce point encore, nous avons donc pris toutes les précautions possibles, et je suis fermement convaincu que les stipulations de cette clause donneront pleine satisfaction au peuple canadien.

On ne peut trouver une preuve plus évidente que certains détails de ce contrat ont été préparés sans qu'on ait consulté et sans qu'on ait demandé l'avis de ceux qui possédaient une certaine expérience en fait de chemin de fer ; on ne peut trouver, dis-je, une preuve plus évidente de ce fait que dans les clauses de ce contrat que je viens d'indiquer, ainsi que dans le préambule du bill. Tout homme qui s'y entend en fait de chemin de fer admettra que l'on pouvait difficilement soumettre un projet plus ridicule et plus irréalisable que celui-ci. Songe-t-on à l'idée de se lancer dans une entreprise pouvant coûter des millions de dollars, comme cela aura lieu pour l'entreprise actuelle, et prétendre que l'on en agit ainsi pour établir une voie de communication publique par chemin de fer, afin que telles et telles compagnies puissent faire circuler leurs convois sur ce chemin de fer, sur l'espace de milliers de milles.

J'ai essayé, mais en vain, de faire com-

prendre que ce n'était pas là l'usage ou la pratique suivie sur les chemins de fer et que ce projet n'était pas réalisable ; et la Chambre en est saisie. Je suis convaincu que si mes honorables amis avaient voulu en appeler à l'opinion honnête du gérant général du Grand Tronc, il leur aurait indiqué tout le ridicule d'une pareille proposition—l'impossibilité absolue de mettre en pratique un projet de cette nature. Qu'implique ce projet ? Il revient à dire qu'un convoi pourra quitter l'Intercolonial et se lancer sur cette nouvelle voie, avec son équipe d'employés, ses locomotives et ses wagons. Au bout de la première journée, il faudra ou que ce convoi passe la nuit à un point quelconque de la voie où qu'il obtienne une nouvelle équipe d'employés et une nouvelle locomotive.

Il faut que la locomotive soit nettoyée et réparée ; il faut que les employés se reposent, que la chaudière de la locomotive refroidisse et que l'on s'occupe de plusieurs autres questions de détails. Or, si vous prenez votre temps et si vous restez sur le chemin, vous devrez payer votre pension, ou quelqu'un devra s'occuper de votre convoi et de vos employés. Vous devrez fournir des maisons de repos à ces derniers et des remises pour vos locomotives. Chaque compagnie aura donc ses remises à locomotives et ses maisons de repos, et chacun de ces convois devra arrêter, après avoir parcouru une distance aussi longue que possible durant le jour, et se préparer à continuer le voyage le lendemain. Ne serait-ce pas là un mode très agréable d'administrer les affaires du chemin de fer de l'Etat ? Vous ne pouvez faire cela nous dira-t-on ; ce serait ridicule. Alors, que ferez-vous? Il devra y avoir quelqu'un à la tête de l'administration du chemin, qui aura des locomotives et des employés disponibles que vous pourrez utiliser pour entretenir et réparer les locomotives et les wagons à tous les 120 ou 140 milles le long de ce chemin.

Maintenant, cela devra exister à différents endroits sur tout le parcours de la voie. Pourquoi cela ne se fait-il pas maintenant? Parce que c'est absolument impraticable. Le seul moyen est d'avoir une commission de chemin de fer quelconque, ou un tribunal général chargé de s'occuper de ces questions. Quand différentes compagnies de chemin de fer désirent se servir d'une voie ferrée en commun, elles se constituent en commission et cette commission nomme des officiers et des employés qui ont la surveillance générale de cette voie commune, afin que chacun puisse s'en servir raisonnablement. Cette commission serait obligée d'être propriétaire des locomotives et d'administrer toutes les affaires du chemin, afin de rendre justice à tout le monde. Mais une pareille commission ne peut exploiter un chemin de fer transcontinental, dont les convois doivent parcourir 3,000 milles pour atteindre le littoral du Pacifique.

M. BLAIR.

Il arrive quelquefois qu'un chemin de fer concède à un autre chemin de fer un permis de circulation sur sa voie, mais cela n'a lieu que pour de courtes distances. Le Canadien du Pacifique se sert de la voie du Grand-Tronc entre Toronto et Hamilton. Mais la distance à parcourir n'est pas considérable ; et l'on ne peut songer à permettre à différents chemins de fer de se servir d'une voie ayant un millier de milles de longueur. Il n'est pas possible de faire d'un chemin de fer une voie publique. Une semblable idée ne peut être mise à exécution. Cependant, c'est cette idée que l'on invoque comme étant un des plus grands mérites du projet actuel, et l'on prétend qu'elle aura pour résultat de créer un chemin de fer qui servira de voie publique et qui pourra être utilisé par toutes les compagnies de chemin de fer qui voudront se raccorder avec cette voie qui traversera les prairies.

On prétend que toutes les autres compagnies pourront faire circuler leurs convois sur cette ligne. Cette idée est impraticable. Il existe d'excellentes raisons pour démontrer qu'il est impossible que ce chemin puisse être utilisé dans une mesure quelconque par tout autre compagnie faisant des affaires dans l'Ouest, et la plus importante de toutes ces raisons c'est que ce chemin doit être loué à une corporation privée.

Les mêmes raisons que justifieraient la construction de ce chemin par le gouvernement exigent qu'il soit exploité par le gouvernement. Ce n'est que grâce à ce moyen que les avantages que l'on croit devoir résulter de la propriété de ce chemin par le gouvernement peuvent bénéficier au peuple. Quand je parle d'un chemin de fer possédé par l'Etat, je ne veux pas nécessairement dire qu'il doit être exploité par le ministère des Chemins de fer. Il importe peu que ce chemin soit sous la juridiction d'un ministère public ou de tout autre commission que le gouvernement pourra instituer, mais il doit être exploité par un conseil indépendant, ne possédant aucun intérêt dans toutes les autres voies ferrées qui peuvent lui faire concurrence pour le même trafic.

Je dis donc que lorsque le gouvernement a pris la responsabilité de construire ce chemin de fer, il aurait dû prendre également celle d'en garder la propriété et de l'exploiter. Il n'aurait pas dû s'en départir pour une période de 50 ans. Cette location équivaut de sa part à en abandonner la propriété durant cet espace de temps. Il devrait conserver la propriété du chemin et l'exploiter, afin de pouvoir faire bénéficier le public des avantages, considérables ou peu importants, qui peuvent résulter de cette propriété. Ce n'est qu'en adoptant cette ligne de conduite que le public pourra bénéficier des avantages dont il sera privé sous l'empire du système que l'on veut adopter.

Après avoir encouru l'énorme dépense qu'entrainera la construction de ce chemin de fer, le gouvernement se propose de le

confier au Grand Tronc Pacifique pour cinquante ans. De sorte que durant deux générations cette propriété cessera d'être la propriété de l'Etat. Mais les honorables ministres disent : " Nous avons inséré des conditions très impératives dans le contrat, nous tenons la compagnie pieds et poings liés, nous l'avons obligée à faire telle et telle chose. Tout cela n'améliorera pas la situation du gouvernement. Je ne dis pas que ces restrictions n'offriront aucun avantage, mais je prétends que le public ne retirera aucun bénéfice de la construction du chemin, une fois loué, en comparaison de la perte qui résultera du fait que vous renoncez à sa juridiction pour la confier à des mains étrangères.

Le Grand Tronc Pacifique ne se trouve pas en état d'attirer un trafic considérable vers ce chemin. Si, comme mon honorable ami paraît le croire, tout semble indiquer que ce chemin offrira des avantages égaux à ceux des voies navigables pour le transport du trafic transatlantique, en le louant au chemin de fer Grand Tronc Pacifique, le gouvernement en laisse l'exploitation et la gérance à cette compagnie de la manière la plus absolue. Vous ne pouvez créer aucun conseil de surveillance capable de contrôler ces hommes avec assez de soin pour les empêcher d'accorder la préférence au trafic de leur compagnie de préférence à toute autre. Vous ne pourrez jamais déployer assez de talent pour vous entourer de garanties suffisantes pour empêcher le Grand Tronc Pacifique de s'accorder tous les avantages et les bénéfices de ce chemin et d'en priver les autres. Cette compagnie est virtuellement propriétaire du chemin. Chaque homme employé sur ce chemin sera à son service, c'est elle qui lui paiera son salaire et lui donnera de l'avancement, et celui-ci sera toujours désireux de mériter la confiance et le bon vouloir de la compagnie qui l'emploie. Tout expéditeur de convois, sur ce parcours de 1,800 ou 1,900 milles, sera naturellement porté à favoriser la compagnie qui le paie. Il sera intéressé à voir à ce qu'aucun délai ne se produise dans l'expédition de ses convois et le transport de son trafic. Il sait que s'il agit ainsi, ses maîtres apprécieront son zèle à protéger leurs intérêts, car ils feront une concurrence sérieuse à tous ceux qui sont supposés devoir se servir de cette voie ferrée.

Quelles sont les autres chemins de fer qui vont se servir de cette grande artère nationale ? Tous seront des concurrents du Grand Tronc Pacifique, qui transporteront du grain en concurrence avec lui, et qui seront convaincues qu'ils n'ont pas été traités avec justice. Les administrateurs n'expédieront pas leur trafic par cette voie, s'ils peuvent trouver un autre chemin. Ils seront soupçonneux, et ils se laisseront inspirer par ces soupçons, même en supposant qu'ils ne seraient pas fondés.

Permettez-moi de vous faire connaître quelques cas dont j'ai eu connaissance quand j'étais membre du comité des chemins de fer du Conseil privé. Il s'est présenté cinq ou six cas dans lesquels des compagnies se sont adressées à ce comité pour faire régler des différends qu'elles avaient entre elles au sujet de l'usage de voies doubles ou simples par deux ou trois compagnies, et l'on ne peut se faire une idée exacte des jalousies, des doutes et des difficultés que nous avons éprouvés à amener ces compagnies à en venir à une entente quelconque, lorsqu'une d'entre elles devait avoir le droit de s'occuper de l'expédition des convois et de servir les autres compagnies. Même quand il s'agit d'un parcours de quelques milles seulement, on ne peut faire disparaître les causes de mécontentement qui résultent des avantages que le concurrent peut retirer, du temps qu'il peut économiser, des difficultés et des soupçons qui existent—tout cela est inévitable avec notre nature humaine.

Je me crois donc obligé de déclarer que ce projet est une utopie, et c'est induire le peuple de ce pays en erreur que d'essayer de lui faire croire qu'il aura une voie publique transcontinentale à sa disposition, grâce à la construction de ce chemin, un chemin de fer dont on pourra se servir en commun, en la manière énoncée dans ce bill et prévue dans ce contrat.

De sorte que l'une des principales raisons qui pousse le gouvernement à se lancer dans cette entreprise avec une hâte fébrile, n'a plus sa raison d'être, du moment qu'il est évident que cette partie du projet est absolumen impraticable. Le seul moyen d'arriver à ce résultat, comme je viens de le dire, serait de confier l'administration de ce chemin à une commission. Alors vous auriez la certitude qu'aucune commission n'ayant aucun intérêt dans les compagnies rivales, ou dans le trafic, cette dernière recevrait la confiance de tous les chemins de fer qui pourraient vouloir se servir du chemin. Et le seul moyen de s'en servir serait d'amener leurs wagons chargés au point de raccordement et de les confier à la commission, qui les transporterait sur la nouvelle voie jusqu'au point de destination. Mais quand on nous dit que nous pouvons prendre des convois ici et là et les transporter, même avec leurs propres équipes d'employés, sur des centaines et des milliers de milles de distance, je considère que l'on veut nous lancer dans un projet insensé, et que l'on veut nous faire sanctionner des idées impraticables, qui n'ont pas été mûries, et dans une entreprise à l'étude de laquelle on aurait dû consacrer plus d'attention et plus de temps.

Pour ces raisons, je ne puis comprendre qu'après avoir adopté l'idée d'un chemin de fer possédé par l'Etat, on décide d'en remettre l'administration à une compagnie privée, et j'aimerais à connaître les motifs qui ont déterminé le gouvernement à en arriver à cette conclusion. Quant à moi je n'en

vois aucun qui soit de nature à recommander ce projet au jugement de tout homme de bon sens. C'est pourquoi je déplore cette disposition. Je considère que sous ce rapport le projet est absolument défectueux, et qu'il ne peut être exécuté avec espoir de succès. Il contient des défauts qui influeront sur l'exploitation avantageuse du chemin, et qui l'empêcheront de devenir une entreprise financière avantageuse. Il portera de plus un coup fatal au principe de la nationalisation des chemins de fer, et je regrette que le gouvernement actuel en soit l'auteur.

Naturellement, ce contrat contient un grand nombre de clauses destinées à garantir ceci ou cela. Mais je doute encore que vous puissiez établir des dispositions que les officiers d'une compagnie ne trouveront pas le moyen d'enfreindre, ou qui soient de nature à empêcher une compagnie exploitant le chemin d'y avoir ses coudées franches. Et quand on songe que les compagnies de chemins de fer sont devenues tellement puissantes dans ce pays, que quelques semaines avant la fin de la session de ce parlement elles peuvent lancer un projet destiné à entraîner le pays dans une dépense de plusieurs millions, à quel titre de raison peut-on prétendre que dans l'administration de ces questions de détail, qui ne touchent que les particuliers faisant affaires avec le chemin, on pourra mettre en vigueur les dispositions insérées dans ce contrat dans le but de les lier et de les tenir en respect ? La confiance exprimée par mon honorable ami sous ce rapport ne repose que sur de bien faibles garanties.

Laissant maintenant de côté ce que l'on appelle la section de l'est, je désire faire quelques remarques concernant la section des prairies. Il existe ici un état de choses bien extraordinaire. Le gouvernement renonce à devenir propriétaire du chemin et même à le construire. Pourquoi adopte-t-il cette politique pour cette partie de la voie ? Je l'ignore, ou, plutôt, je ne puis arriver à concilier cette politique avec l'intérêt que le peuple canadien a dans cette question, ou avec tout ce qui est destiné à favoriser le bien-être du public en général.

Si c'est simplement parce qu'une compagnie de chemin de fer désire et préfère être propriétaire de la section des prairies, et qu'après avoir pesé le pour et le contre, les avantages et les désavantages qui doivent en résulter, nous en arrivons à la conclusion qu'il est préférable qu'une compagnie possède le chemin et en ait la propriété, c'est très bien ; je puis voir la force de cet argument. Mais on n'a pas encore fait valoir ces raisons. Si c'est un principe sage d'être propriétaire de la partie du réseau de Moncton à la section des prairies, jusqu'aux limites de cette partie du pays où vous espérez que le trafic devra finir par se développer dans des proportions rémunératrices, pourquoi abandonnez-vous, et je dirai plus, pourquoi aidez-vous, dans une mesure aussi considérable, la construction de la voie à travers cette région fertile ? Quelles sont les raisons qui forcent le gouvernement d'en agir ainsi ? Je n'en vois aucune, absolument aucune. Il n'y a rien dans l'administration de l'Intercolonial qui puisse justifier qui que ce soit de conclure qu'un pareil chemin, en étant possédé par le gouvernement et exploité par une commission, ne donnerait pas des résultats aussi satisfaisants, au point de vue des intérêts généraux du pays. Il ne nous rapporterait peut-être pas des excédents bien considérables, car on ne pourrait y développer un trafic aussi important. Mais le public—et ce sont ses intérêts dont nous sommes censés tenir compte—serait bien mieux servi, et ses droits bien mieux protégés, si le gouvernement continuait de posséder et d'exploiter la partie du chemin qui traverse cette zone fertile qui est destinée à lui fournir son trafic.

Avant d'aller plus loin dans la discussion de ce sujet, je me pose la question suivante: y a-t-il actuellement ou y aura-t-il dans un avenir rapproché quelque nécessité de notre part de nous lancer dans la construction d'un autre chemin de fer à travers le Nord-Ouest ? Ne sommes-nous pas en frais de devancer de plusieurs années les besoins de cette partie du pays ? On a tort de croire, si cette idée est entretenue par quelqu'un, que du moment que l'ouest sera sillonné en tous sens par de nombreuses voies ferrées, des millions de colons s'y précipiteront. Cependant, c'est là l'idée sur laquelle semble reposer cette proposition. On ne semble pas se douter que l'on est en frais de vouloir établir un chemin de fer dans une partie du pays qui n'en a pas encore besoin. Est-ce là ce que l'on fait ou non ? Si les honorables ministres ne possèdent pas de renseignements sur ce point—et ils ne peuvent en avoir—il auraient dû se donner le peine d'étudier la question. Ils pourraient faire connaître les faits à la Chambre, et lui dire quels sont nos propres besoins. Quels sont les hommes compétents à parler de cette question, qui ont averti le gouvernement que l'on avait actuellement besoin d'un autre chemin de fer à travers cette partie du pays située au nord de la route du "Canadian Northern", ou que l'on en aurait besoin dans un avenir rapproché ? Mais n'est-il pas naturel de chercher à savoir à quoi s'en tenir ? Combien de chemins de fer transcontinentaux voulez-vous construire en une seule année ? Un a déjà été approuvé. N'y a-t-il aucune limite à cela, ou bien la seule limite est-elle le nombre de demandes qui peuvnt nous être adressées par des corporations puissantes ? Si telle est la limite, elle n'est ni convenable ni légitime, le parlement ne doit pas en tenir compte, et le gouvernement ne devrait pas y prêter l'oreille.

Toute la question est de savoir si l'on a réellement besoin d'un autre chemin de fer à travers cette fertile région. Je comprendrais que si l'on croyait nécessaire de construire une autre voie ferrée nationale, on

pourrait la faire passer entre quelques-uns des chemins de fer qui existent déjà dans cette partie du pays, afin de pouvoir exercer une certaine influence sur leurs tarifs ; mais quant à le faire passer à 30 ou 35 milles au nord du chemin de fer le plus éloigné, je dis que c'est empiéter sur son territoire. On devrait nous fournir la preuve qu'il existe dans cette partie reculée du Canada un état de choses qui exige que nous autorisions, au prix d'une dépense énorme et sans prendre le temps de réfléchir un instant, la construction immédiate de deux voies ferrées à travers cette même partie du pays.

Je veux maintenant attirer l'attention de la Chambre sur la question du tracé de ce nouveau chemin de fer. J'ai laissé entendre qu'il se dirigeait vers le nord. J'ai entendu dire par des gens qui prétendent parler en connaissance de cause, que le Grand-Tronc-Pacifique a reçu l'autorisation ou espère obtenir la permission de passer sa voie au sud du Canadian Northern, et croiser d'autres chemins de fer déjà construits dans cette région. Si cela était vrai, mais je ne puis le croire—je trouve une preuve concluante du contraire— mais en supposant que cela serait vrai, alors, je dis sans hésiter que toute compagnie qui s'adresse au parlement pour obtenir une charte l'autorisant à construire une autre ligne au sud de celle du nord ou au nord de celle du sud, ne devrait pas recevoir à cette fin un seul dollar du trésor public sous forme de subvention ou de garantie. Ce serait commettre un outrage à l'égard du peuple canadien. Maintenant que cette région commence à se coloniser, qu'il existe déjà un trafic dans cette partie fertile du pays, si une compagnie obtient une charte, qu'elle construise son chemin de fer avec ses propres ressources, et le public ne devrait pas être appelé à lui fournir un seul dollar à cette fin.

Si la nécessité d'un nouveau chemin de fer se fait sentir, et que le gouvernement désire contribuer pour quelque chose à sa construction, c'est lui qui devrait s'en charger. Mais j'ai des raisons de croire qu'il ne peut en être ainsi, et je vais vous dire pourquoi. Voici ce que je trouve dans le préambule :

> Considérant que par suite de l'accroissement de la population et du développement rapide de la production et du commerce canadien, et plus particulièrement de la partie ouest du pays, et afin d'ouvrir de nouvelles régions à la colonisation.

Ainsi donc, on déclare formellement dans les premières lignes de ce projet que l'on encourt cette énorme responsabilité dans le but d'ouvrir à la colonisation un territoire encore à l'état sauvage. Alors ce chemin doit traverser une région située en dehors de la zone colonisée, et la question suivante se présente tout naturellement à notre esprit. Je veux connaître, vous voulez connaître, et le pays voudra connaître quelle est l'étendue de territoire qui a besoin de chemins de fer et qui est encore à l'état sauvage ? Quelle est son étendue, quels avantages offre-t-il aux colons, et combien s'écoulera-t-il d'années avant que l'on soit obligé de chercher plus au nord des terres colonisables. Ce renseignement nous manque, et il est cependant d'une importance vitale pour la discussion éclairée de cette question. Non seulement le préambule du bill est rédigé dans un langage qui prête à l'interprétation que je lui donne, mais il en est de même pour le contrat. Permettez-moi de vous en lire quelques lignes et de vous demander s'il ne veut pas dire exactement ce que je viens de déclarer :

> Attendu que, si l'on considère l'accroissement de la population et le développement rapide de la production et du commerce du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, ainsi que le grande étendu de terres fertiles et productives restées jusqu'aujourd'hui sans moyens de communication par chemins de fer.

Ce langage me paraît bien clair. Il nous faudra donc aller en dehors des limites du territoire qui est actuellement pourvu de chemins de fer, et où cela nous mènera-t-il ? C'est là, à mon avis, une question bien facile à résoudre—cette disposition doit nous entraîner au nord du Canadian Northern, en quittant la frontière du Manitoba, et peut-être en deça. Comme je l'ai dit, si le chemin était construit de Gilbert Plains à Edmonton, il traverserait une région sauvage, mais il faut aller encore plus au nord et quels sont les besoins de cette partie des Territoires ? Quelle nécessité y a-t-il de construire un chemin de fer à cet endroit ? Où avons-nous la preuve qu'un autre chemin de fer est indispensable dans ce district, comme le bill lui-même le déclare?

Mais je considère qu'il existe d'autres raisons qui devraient exercer une certaine influence sur le gouvernement ou sur tout gouvernement ayant à résoudre une question de cette nature. Notre domaine national de l'ouest renferme encore de vastes territoires qui ne sont pas colonisés. Toute politique sage exige que le gouvernement en dirige la colonisation et voit à ce qu'elle se fasse pour le plus grand intérêt du pays et de ceux qui sont appelés à s'y fixer. En d'autres termes, il est du devoir du gouvernement de faire en sorte que ces colons ne soient pas encouragés à se disperser et à s'établir par groupes isolés. On doit, au contraire, chercher à les grouper autant que possible. Plusieurs raisons exigent qu'il en soit ainsi. Les conditions sociales le demandent, le confort l'exige, et il en est de même au point de vue de l'organisation municipale. Ils doivent être établis aussi près les uns des autres que possible pour pouvoir bénéficier des bienfaits de l'éducation ; et c'est quand ces colonies commencent à se développer, et que de nouveaux colons arrivent dans le pays, qu'il faut ouvrir de nouveaux territoires.

Je considère que l'on commet une erreur grave, non seulement dans l'intérêt du pays,

mais aussi dans l'intérêt des colons eux-mêmes, en construisant deux ou trois chemins de fer à la fois à travers un pays sauvage, favorisant ainsi l'établissement de colons à 10, 50 ou 100 milles de distance les uns des autres, et en continuant cette politique durant un grand nombre d'années, obligeant ainsi ces colons à demeurer durant une période indéterminée sans les avantages d'avoir des chemins, des écoles, et les bienfaits ordinaires de la civilisation ; c'est commettre là une faute grave, qui nuira considérablement au développement de l'ouest de notre pays.

Ainsi donc, en construisant un autre chemin de fer dans l'ouest, à part celui que vous avez autorisé cette année, c'est à ce résultat que vous travaillez ; et il me semble que cette seule raison devrait suffire à empêcher le gouvernement d'aller plus loin. Les honorables ministres devraient pouvoir nous dire quelles sont les espérances et quelles sont les raisons qui les ont portés à nous demander de légiférer dans le sens proposé, et dans les conditions actuelles.

En résumé, je m'oppose à la construction de la section des prairies pour les raisons suivantes : Premièrement, parce que cette entreprise est prématurée. Et si je fais cette assertion, c'est parce que j'ai pris la peine de m'assurer des faits. J'en suis arrivé à cette conclusion après m'être renseigné auprès de gens qui sont censés connaître la question et qui sont familiers avec l'ouest du pays. Il ressort de ces renseignements qu'il n'existe aucun établissement au nord du chemin de fer "Canadian Northern", dont nous avons autorisé la construction cette année. J'ai demandé à une foule de gens qui habitent cette partie du pays : Quelle est l'étendue de terres colonisables dans la zone située entre le "Canadian Northern" et le chemin de fer Canadien du Pacifique ? Combien de colons peuvent y trouver des terres convenables, avant que l'on soit obligé de sortir des limites de ce territoire pour aller s'établir au nord ? L'un de ceux à qui j'ai posé cette question m'a répondu qu'il y avait là de la place, au bas mot, pour cinq millions d'habitants. J'ignore si cette estimation est exacte ou non. Je la porte à la connaissance de la Chambre en toute franchise, tel qu'elle m'a été fournie. J'ai posé la question, et on m'a répondu que cinq millions de colons pouvaient facilement trouver à s'établir dans cette partie ouest du pays comprise entre le "Canadian Northern" au nord et la ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, que ces deux chemins de fer peuvent facilement desservir.

Si cela n'est pas vrai on devrait pouvoir y répondre très facilement, et la meilleure réponse serait de nous donner des renseignements autorisés et officiels touchant les avantages que ce pays offre à la colonisation. Si ce que l'on prétend est vrai, est-il déraisonnable alors de dire que si nous avions de l'espace pour cinq millions d'âmes de plus aujourd'hui dans cette zone, il n'est pas nécessaire de dépenser plus d'argent pour ouvrir des terres à la colonisation plus au nord pour le présent. Au taux de 100,000 colons nouveaux par année, chiffre qui est atteint présentement, combien faudra-t-il d'années pour peupler ce pays ? Doublez ce chiffre et cela prendra encore plus de vingt-cinq ans avant que vous ayez vos cinq millions de population dans ce pays. J'espère que ces chiffres seront doublés et plus encore, mais dans tous les cas il devra s'écouler plusieurs années avant qu'il soit nécessaire, d'après les renseignements que je puis recueillir, de construire aucun chemin de fer dans cette partie du pays pour répondre aux besoins des colons qui s'y porteront. On nous a dit que les colons se portaient en masse dans ce pays. Il est possible qu'ils se portent à quarante, cinquante, soixante, soixante-dix, ou quatre-vingts milles des chemins de fer actuels. Ils peuvent se porter aussi dans une toute autre partie du pays. On nous a dit que le pays qui autrefois a été la patrie du bison et des bandes sauvages est témoin aujourd'hui d'une fiévreuse activité. Si cette activité se manifeste dans le Nord-Ouest, et non pas dans la partie du pays à travers laquelle on veut construire ce chemin de fer, pourquoi le construire maintenant ? Notre devoir me semble clair. Pourquoi nous lancer dans cette entreprise avec une ardeur telle que l'on croirait que notre vie nationale, que l'existence même du Canada en dépendent. Où est le nuage noir qui nous menace tant, qu'il faille ratifier immédiatement ce marché. Pour ma part, je n'en vois pas la nécessité. A-t-on quelque raison de craindre que la Compagnie du Grand Tronc Pacifique ne nous permettra pas, dans deux ou trois ans d'ici, de construire ce chemin et de lui en faire un présent ? Craint-on qu'elle ne l'accepte pas ? A-t-on quelques bonnes raisons d'avoir ces craintes ? Je ne le crois pas. Je crois que nous trouverons cette compagnie aussi disposée dans deux ou trois ans d'ici à accepter des présents qu'aujourd'hui. Y a-t-il dans le nouveau pays un tel encombrement de trafic qu'il faille construire un chemin de fer ? Y a-t-il du malaise dans les affaires ? Des milliers d'ouvriers sont aujourd'hui employés dans les usines et dans les campagnes du Canada. Tous, heureusement, ont maintenant de l'emploi, et est-ce une raison pour nous engager à construire un autre chemin de fer ? Je ne le crois pas. Ce n'est pas une raison péremptoire. Je n'entends pas dire que les ouvriers soient en quête d'ouvrage et n'en trouvent pas, et je ne vois pas non plus que les industries manufacturières du pays passent par une crise.

Si les affaires étaient mauvaises, je comprendais qu'un gouvernement devrait entreprendre certains travaux à l'avance afin de soulager le peuple si possible, en lui donnant de l'ouvrage, mais je ne puis comprendre qu'un gouvernement soit obligé, lorsque tout

est prospère, lorsque tout le monde travaille, lorsque les salaires sont élevés et que les conditions générales sont aussi favorables qu'elles ne l'ont jamais été ou peuvent l'être, de dépenser autant d'argent dans une entreprise de ce genre. Pourquoi ne pas attendre et agir avec certitude? Si cette politique est sage, elle le sera dans deux ou trois ans; si elle est justifiable aujourd'hui il sera facile de la justifier dans ce temps-là. Puis il est possible qu'un de ces cycles qui reviennent à époque à peu près fixe dans tous les pays, passe sur le Canada, et lorsque le commerce deviendra moins actif, et qu'une crise se fera sentir, ce sera le temps alors d'ouvrir le coffre public et d'entreprendre ces grands travaux afin d'aider, ainsi que je l'ai dit il y a un instant, le peuple à passer les mauvaises années jusqu'à ce que les meilleures arrivent. Mais un des principaux organes de l'opinion publique en ce pays qui semble très désireux de voir l'exécution de ce projet, me dit que nous devons construire ce chemin aujourd'hui ou jamais. Aujourd'hui ou jamais ? Qu'est-ce que cela veut dire ? Est-ce bien vrai, aujourd'hui ou jamais? Quelles sont les raisons qui existent aujourd'hui et qui n'existeront pas dans 5, 10, ou 15 ans Puis ce journal dit que nous n'avons pas à voir comment nous avons été entraînés dans ce projet, mais que nous sommes menacés d'une crise sérieuse. Lorsque ce journal a fait cette déclaration, j'ai cru qu'elle était bien extraordinaire et je ne suis pas encore revenu de mon étonnement. Peu importe, dit-il, la manière dont nous avons été entraînés ! Si nous avions été entraînés nous n'aurions pas avancé avec autant de célérité. Mais on a fait plus que nous entraîner : on nous a précipités dans l'inconnu. Ce grand journal dit que nous sommes en présence d'une crise sérieuse et conséquemment le chemin de fer doit être construit. Il faut le construire de l'est à l'ouest, d'un océan à l'autre, même si le pays doit y dépenser $150,000,000, parce que nous sommes en présence d'une crise sérieuse. Je voudrais bien que quelqu'un me dise où passe cette crise. Je n'en vois rien. S'il y a une crise nous aimerions certainement tous à en voir quelque manifestation. Si c'est une chose tangible nous aimerions à la toucher. Que celui qui l'a vue nous dise où elle est. Si quelqu'un l'a dans sa poche qu'il nous la montre. Mais, M. l'Orateur, nous avons été tenus jusqu'à présent dans la plus profonde ignorance ; on ne nous a jamais dit que nous étions au milieu d'une crise. Quelques-uns ont essayé de faire une crise politique au sujet des changements dans le ministère des Chemins de fer et Canaux. Mais cela est une bien petite crise. La crise dont on nous parle est une crise sérieuse, et c'est pour cela que nous devons construire ce chemin de fer. Je m'étonne, M. l'Orateur, qu'un des principaux organes de l'opinion publique en ce pays se permette de telles exagérations, et que l'on ait jamais compté que ces exagérations pourraient jamais déterminer le peuple à appuyer ce projet. Je crois, M. l'Orateur, qu'on devrait nous montrer cette crise. S'il y a une crise nous devrions connaître la vérité. S'il n'y en a pas, mais si elle nous menace, nous devrions être avertis. Si la crise est aussi sérieuse qu'on l'a dit, et si elle doit avoir des résultats aussi désastreux pour les intérêts du Canada, je suis prêt pour ma part, et je suis certain que toute la Chambre sera prête à appuyer une proposition de ce genre, si elle doit nous protéger contre des conséquences et des calamités aussi désastreuses.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. BLAIR : Le même journal nous dit que nous devons décider " aujourd'hui " si ce chemin de fer doit être construit. Remarquez bien ; il nous faut se décider maintenant, car nous perdrions l'occasion à tout jamais et ce serait une perte considérable et irréparable. J'ai déjà entendu, M. l'Orateur, des commissaires priseurs dans les ventes à l'enchère, employer des expressions de ce genre, mais je ne puis croire que de tels arguments auront de l'effet sur la masse du peuple intelligent de ce pays. Quelques-uns prétendent que le crédit du Canada dans le moment est tel que nous pouvons contracter une dette de ce genre, mais que si nous ne la contractons pas maintenant ou si nous laissons s'écouler une année au deux, afin de permettre d'obtenir plus de renseignements au sujet de l'exécution de ce projet, nous ne pourrions peut-être pas l'exécuter. Mais, M. l'Orateur, ce genre de raisonnement est futile. D'après moi, M. l'Orateur, le Canada aura beaucoup plus d'influence auprès des hommes de la finance à l'étranger si, avant de conclure un marché de ce genre, nous montrons que nous agissons avec prudence et sagesse.

J'arrive maintenant, M. l'Orateur, à un point qui est d'un caractère un peu nouveau; ce point est comme une queue que l'on a ajoutée à la proposition originale, et il concerne plus directement le ministère à la tête duquel j'étais. Je veux parler du prolongement de ce chemin depuis Québec jusqu'à Moncton. Bien que je ne prétende pas, quant aux autres parties du chemin, en connaître plus que d'autres, et que je ne puisse faire que des conjectures sur le résultat, je crois avoir le droit de dire que je connais quelque chose de la question du prolongement du chemin de fer depuis Québec jusqu'à Moncton, et je prétends connaître quel en sera l'effet sur le chemin de fer Intercolonial. J'ai déjà fait connaître en termes généraux dans ma lettre au premier ministre des objections à la construction de ce chemin de fer jusqu'à Moncton ; ces objections sont que l'on veut construire un chemin parallèle à l'Intercolonial. Personne n'a certainement jamais pu croire que lorsque j'ai employé dans ma lettre les mots "établir un chemin parallèle" je voulais dire que le nouveau chemin suivra l'Intercolonial à

égale distance sur tout son parcours. J'ai employé le mot "parallèle" dans son acception la plus large, c'est-à-dire, faire un chemin longeant l'Intercolonial. Cela signifie que l'on se propose de côtoyer l'Intercolonial sur la plus grande partie de son parcours.

J'ai voulu dire que le nouveau chemin sera un concurrent et un rival pour une grande partie du trafic que l'Intercolonial fait aujourd'hui, j'ai voulu dire que le gouvernement construisait un autre chemin de fer dont l'effet serait de ruiner le chemin de fer Intercolonial actuel auquel on enlèvera son trafic et dont l'avenir commercial, avec toutes les espérances et les intrêts qui s'y rattachent naturellement, sera mis en danger et virtuellement détruit. C'est là ce que j'ai voulu dire, et c'est ce que je puis établir, je crois, à la parfaite satisfaction de tous ceux qui voudront m'écouter. Je ne prétendrai pas que le chemin de fer Intercolonial ne doit pas avoir de concurrence, d'ailleurs il en a toujours eu et le gouvernement a souvent accordé des chartes et des subventions à des chemins de fer qui font concurrence et beaucoup de dommage à l'Intercolonial. Mais tout cela était fait, je suppose dans l'intérêt du pays, et conséquemment il n'y a pas à critiquer ; je suppose et je crois que chaque fois que l'on a accordé le privilège de construire un petit chemin de fer ou un embranchement qui devait enlever du trafic à l'Intercolonial, il devait y avoir une raison pour cela, car autrement on ne l'aurait pas fait. Mais M. l'Orateur, je prétends que ce dédoublement de l'Intercolonial au moyen du prolongement du nouveau chemin depuis Québec jusqu'à Moncton, n'est pas nécessaire, n'est pas justifiable, et ne fera aucun bien.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. BLAIR : Si je m'exprime avec autant de force, c'est que je connais mieux qu'aucun autre membre de cette Chambre peut-être tous les efforts qui ont été faits, et je puis dire des efforts heureux, pendant les dernières années pour améliorer le chemin de fer Intercolonial, le mettre sur un meilleur pied et augmenter ses ressources.

Quelques VOIX : Que disent les conservateurs de cela ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Vous ne voulez pas l'écouter.

L'honorable M. BLAIR : Nous avons dépensé $70,000,000 pour le compte de ce chemin de fer, et aujourd'hui le gouvernement nous demande $15,000,000 de plus, dépense qui aura l'effet de diminuer la valeur de l'Intercolonial, de lui enlever de l'importance, et de faire un tort considérable à ceux qui habitent sur le parcours de ce chemin de fer.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. BLAIR : Oui, M. l'Orateur, j'ai bien dit : un tort considérable ; parce que je crois que ceux qui habitent sur le parcours de ce chemin, qui ont jusqu'à présent profité du service excellent qu'il donne, méritent un peu d'égards, car ils ont élevé des constructions considérables à différents points sur le chemin de fer, dans l'attente que le même état de choses se continuerait ; mais aujourd'hui on leur dit qu'afin de mettre à exécution une idée dont je ne connais pas du tout l'origine et dont je n'ai pu découvrir jusqu'à présent les motifs, ils vont être privés de tous ces avantages et relégués pour ainsi dire, sur un chemin local ou une rue de derrière, et privés de toutes les aises qu'ils s'étaient acquises à force d'argent dans l'attente qu'ils pourraient toujours en jouir. Mais, M. l'Orateur, on va les priver de tous ces avantages sans rime ni raison, sans la moindre justification, et pour cela le gouvernement gaspille des sommes énormes.

Vous remarquerez, M. l'Orateur, que le trafic de l'Intercolonial a beaucoup augmenté pendant ces dernières années. Il y a sept ans l'Intercolonial faisait un trafic d'environ $3,000,000, et aujourd'hui, si je ne me trompe pas, le trafic atteint près de $7,000,000. Le chemin de fer Intercolonial est venu à Montréal pour chercher du trafic ; on l'a prolongé jusque là afin d'obtenir le trafic d'entier parcours ; pour cela nous avons dépensé beaucoup d'argent et contracté des obligations considérables. Nous avons dépensé au moins $1,500,000 en prolongement et en améliorations dans le but de faire de l'Intercolonial un chemin de fer moderne. Telle a été la politique constamment suivie depuis sept ans, politique qui n'a pas varié, qui a été uniforme, et au sujet de laquelle personne de ce côté-ci de la Chambre avant aujourd'hui n'a jamais exprimé le moindre doute. Mon honorable ami le chef de l'opposition a dit l'autre soir que nous changions la politique que nous avons suivie pendant ces années. Je vais plus loin et je dis que nous faisons davantage : nous condamnons cette politique. Non seulement nous condamnons cette politique, mais nous écrivons notre propre condamnation en lettre qui ne pourront jamais être effacées. On dit que nous ne savions pas ce que nous faisions—que nous ne nous occupions pas de ce que nous faisions. Nous trouvons bon maintenant de détruire tout ce que nous avons fait et d'amoindrir les résultats de notre politique passée. C'est ce que le projet que l'on nous soumet aujourd'hui propose de faire. Je proteste. Je crois que je puis démontrer à cette Chambre qu'un peu de réflexion aurait fait hésiter ceux de mes collègues qui étaient déterminés à mettre ce projet à exécution.

L'origine de l'idée d'un transcontinental, M. l'Orateur, est curieuse à étudier. Les journaux nous ont appris que la Compagnie du Grand Tronc avait formé le projet d'un grand transcontinental entièrement sur le sol canadien et qu'elle allait demander une

charte à cet effet. D'abord il devait s'arrêter à Gravenhurst, puis on parla de le prolonger jusqu'à Moncton. Quand avons-nous entendu parler pour la première fois du prolongement jusqu'à Moncton ? La session était plus qu'à la moitié lorsqu'on a entendu parler de ce projet ; la question est venue pour la première fois devant cette Chambre lorsqu'on a présenté le bill de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Ceux qui prétendent connaître les dessous me disent—mais je ne connais rien moi-même et si ce que je rapporte n'est pas vrai on pourra me contredire—que la raison pour laquelle on a proposé devant le comité des chemins de fer le prolongement du transcontinental jusqu'à Moncton est que les adversaires du bill espéraient par ce moyen le faire rejeter. C'est ce que l'on m'a dit. Quels sont les faits ? La proposition a été faite pour la première fois pour demander que le chemin fut prolongé jusqu'à Moncton ; il y eut aussi une autre proposition demandant que la construction de cette partie du chemin fut commencée sur cette première division en même temps que sur les autres.

Quelques jours, peut-être quelques semaines, je n'ai pas compté le temps, ont suffi pour donner au chemin de Moncton le caractère essentiel d'un grand transcontinental, une ligne entièrement sur le territoire canadien, chose à laquelle on n'avait jamais songé auparavant. Que serait-il devenu du grand transcontinental si on n'avait pas ajouté la division de Moncton ? Je n'en sais rien. Il aurait certainement manqué de la qualité que l'on regarde aujourd'hui comme essentielle : un chemin entièrement sur le sol canadien, et c'est probablement cette idée qui porte le gouvernement à craindre que les Etats-Unis nous retirent le privilège de transiter nos marchandises en entrepôt sur leur territoire De sorte que cette idée n'a pris naissance que lorsque la session a été assez avancée ; deux ou trois semaines ensuite le gouvernement nous la donne solennellement et sérieusement comme raison du transcontinental projeté. Il est possible que depuis longtemps, dans le calme et dans le secret, on ait songé à ce projet d'une façon générale, mais il est bien certain qu'on n'avait pas songé à cet argument avant le dépôt du bill devant le comité des chemins de fer.

M. l'Orateur, où se propose-t-on de faire passer ce chemin ? D'après les explications de l'honorable premier ministre, le chemin devra, en partant de Lévis, passer en arrière de la ligne de division des eaux jusqu'à ce qu'il atteigne un pont jusqu'à la frontière américaine et la ligne de partage des eaux au sud de l'Intercolonial; puis le chemin devra suivre en allant vers l'est une route qui sera fixée plus tard, jusqu'à ce qu'il atteigne Edmundston, et depuis Edmundston il devra traverser le centre du Nouveau-Brunswick—par une route aussi directe que possible—jusqu'à Moncton. Je ne connais rien de la partie entre Lévis et Edmundston. Je ne crois pas que le gouvernement en connaisse grand chose non plus. J'ai un soupçon, cependant, —c'est un peu plus qu'un soupçon, c'est presqu'une certitude—je soupçonne donc que si mes honorables amis entreprennent de construire ce chemin de fer de la manière dont ils se proposent de le construire, ils vont s'apercevoir, avant qu'il soit terminé, quelle énorme erreur ils ont commise, car pour établir un chemin capable de transporter du trafic, le gouvernement sera obligé d'empiéter sur le territoire américain. Telle est mon opinion ; je ne donne pas la chose comme une vérité absolue ; mais je ne crains pas de prédire que le chemin ne passera pas par la route projetée. Dans la province du Nouveau-Brunswick la grande masse de la population se trouve soit au nord, sur les bords du golfe Saint-Laurent, soit au sud sur les bords de la baie de Fundy, et dans la vallée du fleuve Saint-Jean à l'ouest. De sorte que ce chemin de fer en passant au centre de la province s'éloigne de tous les groupes de population. Il y a ici et là, sur les rives du fleuve, quelques établissements que le chemin traversera, mais presque tous ces établissements sont déjà desservis par des chemins de fer construits le long des rivières. Le pays que l'on se propose de traverser est bien boisé ou l'a été. On a déjà coupé une grande partie du bois. Le marchand de bois a été refoulé, et le commerce de bois donne peu d'espérance parce que l'on ne descendra pas le bois dans les wagons de chemin de fer, mais par les rivières comme l'on fait aujourd'hui. Vous auriez alors un chemin de fer traversant le fleuve et la ligne de division des eaux à angle droit, et vous auriez sans doute à traverser les plateaux qui séparent le bassin du Saint-Laurent de celui de la rivière Saint-Jean et des autres eaux à l'ouest. Il est facile de se figurer les difficultés de construction d'un chemin de fer dans des circonstances semblables. On peut s'imaginer quelle sera la dépense, la nature des rampes, et les difficultés de construction d'un tel chemin de fer. Mon honorable ami nous a dit l'autre soir qu'un M. Davey avait fait une exploration de cette route. Je crois que M. Davey a fait cette exploration pour une compagnie particulière qui demandait de l'aide du gouvernement ; je laisse aux honorables députés à juger si une exploration faite dans ces conditions serait aussi sure, aussi fidèle et aussi précise qu'une exploration faite par les ingénieurs du gouvernement ; je doute qu'elle montrerait tous les désavantages de la route. Pour ma part je préférerais de beaucoup faire faire une exploration par des ingénieurs indépendants et n'ayant pas d'intérêt dans le succès d'une compagnie demandant de l'aide du gouvernement ; et je ne manque pas de respect envers M. Davey en ne donnant pas à son exploration la même valeur que je donnerais à une exploration faite par un ingénieur du gouvernement. Plus que cela, j'ai une bien

petite opinion de l'exploration faite par M. Davey, et si on lit son rapport comme je l'ai lu moi-même, on ne peut y découvrir que la route projetée abrège la distance de 120 à 140 milles. Je ne vois pas comment la distance puisse être raccourcie autant que cela. M. Davey nous dit que la distance entre Moncton et Halifax par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick Central, sera de 759 milles et je donne à M. Davey le bénéfice des dix milles que l'honorable premier ministre croit qu'il pourra gagner. Mais la distance entre Montréal et Halifax par le chemin de fer Intercolonial n'est que de 836 milles, de sorte que par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick Central, d'après M. Davey, la route ne serait abrégée que de 77 milles et non de 130 à 140. Tout le monde peut lire le rapport de M. Davey, et si quelqu'un croit que j'ai fait erreur dans les chiffres, on pourra me corriger. Or, je n'attache pas dans les circonstances une grande importance à une économie de 77 milles. Quand bien même l'économie serait plus considérable, je n'y attacherais pas non plus dans les mêmes circonstances beaucoup d'importance. Il ne faut pas oublier—et je veux insister sur ce point—que les rampes sur l'Intercolonial sont si faibles, que le chemin est si bien fait et qu'il offre des conditions si exceptionnellement favorables au trafic, vu qu'il longe la côte, qu'une locomotive peut traîner des convois sur ce chemin pour moins d'argent à 259 milles plus loin que le chemin de fer Canadien du Pacifique, et en moins de temps.

On voit alors le peu d'importance d'une différence de 77 milles dans ces circonstances. Je dis sans crainte de contradiction qu'il est impossible de construire dans la province du Nouveau-Brunswick un chemin de fer qui atteindra Saint-Jean dans des conditions aussi favorables que l'Intercolonial. Vous pouvez abréger la distance de 50 à 60 milles en construisant une ligne coûteuse, mais les rampes plus douces de l'Intercolonial feront toujours que ce chemin sera en réalité plus court que le nouveau. La longueur du parcours n'est rien dans ce cas-là. Il est absurde de la part du gouvernement de dire : Nous allons demander au peuple de dépenser 15,000,000 de dollars pour nous permettre de construire un chemin qui sera de 77 ou même de 120 milles plus court qu'un autre, lorsque vous pouvez gagner du temps et traîner des convois plus pesants par le chemin le plus long. Cette proposition est absolument injustifiable et le peuple ne l'approuvera pas. Toute l'influence que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra faire peser sur l'électorat ne fera pas pardonner la faute que l'on va commettre. Le nouveau chemin aura des rampes raides ; outre cela, il passera à travers un pays qui n'est pas peuplé, et nous savons tous de quelle importance est le trafic local pour un chemin de fer. On peut se demander dans combien de temps alors on remettra ce chemin de fer entre les mains du gouvernement en lui disant qu'il ne peut être exploité avec profit et que l'on a fait une dépense inutile, dont le seul effet aura été de sacrifier le chemin que nous possédons aujourd'hui. Je prétends que l'économie de 77 ou de 120 milles ne compte pour rien. Il faudra apporter d'autres raisons plus valables que celles-là pour justifier le gouvernement de construire cette partie du chemin. Je regrette que le chemin de fer Intercolonial, qui est le chemin du peuple, n'ait pas un seul ami dans le ministère ; je me propose de rester son défenseur tant que je serai dans la vie publique, et grâce aux connaissances que j'ai de ce chemin, je ne permettrai pas sans protester que l'on diminue ou déprécie ses qualités et les services qu'il rend. Je ne vois pas pourquoi nous construirons ce nouveau chemin. Qui le demande ? Le conseil de ville de Moncton a adopté une résolution. Ce conseil croit que cette ville a besoin de ce chemin. Mais si je ne me trompe pas dans la prévision de l'avenir, avant longtemps ce conseil dira qu'il aurait mieux aimé ne jamais avoir eu le chemin. Un nouveau chemin ne fera aucun bien à Moncton. Il ne viendra pas une livre de trafic de plus à cette ville, quand bien même que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique n'aurait jamais été construit, mais voici quel sera le résultat. Moncton est aujourd'hui un grand centre de chemin de fer. On se préparait, dans cette ville, de fait les usines étaient en partie construites, à fabriquer des wagons, des locomotives, et d'autre matériel dont le chemin de fer Intercolonial a besoin. Tout l'outillage nécessaire était arrivé ou commandé. Pourquoi cela ? Afin de permettre d'employer nos propres ouvriers à la fabrication des wagons et locomotives du chemin de fer Intercolonial. Mais ce nouveau projet va jeter le désarroi dans ces travaux.

Quelques VOIX : Oh ! Oh !

L'honorable M. BLAIR : Mes honorables amis rient. Mais qu'ils ne se trompent pas : si le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas un insuccès complet, l'autre alternative est inévitable. C'est l'un ou l'autre ; il faudra sacrifier ou l'Intercolonial ou le Grand-Tronc-Pacifique. Et le gouvernement sacrifiera-t-il son propre enfant ? Je ne crois pas qu'il laisse étrangler son chéri. Il le défendra et le pauvre Intercolonial en souffrira ; il n'y a aucun doute à ce sujet. Je dis que si vous enlevez le trafic d'entier-parcours à l'Intercolonial ainsi que vous serez obligé de le faire, et si vous n'en faites plus qu'un chemin local, vous rendez nécessaire le renvoi d'un très grand nombre d'employés des usines de Moncton, j'oserais dire la moitié. Mes honorables amis ricanent. Il y a beaucoup de choses qui se sont passées dans toute cette affaire qui prêteraient à rire, mais pas de la part de mes honorables amis. Ils ricanent parce qu'ils ne connaissent pas les faits. Je demande à mes honorable amis, si jamais l'un d'eux est allé demander à un seul em-

ployé de l'Intercolonial quel serait l'effet de la construction du nouveau chemin sur le trafic et les intérêts de l'Intercolonial. Le gouvernement a décidé toute la question sans consulter un seul des employés de l'Intercolonial et sans qu'on leur ait demandé de dire quel serait, suivant eux, l'effet probable sur le trafic du chemin de fer Intercolonial, l'adoption de cette nouvelle politique. Ils sont de cet avis, et je crois qu'ils devraient connaître quelque chose. Je suis convaincu comme eux que le nouveau chemin va détruire le commerce de l'Intercolonial, réduire le nombre de ses employés et jeter le chemin dans un désarroi général. Il n'y aura pas d'usine de Grand-Tronc-Pacifique à Moncton. Les citoyens de cette ville devraient comprendre que s'ils aident, comme ils paraissent vouloir aider à la construction de ce chemin, ils favorisent une politique qui sera toute contraire à leurs intérêts et ne leur rapportera aucun avantage.

Je ne sais pas ce que pense la population d'Halifax de ce projet, mais ce que je sais bien, c'est que personne n'est plus porté que moi en faveur d'Halifax et personne ne souhaite plus que cette ville obtienne sa juste part de l'augmentation du trafic de l'Intercolonial. Mais je ne puis voir comment les intérêts d'Halifax peuvent être servis au moindre degré par la politique proposée dans ces résolutions. Les deux chemins ne lui fourniront pas plus de tarif qu'un seul.

Je vais indiquer, dans quelques instants, mes raisons de parler ainsi. Les conditions seront exactement les mêmes qu'aujourd'hui, pour ce qui est du trafic sur le chemin de fer de l'Etat. Vous parlez, maintenant, de distances et de la construction d'un chemin de fer transcontinental. Mon honorable ami nous a exposé, quand il a présenté ce bill, que le grand objet qu'on avait en vue, c'était de doter le Canada d'un chemin de fer qui serait la voie la plus courte d'un océan à l'autre. J'aimerais à savoir, si c'est là l'objet qu'on a en vue, pourquoi on ne s'y est pas pris de façon à le réaliser de la meilleure manière possible. Pourquoi mon honorable ami veut-il construire ce chemin de fer jusqu'à Moncton, s'il désire arriver à la mer par le plus court chemin possible ? Que se propose-t-il donc à l'égard de Saint-Jean ? Voici un port qui, je crois, est d'une certaine importance, vers lequel converge un commerce relativement très considérable, et dont les facilités de manutentionnement sont pour ainsi dire presque illimitées. Ce port est libre de glace toute l'année, et l'on n'y voit pas de brouillards en hiver. Saint-Jean offre cet autre énorme avantage que les navires y sont toujours assurés, au besoin, de cargaisons complètes. On n'a, pour cela, et à défaut d'autres marchandises, qu'à faire des chargements de bois. Voici un avantage qu'aucun autre port sur la côte de l'Atlantique ne peut offrir au même degré. Pourquoi traite-t-on ainsi Saint-Jean comme facteur négligeable ? Si c'est la voie la plus courte qu'on veut avoir, pourquoi faire un détour de 100 milles ? Saint-Jean n'est qu'à 428 milles de Montréal par voie de Lévis, Rivière-du-Loup et la vallée du Lac Saint-Jean. Si vous voulez arriver à la mer, le mieux que vous pouvez faire, c'est d'acheter ce réseau ou au besoin de l'exproprier. D'après le relevé de M. Devey, la distance est plus longue de 150 milles par la ligne du centre, mais il y a en réalité 170 milles, ainsi que je vous le démontrerai. Pourquoi faire ainsi un détour de 170 milles ? La nécessité ne s'en impose pas, au point de vue du commerce. La distance de Saint-Jean à Lévis, je le répète, de 428 milles. De Lévis à Saint-Jean, par l'Intercolonial, il y a 578 milles. Par le tracé Devey, et en supposant que les chiffres soient exacts, il y a 501 milles. Et de Lévis à Halifax, par Moncton et le centre du Nouveau-Brunswick, il y a 597 milles. Il y a donc ici, et en calculant au plus bas, 96 milles de plus à parcourir qu'il n'est nécessaire, par Moncton et la partie centrale du Nouveau-Brunswick. Vous dites aux gens de l'Ouest que vous leur donnez la voie la plus courte et la plus rapide pour arriver à la mer. Pourquoi leur dire cela, si ce n'est pas ce que vous faites ? Si vous n'avez aucunement l'idée de leur donner la voie la plus courte, ne parlez donc pas ainsi, mais dites-leur plutôt la vérité. Et la vérité, c'est que le commerce du pays est ici le dernier de vos soucis, et que c'est un chemin de fer électoral que vous voulez construire. Si on croit, en agissant ainsi, se faire des amis dans la Nouvelle-Ecosse, à la bonne heure et grand bien leur fasse ! Mais qu'on ne vienne donc pas nous dire qu'on nous donne la voie la plus courte, quand on cherche à se faire un malin plaisir de nous priver de ces avantages.

La Chambre s'ajourne, à six heures.

Reprise de la Séance.

La Chambre rentre en séance à 8 heures.

L'honorable M. BLAIR : M. l'Orateur, une partie de la nouvelle ligne que le gouvernement se propose de construire, de Lévis à Moncton, doit être construite au sud de l'Intercolonial, entre ce que nous pourrions à la rigueur appeler chaîne des montagnes et la frontière des Etats-Unis. Cette région, m'a-t-on dit, est en partie assez bien peuplée—bien que je n'en sois pas très convaincu—et un commerce assez considérable pourrait s'y développer. Dans tous les cas, bon nombre de personnes se trouveraient avoir les communications par chemin de fer qui leur manquent aujourd'hui Je ne vois pas que pour donner à cette région ces commodités de transport il soit nécessaire d'effectuer ce prolongement de la ligne à travers le centre du Nouveau-Brunswick, parce que ceux à qui on apporte ces commodités auraient surtout besoin de ce chemin pour se rendre soit à Québec ou à Montréal. Tout ce que le gouvernement aurait besoin de faire—et je ne crois pas que le parlement y voie la moindre objection—serait d'accorder à un chemin de fer, qu'on cons-

truirait à travers cette région du centre, la subvention qu'il est d'habitude d'accorder en pareille circonstance ; et ce chemin de fer, qui serait ainsi un tronçon de la ligne transcontinentale, se trouverait rendre les mêmes services à la population de cette région. Je crois donc qu'on ne peut présenter aucun argument dans cette Chambre pour expliquer la prolongation de cette ligne au delà de ce qui est nécessaire.

J'ai déjà fait voir à la Chambre à combien de milles M. Davy avait estimé la longueur du chemin, et quel était aussi le nombre de milles qu'on s'épargnerait en construisant le chemin jusqu'à Moncton à travers le centre de la province du Nouveau-Brunswick. Je me suis donné la peine de me renseigner à ce sujet. Chacun peut aussi aller puiser aux mêmes sources, et je crois qu'un bon nombre des membres de cette Chambre ont déjà dû le faire. On se rappellera sans doute que sir Sandford Fleming, accompagné de plusiers ingénieurs, avait déjà fait, autrefois, avant la Confédération, des levés topographiques du centre du Nouveau-Brunswick. Il s'agissait alors de déterminer le tracé de l'Intercolonial à travers le Nouveau-Brunswick, et de s'assurer quelle pouvait être la route la plus courte et la plus désirable. Sir Sandford nous a laissé là, dans ces rapports, qui sont de véritables archives parlementaires, des détails complets au sujet de ces différents tracés. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur ces rapports, qui feront plus que confirmer mon propre état estimatif du nombre de milles que nous pouvons, dans les meilleures circonetances, nous épargner par cette nouvelle construction. Voici ce qu'on peut lire à la page 44 des Documents Sessionnels No 8 pour l'année 1865, au sujet de ce qu'il appelle la ligne No 10 :

> Cette ligne est sans doute une des voies les plus directes entre Halifax et la Rivière-du-Loup, et il est probable qu'on la trouvera partout entièrement praticable ; cependant il est impossible de se prononcer d'une façon précise, tant que nous n'aurons pas là-dessus plus de renseignements.

Plus loin, à la page 44, je vois qu'en 1874, les ingénieurs n'avaient pas fait moins de dix différents tracés à travers le centre du Nouveau-Brunswick, afin de trouver une route. Et le résultat de tous ces travaux a été que sir Sandford Fleming a émis l'avis que la ligne No 10 était la meilleure et la plus courte. Il dit, à la page que je viens de citer, que la ligne No 10 donnait une longueur totale de 496 milles de la rivière du Loup à Halifax. Si ces chiffres sont exacts, et je ne vois pas qu'il y ait lieu d'en douter, considérant la façon consciencieuse et complète dont les ingénieurs se sont acquittés de leur tâche, nous voyons là que sir Sandford n'a rien pu trouver de mieux que ces 496 milles, ce qui allongerait le parcours de 14 milles ou retrancherait 14 milles du nombre de milles que M. Davy prétend pouvoir épargner. En prenant cette ligne No 10, nous avons donc une différence totale de 63 milles entre le parcours de l'Intercolonial, par une voie qu'on prétend être détournée, et le parcours passant à travers le centre de la province. C'est très peu, en vérité. Retranchez les 115 milles qui séparent la Rivière-du-Loup de Lévis, et comparez le résultat avec les chiffres soumis par M. Davy. Cela diminue encore les avantages de la réduction de parcours, et cela démontre que toute affirmation purement spéculative qu'on s'épargne 120 ou 140 milles ne peut pas être soutenue, sans compter que pareille affirmation est en contradiction directe avec ce qui résulte des travaux exécutés sous la direction de sir Sandford Fleming. Il nous donne les longueurs de ces dix différents tracés, et ces longueurs sont 496, 502, 536, 538, 552, 566, 572, 592, 574, et 616 milles. Ces chiffres doivent suffire, surtout si l'on songe qu'ils nous sont fournis par un ingénieur comme sir Sandford Fleming et les spécialistes de réputation qui l'accompagnaient, à nous convaincre que nous avons ici le meilleur état estimatif de la distance qu'on pourrait s'épargner entre la route projetée et le chemin de fer Intercolonial.

Eh bien ! M. l'Orateur, ce projet, mis en parallèle avec le fonctionnement de l'Intercolonial, se trouvera, je crois, impossible à défendre ou à justifier. Ces deux lignes, une fois construites, auront à être maintenues ; mais ces deux lignes continueront sans doute à être un lourd fardeau pour le trésor du pays parce que si les revenus de l'Intercolonial ne suffisent pas à équilibrer les dépenses, le déficit est à la charge du trésor. Pour ce qui est de ce nouveau chemin de fer, le maintien en sera nécessairement très dispendieux, et s'il y a, comme c'est probable, un déficit, ce sera le trésor du pays qui en souffrira directement. Même, l'intérêt de l'argent que le pays doit fournir pour ce chemin ne sera pas payé, selon toute probabilité, quand ce chemin sera en activité, par suite des nombreux désavantages qu'il aura à subir.

En tant que la chose concerne l'Intercolonial, il n'y a pas la moindre nécessité pour faire traverser le pays par cet autre chemin de fer. A venir jusqu'à présent, l'Intercolonial a été parfaitement en mesure de prendre tout le trafic qu'on pouvait lui offrir. Les officiers qui ont charge des affaires de l'Intercolonial, et que j'ai consultés à ce sujet depuis que nous avons inauguré l'ère des améliorations, m'ont assuré que même sans double voie l'Intercolonial est en mesure de faire face à quatre fois autant de trafic qu'aujourd'hui. Par conséquent, et pour ce qui en est de cette capacité du chemin de fer, cette question est absolument réglée, et cela, au jugement de ceux qui sont les plus aptes à se prononcer là-dessus. Vous allez avoir ces deux lignes se faisant la lutte l'une l'autre. Tout le trafic qu'une de ces lignes pourra avoir se trouvera avoir été enlevé à

l'autre. Le gouvernement sera alors dans cette position anormale qu'il possédera une de ces lignes et qu'il sera intéressé au plus haut point dans le bon fonctionnement de l'autre, c'est-à-dire qu'il s'efforce de diminuer la valeur de son propre bien, que ce soit l'une ou l'autre de ces deux lignes. Il n'y aura jamais eu spectacle plus bizarre au monde.

On peut fort bien se demander : Où tout cela va-t-il conduire le gouvernement ? Quelles seront les conséquences d'un tel projet, qui sans doute va entraîner un lourd fardeau annuel pour le trésor du pays ? Peut-on avoir quelque espoir que l'Intercolonial sera jamais en mesure de payer ses frais d'exploitation ? Nous allons voir se rouvrir l'ère des déficits considérables, parce que plus la concurrence que nous fera ce nouveau chemin de fer sera vive, plus élevés seront les déficits auxquels l'Intercolonial aura à faire face. Aucun effort d'imagination n'est nécessaire pour concevoir qu'il est fort possible et même extrêmement probable que le gouvernement et la population du pays soient appelés à combler ces déficits jusqu'à concurrence d'un demi million ou de trois quarts de millions de dollars, comme résultat de la politique qu'on veut adopter.

Et, bien entendu, une fois sur cette voie, on court grand risque de ne pas même être en mesure de payer l'intérêt. Dans tous les cas, on ne pourra payer cet intérêt qu'après un certain temps. Vu les difficultés d'exploitation d'un chemin de fer dans cette partie du pays, où il n'y a aucun trafic local et où l'hiver est la seule saison pour le transport du grain, sans compter bien d'autres désavantages, vous pouvez tourner la question dans tous les sens, l'envisager de près ou de loin, de gauche ou de droite. Je ne puis pas, quant à moi—j'ignore si d'autres membres de cette Chambre partagent mon avis—apercevoir rien qui nous offre la moindre compensation. Je n'ai encore rencontré personne, dans le Nouveau-Brunswick, qui ait demandé que ce chemin fût construit. Je ne veux pas dire que depuis que le gouvernement a fait connaître ses intentions à ce sujet, il n'y ait pas des gens qui désirent la construction de ce chemin ; mais je déclare qu'avant cela je n'ai jamais rencontré personne qui ait demandé que ce chemin fût construit. Nous savons parfaitement qu'on a déjà été en faveur, dans la Nouvelle-Ecosse—j'ignore si c'est encore là l'idée courante aujourd'hui—de la construction d'une ligne plus courte de chemin de fer, et qu'on serait là-bas très heureux, même s'il fallait pour cela construire un autre chemin de fer, de se rapprocher davantage des autres provinces. Mais quand on se sera mieux rendu compte de la situation, et qu'on en sera venu à comprendre qu'aucun nouveau chemin de fer ne pourra rendre plus de services que l'Intercolonial, l'enthousiasme soulevé à l'occasion de ce nouveau projet tombera de lui-même, car il est évident qu'aucun chemin de fer ne pourrait donner à la Nouvelle-Ecosse, ou au port d'Halifax, des avantages aussi complets et aussi parfaitement efficaces que ceux qu'on pourra retirer de l'Intercolonial, à condition qu'on ne vienne pas, avec un nouveau rival, lui susciter une concurrence désastreuse. Vous pouvez parcourir tout le Nouveau-Brunswick, où il y a beaucoup de gens parfaitement en mesure de profiter de cette occasion, et vous ne trouveriez pas, je crois, une seule personne qui serait disposée à mettre un seul dollar dans cette entreprise, de quelque façon qu'on puisse présenter ce projet et quelle que soit l'aide que le gouvernement veuille lui donner. Ces gens se rendent parfaitement compte qu'il n'y a absolument rien là-dedans. Ils n'ont jamais demandé ce chemin ; cependant certains journaux ont raconté que c'était là un cadeau que le Canada faisait au Nouveau-Brunswick. Je refuse ce cadeau. Je crois interpréter le sentiment de la grande majorité des citoyens bien pensants et honnêtes de ma province, quand je dis que nous ne sollicitons aucun cadeau de cette espèce de la part de la population du Canada. Quand nous demanderons quelque chose, ce sera du substantiel et du réel. Si jamais nous demandons un chemin de fer, ce sera un chemin de fer qui nous rendra service, et non pas un chemin qui exercera une concurrence désastreuse aux réseaux que nous possédons déjà. Nous avons des chemins qui sont possédés et exploités par l'Etat, et par conséquent je n'ai pas de remerciements à offrir à ceux qui prétendent que ce nouveau chemin nous est offert en cadeau par la population du Canada. Quant à moi, je dois m'empresser de dire que je suis très sensible à cette bonne intention, mais qu'il me faut refuser ce cadeau. On nous a aussi dit que ce nouveau chemin de fer ne rendrait pas inutile un seul mille de l'Intercolonial, ni ne causerait du tort à un seul mille de l'Intercolonial. Il peut se faire que l'Intercolonial soit toujours utile ; mais quant à ne pas lui causer du tort, c'est une autre affaire. Il n'y a aucun doute qu'on continuera à utiliser l'Intercolonial ; il n'y a aucun doute, aussi, que les populations habitant la région traversée par cette voie, continueront à être desservies par ce chemin de fer, mais ce service sera bien moins satisfaisant. L'Intercolonial, donc, pourra toujours, il est vrai, être maintenu, mais il n'y a personne ayant étudié la situation et connaissant les faits, qui puisse prétendre que le nouveau rival qu'on menace de donner à l'Intercolonial ne lui causera pas de torts irréparables. On nous dit encore, et je cite ici un ou deux extraits du journal en question :

> Ce grand chemin transcontinental sera pour le plus grand avantage de l'Intercolonial et des autres chemins de fer, en activant le développement des provinces, en augmentant le chiffre de la population et en faisant passer par tout le pays un courant de noble émulation.

Je serais le premier à me réjouir de la réalisation de ces promesses. J'aimerais à voir la province se développer de plus en plus, j'aimerais à voir augmenter le chiffre de notre population, et j'aimerais aussi voir un courant de noble émulation passer par tout le pays. Mais si nous devons attendre, pour la réalisation de toutes ces belles choses, que ce chemin de fer soit construit, ou jusqu'à ce que ce chemin puisse nous rendre tous ces excellents services, j'ai bien peur qu'il nous faille attendre jusqu'au jugement dernier.

Puis nous arrivons à la dernière assurance qui est certainement intéressante pour tous ceux qui l'ont lue, mais je crois qu'elle sera considérée comme étant le produit de l'imagination de quelqu'un qui ne connait pas le premier mot de la situation. La voici :

> Sur cette ligne à parcours total à travers le Nouveau-Brunswick, il y aura et des convois d'entier parcours et des convois locaux avec une abondance qui sera presque encombrante.

C'est là un exemple des faibles arguments, de cet essor d'imagination poétique sur lesquels on compte pour étayer de vastes projets comme celui qui nous est soumis, de grandes mesures qui sont censées avoir pour but le développement du pays en général. On prétend que cette ligne à travers une région non colonisée, avec ses rampes abruptes, avec ses nombreux désavantages, ligne qu'on n'espère exploiter que durant le temps où il sera impossible d'avoir accès à la mer par une ligne plus courte que celle qui traversera la province, sera pourvue de convois locaux et de convois d'entier parcours avec une abondance qui sera presque encombrante.

M. CLARKE : De quel journal cela est-il tiré ?

L'honorable M. BLAIR : Mais, je n'aime pas à signaler un journal plutôt qu'un autre——

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Quel est ce journal ?

L'honorable M. BLAIR : Eh bien ! c'est le " Globe " de Toronto, si vous tenez à le voir.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

L'honorable M. BLAIR : Mais il y a une réponse finale, et, à mon avis, une réponse concluante à toute cette proposition ; une réponse que le gouvernement aurait bien pu faire et qui était bien connue de tous les intéressés au lancement de cette entreprise. Au cours de la correspondance que j'ai eue avec le premier ministre, j'ai attiré son attention sur la considération dont je vais parler ; j'ai fait plus, dès le début, lorsque l'on a d'abord soulevé cette question, je me suis opposé énergiquement, devant le comité des chemins de fer de cette Chambre, à ce que cette ligne passe à travers le centre du Nouveau-Brunswick jusqu'à Moncton, et j'ai dit qu'on n'en avait pas besoin vu que, pour le trafic qui serait transporté à Québec par le chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique et qui chercherait un débouché vers nos ports de l'Atlantique, il y avait un moyen simple, facile et prudent d'atteindre ce but, et j'étais convaincu qu'il n'y aurait pas la moindre difficulté à conclure une convention entre le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, pour un simple échange de trafic. Il est possible et plus que possible, il est probable et plus que probable, il est absolument certain qu'un semblable arrangement pourrait être effectué. Lorsque l'on a discuté cette question au comité des chemins de fer, et lorsque j'ai formulé mon objection, j'ai profité de l'occasion pour demander à M. Hays, le gérant du chemin de fer du Grand Tronc, s'il était d'avis qu'il y aurait la moindre difficulté de sa part ou de la part de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique à ce que l'on fit avec le chemin de fer Intercolonial un arrangement équitable, juste et raisonnable pour le transport de tout le trafic qu'il pourrait avoir à expédier de Québec à Halifax et Saint-Jean, et la réponse de M. Hays a été : Pas la moindre difficulté possible.

Or, en vertu de cet arrangement le trafic pourrait être transporté tout aussi avantageusement par le chemin de fer Intercolonial et aussi profitablement pour tous les intéressés ; je dirai même plus avantageusement et d'un façon plus profitable qu'il ne saurait être transporté par aucun nouveau chemin de fer qui pourrait être construit ou par tout moyen autre que par le chemin de fer Intercolonial. Il n'y a pas le moindre doute que le chemin de fer Intercolonial, avec son splendide matériel actuel, avec ses employés et avec toute espèce de machines adaptées à cette fin, pourrait transporter ces marchandises à un prix moins élevé qu'on ne saurait le faire par tout autre nouveau moyen quel qu'il soit. Si les intérêts du pays exigeaient que ces marchandises fussent transportées au prix de revient, il serait de beaucoup préférable de prendre la somme requise pour cette fin à même le trésor du pays, que de nous charger d'une dette de $15,000,000 ou $17,000,000 afin de construire une autre voie ferrée. Si vous voulez mettre à exécution le projet ayant pour but d'utiliser les ports canadiens durant la saison d'hiver comme débouché pour le trafic de l'ouest, pourquoi ne pas le faire de cette manière au moyen d'une subvention, plutôt que de dépenser votre argent en bloc et d'une façon injustifiable ? Je crois, M. l'Orateur, que l'on pourrait, sans difficulté, conclure un arrangement en vertu duquel on pourrait peut-être avoir un profit raisonnable sur le trafic qu'il pourrait y avoir. Je ne suis pas aussi optimiste en ce qui concerne la quantité de trafic que cela fournirait, comme s'il en était fourni l'Intercolonial pourrait s'en charger. Cela augmenterait le trafic de l'Intercolonial, cela

augmenterait ses recettes, utiliserait son matériel disponible pour cette fin et vous n'auriez aucun responsabilité pour une entreprise étrangère comme celle que le programme du gouvernement est sur le point de nous imposer. J'ose affirmer que cette proposition n'a pas été faite à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique. Je ne crois pas qu'elle ait jamais été faite à M. Hays autrement que je la lui ai faite au comité des chemins de fer de la Chambre des Communes. Je crois que si elle lui eût été faite, il l'eût accepté volontiers ; il eut été heureux d'accepter un plan de cette nature afin de n'être pas forcé, par un bail ou autrement, d'exploiter cette ligne qui est maintenant projetée. Il suffirait d'intercaler dans le bill un article, ou si vous le préférez, vous pourriez en arriver à une entente avant que d'engager le gouvernement d'une façon irrévocable en faveur de l'entreprise ; vous auriez pu vous entendre avec les directeurs du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et régler cette affaire d'une façon finale et définitive.

Je crois qu'il eût été à désirer—et c'est tout ce que je dirai relativement à cette partie du sujet—si le gouvernement eût été convaincu, comme il semble l'avoir été, de l'impossibilité d'exploiter avec avantage une voie ferrée, pour transporter le trafic de l'ouest aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, que le gouvernement aurait dû en venir à un arrangement tel que celui que j'ai suggéré, plutôt que de prendre la décision qui est maintenant soumise à la Chambre. Mon très honorable ami au cours de ses remarques nous a dit que les considérations commerciales ne devaient pas être exclusivement prises en considération. Je vais citer ses propres paroles afin d'éviter toute possibilité d'en dénaturer le sens. Le très honorable premier ministre a dit :

> Mais avant d'aller plus loin, qu'il me soit permis de dire que l'idée que nous nous faisons de l'entreprise que nous avons en vue est très différente de l'idée que s'en font quelques-uns de nos adversaires. La plupart de ceux qui nous critiquent ne voient dans ce projet qu'une entreprise commerciale devant être jugée par la seule règle des profits et pertes. Nous la considérons comme une entreprise d'un caractère national, nécessitée par le rang qu'occupe le Canada en l'année 1903.

Le très honorable premier ministre proclame ici que la plupart de ses critiques considèrent ce projet comme une entreprise commerciale, et le jugent à un point de vue différent de celui du gouvernement qui, lui, l'envisage au point de vue national. Le très honorable premier ministre met hors de cause, dans une grande mesure, sinon en totalité, l'idée commerciale. Qu'il me soit permis de dire au très honorable premier ministre qu'il est absolument impossible d'exclure l'idée commerciale de la considération de cette mesure. Si elle ne doit pas être basée sur les principes qui régissent les affaires, si elle ne repose pas sur des bases commerciales, elle ne tiendra pas debout. Si ces résultats ne doivent pas être appréciés au point de vue matériel, comment pourra-t-elle être couronnée de succès? Est-ce que les gens qui se serviront de cette ligne ne la jugeront pas au point de vue matériel ? Est-ce que les gens de l'ouest ne s'occuperont pas de la question du coût pour décider s'ils peuvent avantageusement se servir de cette voie ferrée ? Est-ce que la déclaration contenue dans ce contrat et dans ce bill, est-ce que l'assurance déjà donnée par la déclaration de l'honorable ministre ne leur disent pas que c'est non seulement une route entièrement canadienne, mais aussi la route la plus rapide et la moins coûteuse ? S'il en est ainsi, alors la question des deniers, la question des profits matériels est nécessairement liée à l'entreprise. Si le gouvernement voulait dépenser $15,000,000—et cette partie du chemin coûtera cette somme ainsi que je le démontrerai avant de terminer—comme compensation en faveur des provinces maritimes pour les dépenses énormes qui doivent être faites dans les autres provinces, je suggérerais à mes honorables amis des moyens de dépenser cet argent d'une façon avantageuse pour les provinces maritimes directement, et indirectement pour tout le Canada. J'aurais pu démontrer à mon honorable ami qu'il aurait pu prendre une partie de cet argent et améliorer une ou deux des rampes de l'Intercolonial, ce qui eût fait quelque différence en ce qui concerne la durée du trajet et eût rendu plus facile le transport de lourdes charges par cette voie ferrée. Il eût pu employer une partie de cet argent aux ports d'Halifax et de Saint-Jean et outiller ces ports de façon à y faciliter le transbordement du trafic qui y aurait été reçu pour être expédié par mer. De cette manière, il serait résulté quelque bien de l'emploi de cet argent. Il n'en résultera maintenant aucun bien excepté les avantages temporaires que l'on pourra en retirer durant la période de temps qui sera employée à faire cette dépense. Je dis que c'était un devoir sacré pour le gouvernement, s'il était convaincu de la nécessité de dépenser ces $15,000,000 ou toute somme moindre dans les provinces maritimes, de s'enquérir de l'opinion du peuple touchant la manière dont l'argent devait être dépensé, afin d'en tirer les plus d'avantages possible.

Nous savons que, dans le port de Saint-Jean, et peut-être à un moindre degré dans le port d'Halifax, bien que cette remarque puisse s'appliquer à ce dernier port, les gens ont dépensé leur propre argent, se sont imposé des obligations, ont contracté des dettes par l'entremise de leurs conseils municipaux, dans le but de rendre ces ports propres au transbordement du fret océanique, et à l'expédition des affaires maritimes. Ils n'auraient pas dû être forcés à le faire, mais ils l'ont été sous peine de renoncer au commerce et au progrès qu'ils

attendaient ou désiraient. Mais le gouvernement ne propose pas cela ; en conséquence il me semble qu'il ne saisit pas les besoins de la situation, et qu'il donne au peuple ce que celui-ci n'a pas demandé, ce dont il n'a pas besoin et ce qu'il ne désire pas avoir, lui refusant en même temps ce qu'il recevrait avec avantage, et les améliorations qu'il pourrait faire avec cet argent s'il était mis à sa disposition. J'arrive maintenant à l'aspect financier de ce projet. Je ne m'étendrai pas longuement sur cette partie du sujet ; mais j'aimerais dire à la Chambre quelles sont mes vues en ce qui concerne ce côté de la question. J'aborderai d'abord la question du coût de la ligne entre Lévis et Moncton. J'estime à 425 milles la longueur de la route. Si le chemin de fer est jamais construit, ce dont je doute fort, on constatera que cette estimation n'est pas excessive, mais très raisonnable. Le gouvernement estime qu'il coûtera $30,000 par mille. D'après les renseignements que j'ai pu me procurer, le coût de la construction de la ligne à travers une partie considérable de la province de Québec, avant d'arriver à Edmundston, sera très élevé. Sur une partie de la distance, il faudra traverser des montagnes, des ravins et des rivières, et je crois que cela coûtera plus de $30,000 par mille ; je ne serais pas surpris si cela coûtait $40,000 par mille pour construire cette partie de la voie ferrée, mais je vais prendre une moyenne entre les deux et je crois pouvoir dire en toute sûreté que cela coûtera $33,000 par mille. Cela représentera une dépense de $15,000,000.

Je prends maintenant la partie entre Québec et Winnipeg. On nous dit que la distance est de 1,400 milles, d'aucuns disent 1,500 milles. Je prendrai l'estimation la plus basse. On estime que cette partie coûtera $33,000 le mille. Je me suis informé du coût de cette partie du Pacifique Canadien qui se trouve au nord du lac Supérieur. Chacun sait que cette partie du chemin de fer est tout à fait accessible à partir du lac, et cependant, en dehors des points terminaux, matériel de roulement et équipement, elle a coûté $50,000 par mille. Qui pourrait dire combien coûtera ce chemin de fer, à 150 ou 200 milles au nord du lac Supérieur, où il sera beaucoup plus inaccessible par conséquent, probablement beaucoup plus difficile à construire que le Pacifique Canadien, alors qu'il faudra le construire en un temps où la main-d'œuvre est chère et où les matériaux en général, à l'exception peut-être des rails, coûtent beaucoup plus cher qu'ils ne coûtaient alors? Combien en coûtera-t-il pour pénétrer dans cette région et construire cette voie ferrée dans ces conditions? Il est possible que cela ne coûte pas $50,000. Nul ne le sait. On ne nous a pas fourni le moindre renseignement et il nous faut nous lancer ainsi à travers les ténèbres. Nous mettrons cela, si vous le voulez, à $33,000 par mille. Vous voyez que je n'ajoute que $5,000 à l'estimation actuelle, un calcul très modéré qui porte à $49,000,000 le coût de ces 1,400 milles.

Or, 1,825 milles de Moncton à Winnipeg ou à quelque endroit au nord de Winnipeg, en quelque endroit que la ligne soit censée atteindre, coûteront au pays $65,000,000 d'après les calculs que j'ai faits. Il est possible que cela dépasse quelque peu le résultat réel ; mais nul ne saurait dire que le coût ne pourrait pas dépasser les chiffres que j'ai donnés, et la Chambre et le pays feraient bien de considérer la question de savoir si une pareille obligation devrait être contractée en l'absence des renseignements que je me suis efforcé d'indiquer et dont on a tant besoin pour pouvoir prendre une décision judicieuse sur une question de cette nature, et si nous pouvons courir le risque de compromettre la situation financière du Canada, jusqu'à un certain point dans tous les cas, en nous chargeant d'une entreprise qui augmentera de $65,000,000 notre dette publique.

On nous dit que la section des prairies coûtera $13,000 par mille de garantie. Puis, nous avons une section de montagnes de 600 milles qui coûtera $30,000 par mille. Je crois que personne n'est suffisamment renseigné pour dire si cette estimation est beaucoup trop basse. Nous savons très bien que la construction des voies ferrées dans les montagnes est très dispendieuse, bien qu'il y ait de bonnes raisons pour supposer que la ligne puisse être construite à travers l'un de ces défilés moyennant un prix considérablement moins élevé que celui qu'il faudrait payer pour traverser les montagnes à tout endroit situé au sud de la route que cette ligne suivra pour atteindre le littoral. Je compte que $33,000 par mille serait à peu près exact. Je veux faire un calcul juste et raisonnable. Cela équivaut à $24,000,000 de garantie pour la section des prairies et à $18,000,000 de garantie pour les 600 milles de la section des montagnes. Lorsque nous aurons commencé cette entreprise, lorsque nous y serons engagés——

Une VOIX : Nous ne garantissons pas le coût total.

L'honorable M. BLAIR : Mon honorable ami dit que nous ne garantissons pas le coût total. C'est vrai. Que mon honorable ami se rassure, je vais faire mon exposé en tenant compte de ce fait. Lorsque nous nous serons une fois engagés dans cette entreprise, il nous faudra voir à la mener à bonne fin, même si elle coûte beaucoup plus qu'on ne l'aura prévu.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Nous la mènerons à bonne fin.

L'honorable M. BLAIR : Mon honorable voisin dit que nous la mènerons à bonne fin. Je n'ai aucun doute que le pays puisse le faire, mais avec une déclaration de ce genre vous n'arriverez à convaincre personne que vous pouvez donner des raisons

bonnes et suffisantes pour demander au pays de sacrifier ainsi ses ressources. C'est très joli de dire que le pays peut le faire. J'ai tout autant confiance que mes honorables amis dans les ressources du Canada, mais je dis que lorsque vous contractez de fortes obligations vous devez voir à ce qu'elles soient contractées dans le véritable intérêt du Canada.

Je veux maintenant examiner la clause 34 de ce contrat :

Attendu que les obligations à être garanties par le gouvernement n'ont trait qu'à une partie du coût de la construction de la division de l'ouest, la compagnie s'engage par les présentes à faire garantir ses obligations par la Compagnie du Grand Tronc du Canada pour la différence restant sur le montant requis pour la construction de ladite division de l'Ouest, à l'exception des vingt millions de dollars requis pour l'équipement primordial, qui sont exigés de la compagnie par l'article 22 du présent contrat.

Voici une insinuation très claire, une très claire expression d'opinion de la part du gouvernement comportant que le produit des actions que, d'ordinaire l'on pourrait supposer disponible, joint à la garantie du gouvernement, ne sera pas suffisant pour terminer l'entreprise à raison de $30,000 par mille.

Le gouvernement estime à $30,000 par mille la dépense pour la section en pays montagneux. De cette somme $22,500 par mille sont couverts par la garantie du gouvernement et $7,500 par mille seront fournis par la compagnie. La compagnie, par conséquent, engage $4,500,000 pour chaque tronçon de 600 milles. Voilà pour la section en montagne. Venons-en maintenant à la section en plaine, pour laquelle la dépense est portée à $13,000 par mille. De ce montant, le gouvernement garantit $9,750 et le chemin de fer du Grand Tronc $3,250. La compagnie se trouve donc à engager $3,250,000 par mille milles, soit $7,750,000 pour les deux sections. De là la question très juste et très légitime : Quelles sont les ressources de la compagnie en dehors de la garantie du gouvernement ? Elle a d'abord $20,000,000 d'actions privilégiées qui devront servir à aménager le chemin, à l'exception de $5,000,000 qui serviront de dépôt en vue d'assurer l'exécution du contrat. Si vous vous reportez à l'article 13 du contrat, vous voyez ceci :

L'Etat devra rembourser à la compagnie le susdit dépôt, une fois la construction de la division de l'ouest achevée et le premier aménagement de toute la ligne de chemin de fer terminé, aux termes des présentes.

On voit qu'il a été pourvu au remboursement du dépôt de $5,000,000, et ce montant est pris sur les $20,000,000, total de la somme que la compagnie s'engage à dépenser en aménagement. J'ai fait voir que ces $20,000,000 d'actions privilégiées sont applicables à l'aménagement. Qu'avons-nous à part cela? Nous avons $25,000;000 d'actions ordinaires. Or, en vue de compléter le montant assuré par la garantie de l'Etat, il sera nécessaire de recourir à la faculté d'emprunt fondée sur la garantie du chemin de fer du Grand Tronc, reconnue par l'article 34 du contrat. On s'attendrait naturellement à ce que ces $25,000,000 d'actions ordinaires dans le trésor, sur lesquels, si la compagnie prospérait, il y aurait des dividendes de payés, figurassent dans l'actif de la compagnie, et pourraient être utilisés pour la construction du chemin ou d'autres fins nécessaires se rattachant à l'entreprise. Mais que dit l'article 27 ?

La compagnie s'engage à faire acquérir et prendre par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada lesdites actions ordinaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq millions de dollars, sauf les actions possédées par les directeurs, limitées au chiffre de mille actions, laquelle Compagnie du Grand Tronc retiendra la propriété desdites actions durant tout le terme dudit bail, et tant qu'il restera des obligations garanties par le gouvernement aux termes du présent contrat, impayées ou en souffrance.

Le contrat ne prescrit pas que la compagnie souscrira pour ces actions, comme on le fait généralement, mais qu'elle pourra les acquérir et les prendre. C'est entièrement une affaire à régler entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc. Le Grand-Tronc-Pacifique peut lui transporter ces actions pour à peu près rien. La Compagnie du Grand Tronc peut accepter ces actions, en caisser les dividendes et garder les actions cinquante ans dans son coffre-fort, sans qu'il soit possible de s'en servir, en vue de faciliter la construction du chemin. Elle ne sera pas forcée de payer pour ces actions, car le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont au fond une seule et même chose. Ils sont de la même famille. Nous ne pouvons concevoir qu'il y ait beaucoup d'antagonisme entre elles relativement aux conditions auxquelles ces actions ordinaires seront cédées. Elles pourront conclure un bon petit arrangement entre elles.

Une VOIX : Oh !

L'honorable M. BLAIR : Oh ! dit quelqu'un. Pourtant, la nature humaine est là. Elles sont invitées à acquérir, prendre possession et détenir ; et à tout événement je suis justifiable de tirer cette conclusion ; car le gouvernement, par cet article 34, nous a dit qu'il n'y avait pas à faire fond sur les actions ordinaires. Tout l'argent, jusqu'au dernier sou, à part ce qui sera obtenu en vertu de la garantie du gouvernement, le sera par le moyen des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, qui devront être garanties par le Grand Tronc. C'est bien là ce que dit le contrat ; personne ne peut prétendre le contraire. De sorte que nous avons ce très joli petit arrangement s'étalant sous nos yeux, si clair, si évident qu'il saute aux yeux de quiconque sait lire. Si l'on a quelque explication à donner à ce

sujet, qu'on la fournisse. Je serai heureux de l'entendre, car elle est nécessaire.

Observons en passant que la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc n'a le pouvoir d'accorder aucune de ces garanties ou de signer aucune de ces obligations, de se charger d'aucune responsabilité comme compagnie. Elle peut obtenir ces pouvoirs de ses actionnaires s'ils veulent les lui accorder ; ce ne serait alors qu'une question de temps. Mais il n'est guère à présumer que les actionnaires du Grand Tronc donnent cette autorisation, si l'on en juge par les déclarations qui furent faites à l'assemblée générale annuelle convoquée en juin dernier.

Les promoteurs de l'entreprise eurent soin de donner aux actionnaires, comme nous savons, l'assurance que le Grand Tronc ne prendrait aucune responsabilité comme compagnie, que son attitude serait simplement celle d'un patron bienveillant de l'entreprise. Ils changeront peut-être d'idée ; mais tant qu'ils ne l'auront pas fait, il est à supposer, et il reste acquis, que la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc n'est jusqu'à présent, autant que nous avons pu nous en rendre compte, aucunement autorisée à se charger des obligations.

Pour en revenir aux obligations dont le gouvernement se charge, sur la section orientale, elles s'élèveront à $65,000,000. Sur la section des prairies il garantit $9,750,000, et sur la section des montagnes, $13,500,000; ce qui donne pour les trois sections un total de $88,250,000. A cela j'ajoute 3 pour cent d'intérêt sur le prix de construction pendant dix ans. J'ai pris dix ans comme base de calcul, car c'est là l'attente des parties contractantes elles-mêmes. C'est un chemin de fer qui, pour le transport du trafic de l'ouest, ne pourra fonctionner dans la division de Moncton que durant l'hiver. De sorte que, à mon avis, il n'est pas déraisonnable de supposer que le chemin de fer ne rapporte pas suffisamment pour lui permettre de solder les intérêts avant l'expiration, non pas de sept ans, mais de dix ans. Nous pouvons donc calculer que cet intérêt s'accumulera pendant dix ans. Cela fera un total de $19,500,000 à ajouter à la somme précédente. Sur la section des montagnes l'intérêt s'accumulera pendant sept ans, ce qui fera $4,050,000 de plus. L'intérêt sur la section des prairies pendant deux ans et demi, soit la moitié du temps voulu pour la construction, sera $750,000. L'intérêt sur la section de l'Est pendant la moitié des huit ans, quatre ans, donnera $7,800,000 de plus. Si, comme le gouvernement semble s'y attendre, les titres ou obligations en vue de permettre au gouvernement de se charger de cette somme considérable, doivent être émis à un taux plus élevé que trois pour cent, disons à trois et demi pour cent, il faudra ajouter une très forte somme à celle que j'ai déjà fixée comme dépense brute que cette entreprise entraînera pour le pays. Je suppose simplement que mon honorable ami, le ministre des Finances, regarde comme possible la nécessité d'émettre ses obligations à trois et demi pour cent afin d'obtenir les fonds qu'il lui faudra. S'il lui faut emprunter à ce taux et ne retirer lui-même que trois, il devra faire entrer en ligne de compte un déficit d'un demi pour cent tant que durera le contrat, c'est-à-dire pendant cinquante ans. Si vous ajoutez de ce chef $18,850,000, vous avez un total de $139,000,000 représentant les obligations directes et indirectes que le gouvernement contracte relativement à cette entreprise. Mais même en ne tenant aucun compte de ces $18,850,000, je dis qu'il vous reste une dette directe de $121,000,000 imposée au pays en raison de ce projet. C'est là une grande entreprise, une entreprise d'une telle amplitude que nous pouvons bien nous dire que quelques-uns ont eu des visions et que d'autres ont eu des rêves.

On nous dit que ce sera un grand résultat d'obtenu que l'introduction du Grand Tronc dans l'ouest. Je ne me serais pas opposé à ce que le Grand Tronc pénétrât dans l'ouest longtemps avant aujourd'hui. Avec toutes ses ramifications, avec son réseau de voies ferrées dans la province d'Ontario et ses lignes dans les autres provinces, le Grand Tronc aurait trouvé très avantageux de pénétrer dans l'ouest il y a bien des années. Mais je pense qu'il n'est que juste d'ajouter ici que si le chemin de fer du Grand Tronc pénètre dans l'ouest, ce sera beaucoup plus à son propre avantage qu'à celui du pays. Il est, à mon avis, beaucoup plus de son intérêt d'arriver là qu'il n'est de l'intérêt du pays qu'il y arrive. Cette région est déjà bien pourvue de chemins de fer. Avec des locomotives et des wagons en nombre suffisant, le trafic s'y porterait et en sortirait, quand même le Grand Tronc n'y poserait jamais un seul rail. La nécessité d'y installer le Grand Tronc n'y est donc pas si manifeste.

Mes honorables amis disent : Nous y faisons pénétrer le Grand Tronc. Mais ils se trompent : ils ne font qu'y installer le Grand Tronc-Pacifique, organisation entièrement distincte en un sens. Il est vrai que le Grand Tronc a les actions, $25,000,000 ; il a la majorité des voix, et il contrôlera le Grand Tronc-Pacifique. Mais il aurait été infiniment préférable que le Grand-Tronc eût pénétré dans ce pays lui-même, au lieu d'y arriver indirectement par l'intermédiaraire d'une compagnie qu'il contrôle, qui n'a aucune stabilité financière par elle-même, et qui peut être mise de côté en aucun temps, lorsque le Grand Tronc le jugera à propos. Ce n'est pas, à mon avis, au moyen d'une clause insérée dans un contrat qu'on peut mettre le gouvernement à l'abri des influences naturelles et ordinaires exercées contre lui par les compagnies de chemin de fer, non pas dans les grandes questions, mais dans les petites choses. On voudrait éviter autant que possible de se mettre les compagnies à dos, au sujet de matières qu'elles considèrent d'importance vitale. Il est assez difficile de

supposer que le présent ou le prochain gouvernement exercera une surveillance un peu suivie à l'encontre du désir de la compagnie du Grand Tronc, relativement au mode d'exploitation du chemin. Pourtant, il serait nécessaire qu'il le fît, si l'on veut que la compagnie fasse son devoir et remplisse les promesses portées au contrat. Je ne sais trop sous quel jour mon honorable ami, le ministre des Finances, envisagera la question financière comme je l'ai présentée. Je suis persuadé qu'il en a fait une étude attentive et qu'il présentera à la Chambre l'exposé complet des conclusions auxquelles il est arrivé à l'égard de cet aspect de la question. Il me semble, comme je l'ai dit et continuerai de le dire, qu'avant de nous charger de cette dette, le gouvernement devrait montrer l'impérieuse nécessité pour nous de poursuivre cette entreprise. Si c'est là ce que le pays demande, que le pays supporte le fardeau et prenne la responsabilité. Mais je voudrais avoir l'opinion du ministre des Finances sur un point ; ne pense-t-il pas qu'en augmentant de cette forte somme les obligations directes et indirectes du Canada, nous allons, dans une certaine mesure, peut-être dans une grande mesure, nuire au crédit du Canada en Europe ?

Je regretterais de donner à penser qu'il existe quelque raison de douter de notre crédit. Mais vous savez comme les financiers sont défiants, comme le marché est facilement influencé ; et vous ne pouvez ajouter 120 millions d'obligations (car elles s'élèveront à ce chiffre) à la dette courante du Canada, sans donner l'éveil aux financiers européens ; sans les porter à se demander où nous allons nous arrêter. Sans doute, aujourd'hui, la situation financière du Canada est très forte ; nos recettes sont abondantes; mais cela ne durera pas toujours. Celui qui ne prévoit pas de changement à cet égard s'expose à de cruelles déceptions. Nous aurons nos revers. Le temps viendra où notre revenu cessera d'augmenter, et diminuera peut-être. Le temps viendra où le marché monétaire ne sera pas aussi favorable au Canada qu'il l'est aujourd'hui. Nous aurons la même expérience que les colonies australiennes, qui, poussées sans doute par les mêmes influences que celles qui poussent actuellement notre gouvernement, ajoutèrent à leurs obligations au point de ruiner virtuellement leur crédit dans le marché monétaire de la métropole. C'est là une considération qui devrait nous porter à réfléchir, que le gouvernement devrait considérer, avant d'engager le pays dans cette gigantesque entreprise.

Lorsque mon très honorable ami présenta ce bill, il exprima une opinion que je croirais difficilement être celle des autres membres du cabinet. Est-il possible que parce que nous avons un excédent de vingt millions cette année, ils concluent de cela que nous pouvons dépenser 120 millions ? Mon honorable ami affirme que cette entreprise ne va nous coûter que douze ou treize millions. C'est un calcul extraordinaire qu'il fait là. Je suis sûr que l'honorable ministre n'a pas étudié le côté financier de la question ; autrement, il ne serait pas arrivé à cette conclusion. Il nous faut dépenser au début 65 millions sur la section de l'Est.

Est-ce que cela ne va pas nous coûter de l'argent ? Mon honorable ami va répondre que nous avons le chemin. Fort bien, nous avons le chemin ; mais rappelez-vous que nous ajoutons à nos obligations ; nous manquerions à notre devoir, si nous perdions de vue cette considération. Nous contractons de fortes obligations en vue de l'exécution de nombre de projets, cette année, et d'autres vont être mis à exécution plus tard. Tout cela fait voir que nous sommes très libéralement disposés pour le moment, que nous sommes prêts à dépenser de fortes sommes pour telle fin ou telle autre fin. De là pour notre parlement le devoir sérieux et solennel de considérer quel serait le résultat dans le cas où les conditions actuelles changeraient, dans le cas où le revenu diminuerait tandis que nous aurions à faire face à des dépenses de plus en plus fortes d'année en année.

M. l'Orateur, il est une autre clause de ce contrat que je désire signaler ; et ce sera probablement la dernière citation que je ferai du contrat et du bill. L'article 42 dit :

> Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que toutes les marchandises recueillies sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, seront, lorsque leur destination sera quelque localité du Canada, et que l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, transportées par le territoire canadien ou entre des ports intérieurs du Canada.

Cette clause, aussi bien que la suivante, mérite d'être étudiée quelque peu. Il est possible qu'on en tire certaines conclusions qui ne soient pas d'accord avec celles posées par mes honorables amis. Il y est dit qu'en l'absence d'indications contraires, les marchandises voyageront par les lignes canadiennes, en territoire canadien, pour aboutir aux ports de mer canadiens. Qu'on me permette de faire observer que vous n'avez pas établi de sanction pour le cas où la compagnie violerait cette condition. Vous vous en rapportez simplement à la bonne foi du Grand Tronc-Pacifique. Or, je ne doute pas que les particuliers qui sont aujourd'hui à la tête de cette entreprise se croient tenus en honneur de remplir cette condition. Mais, M. l'Orateur, lorsqu'il se sera écoulé quelque temps, on perdra peu à peu le souvenir de cette stipulation ; et avant bien des années peut-être, vous vous apercevrez qu'il vous est impossible d'obtenir de cette compagnie de chemin de fer plus que vous ne pouvez la forcer à exécuter, et à exécuter sous peine d'amende. Il n'a pas été établi de peine ou de sanction

d'aucune sorte qui vous mette à même d'exiger de la compagnie l'observance de ces conditions. Ensuite, on y parle de la voie que le trafic suivra. Or, M. Hays a déclaré très franchement au comité des chemins de fer lorsque ce sujet y fut discuté, qu'il est impossible de contrôler le trafic d'un chemin de fer, que les gens ont le droit d'expédier leurs marchandises par la voie qui leur plaît. Il fit cette déclaration franchement et ouvertement. Or, je ne veux pas dire que le Grand Tronc-Pacifique ne fera pas son devoir ; je ne veux porter d'accusation injuste contre personne en cette affaire ; mais je dis que même dans le cas où le Grand Tronc-Pacifique aurait pris la pieuse résolution d'observer les stipulations du contrat, le Grand Tronc aurait toujours ses agents à l'œuvre dans l'ouest pour diriger le trafic par certaines voies. Par quelles voies ? Non pas par Québec et les ports de mer des provinces maritimes, mais par North-Bay et le Grand Tronc jusqu'à Portland ; et vous seriez impuissants à l'en empêcher.

Vous n'avez qu'une stipulation disant que le trafic passera par la voie canadienne ; mais le Grand Tronc-Pacifique est sous la dépendance du Grand Tronc, et le Grand Tronc ne s'est pas lié à cet effet, et vous n'avez aucun moyen de faire exécuter la condition. Et l'impossibilité de faire exécuter cette condition devient encore plus manifeste lorsqu'on se rend compte que c'est la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui a fait cette convention. Que la Compagnie du Grand Tronc, comme je le disais, envoie ses agents dans le pays pour y obtenir du trafic, qu'est-ce qui pourra entraver leur action ? Que fera-t-on pour contrecarrer cette influence ?

J'ai eu quelque expérience de ce genre sur le chemin de fer Intercolonial ; nous avons eu nos difficultés avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette compagnie envoyait ses agents dans tous les recoins du territoire couvert par son contrat. Ces agents s'assuraient des marchandises aussi bien que des voyageurs ; ils mettaient la main sur tout ce qu'ils pouvaient atteindre dans toutes les directions. Impossible de les arrêter. Les gens expédiaient leurs marchandises par la voie qu'il plaisait au chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est une compagnie riche, et elle était peut-être en mesure d'offrir quelque encouragement aux gens. Nous ne pouvions faire comme une compagnie ordinaire ; nous ne pouvions agir par voie cachée et détournée. Vous aurez à subir les mêmes ennuis que nous : le trafic à destination de l'Atlantique se portera sur Portland et Boston, au lieu de se diriger vers les ports canadiens. Sans doute, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'engage à n'encourager en aucune manière le transport de ce trafic par d'autres voies que celles mentionnées. Sans doute, elle s'y engage et très probablement se conformera à l'arrangement dans cette mesure. Mais elle dira :

Nous n'encourageons pas le détournement du trafic ; nous nous conformons à la lettre de notre contrat. Quelle qu'ait été la conduite d'autres compagnies, nous n'avons rien fait à l'encontre des stipulations du contrat. Ces gens ont expédié leurs marchandises par cette voie, et il faut bien qu'elles prennent cette direction. Et vous avez, je le répète, la déclaration franche de M. Hays qu'il n'entreprendrait pas de diriger le trafic par telle voie ou par telle autre. De tout cela il n'y a qu'une conclusion à tirer, toujours la même ; l'attitude que j'ai prise en ces derniers temps et l'opinion que j'ai exprimée au commencement de mon discours s'en trouvent, à mon avis, grandement fortifiées. S'il était tellement nécessaire de dépenser $120,000,000 pour obtenir que le trafic de l'ouest s'écoulât par les ports canadiens, alors il est d'importance vitale que l'Etat non seulement possède, mais exploite ces chemins de fer, car ce n'est pas par ce moyen que le trafic s'écoulera par les ports canadiens. Nous dépensons l'argent et nous n'obtenons rien en retour. Je parle en connaissance de cause sur ce point. Je suis convaicu que l'opinion que j'exprime est juste et ne peut être renversée. Il n'y a qu'une manière d'atteindre ce but. Les contrats ne lient pas; leurs dispositions peuvent rester lettre morte ; on peut s'ingénier à trouver des moyens, on peut mettre en jeu des influences qui permettent de les éluder. Mais dès que vous avez un chemin de l'Etat, vous êtes à l'abri de tout. L'intérêt du gouvernement domine tout ; le gouvernement va se charger d'exécuter et de voir à ce qu'on exécute les conditions suivant les désirs du peuple. S'il nous faut dépenser tout cet argent, il est une autre manière dont nous pouvons le dépenser. Nous ne saurions le dépenser plus utilement qu'à améliorer nos ports intérieurs sur les grands lacs, qu'à les aménager et les pourvoir de toutes les installations nécessaires de manière à nous permettre de tirer tout le parti possible de nos canaux et du système de navigation du Saint-Laurent. Quiconque a examiné les statistiques et étudié la question sait que le trafic a augmenté considérablement sur nos canaux depuis un an. Ce trafic va aller en augmentant à mesure que les canaux vont devenir plus économiques, plus facilement navigables et mieux aménagés.

Si, suivant votre intention, vous dépensez des millions, appliquez-les à l'aménagement et à l'amélioration des canaux et des différents ports, des endroits où les grains et les autres produits de l'ouest sont reçus et manutentionnés ; et continuez ces travaux d'amélioration jusqu'à ce que vous ayez une route dont les avantages surpassent ceux d'aucune route aux Etats-Unis, de manière à vous assurer tout le trafic qu'il est possible de vous assurer par ce moyen. Vous pourriez aller plus loin et améliorer la navigation du Saint-Laurent et augmenter les aides à la navigation en multipliant les phares, que certaines gens nous di-

sent n'être pas encore assez nombreux. Je sais qu'il y a un courant notable d'opinion en ce pays en faveur de l'idée de rendre libres les deux grands ports du Saint-Laurent et les deux grands ports de la côte Atlantique. C'est là une proposition au sujet de laquelle on peut bien différer d'opinion ; mais si la fin que l'on prétend avoir en vue dans la présente résolution vaut la peine d'être atteinte, on l'atteindra mieux en appliquant des fonds en la manière que j'ai dit.

Je vais mettre fin à ce discours long, et peut-être ennuyeux. Je me suis efforcé de faire connaître mon attitude à la Chambre aussi précisément que je l'ai pu, en vue de défendre et de justifier la conduite que j'ai tenue en me retirant du ministère à l'occasion de cette mesure. Je me rends compte, à mon regret, qu'en plaidant contre la politique du gouvernement, je me trouve à frapper beaucoup de mes honorables amis de la droite, et que plus mes arguments ont de force contre cette politique, plus ils en ont contre eux. Je le regrette extrêmement. J'aurais voulu qu'il en fût autrement ; mais cela était inévitable.

Je devais me justifier, et je me suis efforcé de le faire sans aigreur, mais avec l'intention bien arrêtée d'exposer les choses telles que je les conçois, et, M. l'Orateur, je suis prêt à assumer la responsabilité de mon attitude.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

L'honorable M. BLAIR : J'entends certains députés qui siègent derrière moi se moquer de l'attitude que j'ai prise sur cette importante question, mais j'ai néanmoins la satisfaction de pouvoir me dire que je n'ai fait que ce que je considère être mon devoir. Je voudrais que mes observations fussent entendues et comprises par ceux-là même qui sont chargés de l'affaire, car c'est dans leur propre intérêt que je les conjure de bien réfléchir avant de pousser plus loin ce projet. Je leur demande, ne serait-ce que par égard pour eux-mêmes, de songer à ce qui arrivera vraisemblablement s'ils persistent à vouloir imposer leur projet au parlement et à la nation.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

L'honorable M. BLAIR : Mes honorables amis peuvent ricaner à leur aise. Je sais à quels motifs attribuer leurs railleries et je leur rends la pareille. Je voudrais que l'on comparât ma carrière d'homme public à celle de certains d'entre ces messieurs. Je sais que l'on interprètera mal mes raisons, je sais que certaines personnes ne pardonnent jamais à quiconque obéit au sentiment du devoir, et j'ai lieu de croire qu'elles ne me marchanderont pas leurs calomnies ; mais j'ai la conviction d'avoir accompli mon devoir depuis que je siège de ce côté-ci de la Chambre. Nombreux sont les députés de la droite qui m'honorent de leur estime et respectent mon attitude, qui sont bien près de partager les opinions que j'ai énoncées aujourd'hui, et me sauront gré de l'attitude que j'ai prise en cette circonstance. Je leur demande d'user de tout le poids de leur influence pour déterminer le gouvernement à ne pas pousser plus loin le présent bill. Ayant la conviction d'avoir accompli mon devoir, j'attends maintenant le jugement que le parlement et la nation porteront sur cette matière. Tout membre de cette Chambre est responsable de l'attitude qu'il prend ; nul d'entre nous n'a droit de se décharger sur un collègue ou sur le gouvernement du fardeau de la responsabilité qui pèse sur lui lorsque vient le moment de disposer d'un projet de la nature de celui dont nous sommes saisis. Je laisse chacun libre de suivre les dictées de son jugement et de sa conscience, et je réclame pour moi-même la jouissance du même privilège.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : M. l'Orateur, veuillez me pardonner l'embarras que j'éprouve au moment où il me faut changer de siège pour reprendre ma place habituelle d'où je vais m'efforcer d'exposer des principes plus susceptibles de me satisfaire que ceux que depuis cinq heures on a entendu exprimer de la place même que j'occupe en ce moment.

M. l'Orateur, nous venons d'aborder la discussion d'une question de la plus haute importance. Jamais question aussi importante n'a fixé l'attention de ce parlement et n'a été soumise au peuple du Canada. Cette question, nous devrions la traiter avec franchise, sans arrière pensée, mûs par le seul désir de protéger les intérêts les plus sacrés du Canada. Le projet qui nous est soumis concerne l'avenir du Canada ; il occupera une place importante dans l'histoire de notre pays, et la question intéresse à un même degré tous les citoyens du Canada, sans distinction. Nous avons tout intérêt à ce que le gouvernement adopte et mette en pratique la politique la plus susceptible de favoriser la marche rapide du pays dans la voie du progrès. Il peut, il doit inévitablement se manifester d'honnêtes divergences d'opinion ; il s'en est produit dans les rangs du parti libéral. Cette question, le parti libéral l'a étudiée sous tous ses aspects. Le gouvernement a fait l'accueil le plus courtois aux avis que lui ont donnés les membres du parti libéral à propos de ce projet. La politique que l'on a arrêtée a été minutieusement débattue dans les rangs libéraux. L'honorable député (l'honorable M. Blair) n'a rien signalé aujourd'hui qui n'ait déjà été mis à l'étude, mûrement délibéré et définitivement résolu. L'honorable député (l'honorable M. Blair) prétend que ce projet a été amené de l'avant avec un empressement inouï et sans qu'on y eût suffisamment réfléchi ; mais, M. l'Orateur, cette question s'agite, elle occupe l'attention du public depuis des mois, depuis des années, pour ainsi dire.

M. BROCK : Pour ainsi dire.

M. CHARLTON : En effet ; la question de l'établissement d'une nouvelle ligne transcontinentale a été traitée, il y aura bientôt un an, par l'honorable député même (l'honorable M. Blair) qui nous a adressé la parole ce soir.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. CHARLTON : Et je rapporterai en temps oppportun les propos que l'honorable député a tenus à ce sujet, et ce n'est pas sans quelque chagrin que je rapprocherai, pour en signaler la différence, les sentiments qu'il professait il y a un an, de ceux qu'il a exprimés ce soir. La question a été mûrement délibérée avant d'être soumise au parlement. L'expédition de la besogne parlementaire a subi du retard à cause de la mise à l'étude du projet ; la session s'est prolongée plus longtemps que si la question n'avait pas été mise à l'étude. J'approuve ce retard, et le pays fera comme moi. Le gouvernement a résolu de ne pas prendre de décision précipitée en cette matière ; il a pesé tous les arguments, toutes les circonstances qui se rattachent à la question, et ce n'est qu'après avoir bien réfléchi qu'il a arrêté sa décision. Que celle-ci soit bonne ou mauvaise, il n'en reste pas moins acquis qu'elle n'a pas été prise à la légère, mais qu'elle est le fruit d'une étude minutieuse de toutes les circonstances et de toutes les conditions qui ont quelque rapport au projet.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CHARLTON : Le premier ministre a déclaré que la construction de cette nouvelle ligne devenait de plus en plus nécessaire, et mon honorable ami (l'honorable M. Blair) s'est basé sur cette déclaration pour insinuer que le premier ministre a agi avec précipitation, pour faire voir qu'il s'est départi des règles de la prudence, pour démontrer, enfin, que le premier ministre a prétendu à tort que la construction de ce chemin s'imposait. L'honorable député (l'honorable M. Blair) s'est exprimé comme si la question eût été de savoir si, comme il le conseille, il vaudrait mieux attendre un peu ou se lancer dans l'entreprise de façon que le chemin de fer fût construit l'an prochain. M. l'Orateur, cette ligne ne sera pas construite l'an prochain ; il ne s'agit pas de savoir si nous devons avoir une nouvelle ligne transcontinentale tout de suite, mais plutôt si nous en avons un besoin urgent.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CHARLTON : Il faudra au moins cinq ans pour construire cette ligne. Dans l'intervalle le flot de l'immigration se précipitera vers le Nord-Ouest. Quelles seront dans cinq ans les conditions de cette partie-là du pays ? L'ouest produira alors davantage, deux fois et peut-être quatre fois plus qu'aujourd'hui, et le gouvernement fait preuve de prévoyance en ne s'en tenant pas aux conditions présentes, mais en tenant compte de celles qui existeront aussitôt que nous serons en mesure d'y faire face, ou peut-être même avant. Ainsi, je le répète, il y a urgence. Il nous faudra des moyens de transport au Nord-Ouest, aussitôt sinon plus tôt que nous pourrons les établir. Il faut que chaque boisseau de blé, que tous les produits de cette région puissent en sortir par voie ferrée. L'ouest canadien n'est pas dans la même situation que les Etats américains de l'ouest, qui jouissent de grandes voies de communication, qui sont sillonés de fleuves qui les relient à la mer, de cours d'eau qui sont autant de débouchés pour leur trafic; mais les produits de l'ouest canadien doivent être transportés au bord de la mer ou jusqu'aux grands lacs par voie ferrée. Il importe que tous nos cultivateurs de l'ouest soient pourvus de moyens de transport, et c'est pour cela que le gouverenement ne tient pas seulement compte des circonstances actuelles, mais aussi de celles qui ne peuvent manquer de se produire. Le gouvernement a fait une supputation raisonnable de l'état de choses qui existera dans cinq ans ; il en est arrivé à la conclusion que cet état de choses nécessitera l'établissement de nouveaux moyens de transport, s'est mis à l'œuvre non pas avec précipitation, non pas avant le temps convenable, mais au moment même où il importait d'adopter une politique susceptible de répondre à ces nouveaux besoins dès qu'ils se feront sentir.

Lorsque mon honorable ami (l'honorable M. Blair) aura mûrement réfléchi, lorsqu'il aura repris son sang-froid et sa bonne humeur, il ne manquera pas de regretter d'avoir cherché à insinuer par son discours que le gouvernement a cédé au désir de se rendre agréable à M. le sénateur Cox.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CHARLTON : Que mes honorables amis de la gauche applaudissent à leur aise. J'ignore si cette insinuation est conforme à ce qu'ils ont l'habitude de faire ou si elle leur semble toute naturelle ; mais il me paraît indigne de l'honorable député de lancer une telle insulte à la face de collègues aux côtés desquels il a siégé jusqu'à ces jours derniers, et cela au moment même où le pays est appelé à faire face à un besoin urgent.

Une VOIX : A une crise.

M. CHARLTON : Non pas. Nous ne faisons que suivre les dictées de la prudence afin de favoriser le développement de notre jeune pays.

M. l'Orateur, ne convient-il pas, je le demande, avant d'arrêter son opinion sur ce projet, de minutieusement étudier la nature de l'entreprise ? Rien de plus facile que de soulever toutes sortes d'objections pour embrouiller une question ; rien de plus facile que de faire appel aux préjugés, faire

des insinuations malveillantes, mettre en cause l'honorable sénateur Cox et se livrer à toutes sortes d'affirmations qui ne prouvent rien. Mais ce qu'il nous faut étudier en ce moment, c'est la nature même du projet dont le gouvernement a saisi la Chambre. A mes yeux, ce projet est excellent. Après l'avoir étudié avec soin, j'en suis venu à cette conclusion de sang-froid, parce qu'elle m'était dictée par l'étude que j'ai faite de toutes les circonstances qui se rattachent à l'entreprise. D'autres membres de cette Chambre pourront en arriver à une conclusion différente.

Une VOIX : Assurément.

M. CHARLTON : " Assurément," dit quelqu'un, et il est fort probable que plusieurs suivront son exemple. Leurs conclusions peuvent être aussi justes et honnêtes que les miennes. Il peut se faire que j'aie tort, mais il se peut aussi qu'ils aient tort. Il nous faut examiner cette question avec calme, en écarter le plus possible les préjugés et l'esprit de parti, et nous en tenir strictement au mérite de ce projet. L'honorable ex-ministre des Chemins de fer a sans doute cru agir ainsi ; mais si cela est, je ne crois pas qu'il ait bien saisi les bons côtés que pouvait présenter le projet.

L'honorable député a cru bon de citer un extrait du discours du très honorable premier ministre au sujet des privilèges de transit, et il en a profité pour se rire des craintes exprimées par le premier ministre. Il a dit que ces craintes ne reposaient sur aucun fondement, et qu'il était absurde de prétendre que nous pouvions d'un jour à l'autre être privés de l'avantage de ces privilèges de transit. Eh ! quoi, a-t-il dit, les Américains ne peuvent pas même songer à abroger ces privilèges ; ils seraient les premiers à en souffrir, et leur propre intérêt les force à ne pas y songer. Cependant, M. l'Orateur, les Américains nous ont déjà souvent menacés de l'abrogation de ces privilèges de transit. Chaque fois que des froissements se sont produits entre les deux pays, l'une des premières choses auxquelles on a toujours songé, aux Etats-Unis, c'était de ramener à son bon sens "l'enfant gâté"—C'est ainsi que le sénateur Depew a appelé le Canada —en lui fermant l'accès de la mer par l'abrogation des privilèges de transit.

M. ROSAMOND : Allons donc !

M. CHARLTON : Allons donc ! Ce serait plutôt le comble de l'absurdité de supposer que nous ne courons ici aucun danger, et ce serait aussi une sottise de notre part que de supposer que nous donnons des preuves de prudence et de souci de nos propres intérêts en ne cherchant pas à assurer notre position de telle sorte que nous n'ayons pas à nous occuper des menaces de nos voisins, si jamais ceux-ci cherchaient à mettre ces menaces à exécution.

M. ROSAMOND : Que se passe-t-il donc ?

M. CHARLTON : Rien dont nous n'ayons lieu d'être parfaitement satisfaits. Nous nous rendons à la mer sans sortir de notre territoire. Mais si mon honorable ami pouvait dicter ses volontés, ils nous faudrait passer éternellement en territoire américain. Ce que nous voulons maintenant c'est une route alternative, et qui nous mette parfaitement en mesure de pouvoir nous rire des menaces qui pourraient nous être faites à l'avenir. L'honorable député qui vient de vous adresser la parole ne veut pas croire, dit-il, que le peuple canadien soit à la merci des Américains. En vérité, cette idée nous est particulièrement désagréable et nous ne voulons pas y croire. Mais nous désirons tout de même nous mettre dans la meilleur posture possible vis-à-vis des Etats-Unis. Nous ne voulons pas nous quereller avec nos voisins. Si jamais on abroge les privilèges de transit, ce sera contre notre consentement. Les Américains tiennent à ce mot de privilège, et ils déclarent que c'est nous qui sommes les obligés en tout ceci. Mais ils peuvent nous retirer ces privilèges, et ils nous ont déjà menacés à diverses reprises de le faire. Ces menaces peuvent se renouveler, et cette fois, être suivies d'exécution.

M. ROSAMOND : Vous voulez plaisanter.

M. CHARLTON : Mon honorable ami croit que je plaisante. Il connaît sans doute les Américains mieux que la plupart d'entre nous. Il connaît leur magnanimité, et il sait aussi avec quelle générosité ils ont traité ce pays depuis trente-cinq ans. Il sait qu'il est absolument impossible que les Américains puissent jamais se résoudre à commettre un tel acte de mauvaise foi.

Eh bien ! M. l'Orateur, mon honorable ami (l'honorable M. Blair) a appelé ce chemin de fer une route sentimentale.

M. BROCK : Non pas, une route politique.

M. CHARLTON : Je ne me rappelle pas qu'il ait dit une route politique. Il a plutôt dit route sentimentale. Eh bien ! va pour une route sentimentale. A la base de tout cela vous trouverez, en effet, un sentiment, et ce sentiment c'est de délivrer le Canada du danger de se voir jamais fermer l'accès de la mer. Ce sentiment, c'est le développement du Canada sur de larges bases véritablement nationales. Ce sentiment, c'est la construction, d'océan à océan, d'une route transcontinentale en territoire exclusivement canadien. Ce sentiment, c'est d'apporter à nos propres ports de mer, et sur nos propres chemins de fer, les produits de nos propres terres. Va pour route sentimentale. A la base de tout cela se trouve le sentiment le plus noble et le plus élevé qui puisse exister, c'est-à-dire le sentiment inspiré par le patriotisme et par l'amour du pays.

Mon honorable ami ajoute que nous ne nous soucions nullement de la question de

profits et pertes. Eh bien, notre attention s'est aussi portée de ce côté. Bien que ce soit là une route sentimentale, je crois que nous allons pouvoir démontrer que nous n'avons pas négligé non plus la question d'argent. Et la conclusion à laquelle nous en sommes arrivés, c'est que la solde au crédit du compte profits et pertes se joint au côté sentimental pour nous justifier de demander la construction de ce chemin.

Mon honorable ami nous dit qu'il serait en faveur de construire ce chemin à certaines conditions. Il nous dit qu'il verrait d'un bon œil la construction d'un pareil chemin, mais en temps convenable, et après que la chose aurait été mûrement étudiée. Il déclare que le moment n'est pas convenable, puis il ajoute :

Nous n'avons nul besoin d'un autre chemin dans un avenir immédiat, pas même dans les régions des prairies.

Comparez cela au discours prononcé à Vancouver par mon honorable ami, le 9 octobre dernier, il n'y a pas même un an. Deux jours avant cela, il avait reçu la visite des membres de la Chambre de commerce de Victoria. On lui avait alors présenté une adresse, et on avait saisi cette occasion pour solliciter l'aide du gouvernement en faveur du Canadian Northern, afin de permettre à ce chemin de fer de projeter un embranchement à travers la Colombie Anglaise jusqu'à la mer. Cette adresse dut enflammer l'enthousiasme de mon honorable ami, car voici les paroles qu'il prononça à Vancouver, le 9 octobre dernier :

Il n'y a pas, dans le monde entier, de pays plus fertile que les millions d'acres de terre du Canada que la charrue n'a pas encore entamés, et où aucun colon n'a encore pénétré. Des chemins de fer sont nécessaires pour ouvrir à la colonisation ces immenses étendues de terre. Si nous devons convier l'étranger à émigrer ici, il faut que nous lui assurions les voies de communication nécessaires. Cela veut dire que le Canada a encore besoin de plusieurs nouveaux chemins de fer, et le gouvernement devra en tout temps se considérer parfaitement justifiable de ne rien négliger pour en arriver à ces fins. Le courant de l'immigration vers le Canada ne fait que commencer à s'affirmer, et je suis d'avis que le temps n'est pas éloigné où cette immigration se fera plus considérable que jamais de la mère patrie.

Mais l'affluence de ces nouveaux colons nous offre de nouveaux problèmes. S'il doit s'ensuivre une augmentation de la puissance productive de notre sol, il nous faut aussi pouvoir donner à ces produits de nouveaux moyens de transport. Nous ne pourrons pas longtemps nous contenter d'une seule ligne transcontinentale, et je veux que nous en ayons une autre immédiatement. Cette nouvelle ligne ne pourra jamais être construite assez vite, et je fais tout ce que je puis, dans mon humble sphère, et sans crier la chose sur les toits, pour assurer cette construction.

Comment trouvez-vous que cela se compare avec le discours prononcé ce soir par l'honorable député ? Comment a-t-il pu, après de telles paroles, en arriver à la conclusion que nous faisons preuve d'une hâte intempestive et inconvenante en consacrant quelques mois à mûrir un projet dont la réalisation est une affaire d'au moins quatre ou cinq ans ?

Le Daily News et l'Advertiser, de Vancouver, se sont aussi fait les échos des paroles de mon honorable ami, et voici textuellement ce qu'on y lit :

L'affluence de ces nouveaux colons apporte aussi son cortège de problèmes. Il s'ensuit une augmentation de la puissance productive de notre sol, mais il nous faut aussi aviser d'un autre côté à trouver de nouveaux moyens de transport. Nous ne pourrons pas longtemps nous contenter d'une seule ligne transcontinentale, et je veux que nous en ayons une autre immédiatement. Cette nouvelle ligne ne pourra jamais être construite assez vite, et je fais tout ce que je puis, dans mon humble sphère, et sans crier la chose sur les toits, pour assurer cette construction.

Il y a encore un autre rapport du même discours dans le Daily Province, de Vancouver. Je donne ces trois extraits afin qu'on ne puisse pas venir nous dire que ce discours n'a pas été revisé par l'honorable député, et que ses paroles n'ont pas été fidèlement rapportées. Voici ce que dit le Daily Province :

Nous ne pourrons pas longtemps nous contenter d'une seule ligne transcontinentale, et je veux que nous en ayons une autre immédiatement. Cette nouvelle ligne ne pourra jamais être construite assez vite, et je fais tout ce que je puis, dans mon humble sphère, et sans crier la chose sur les toits, pour assurer cette construction.

C'étaient là d'excellents sentiments et je ne saurais que les approuver. Il est malheureux que l'honorable député ait prouvé ce soir, qu'il ne les avait plus, C'est à n'y rien comprendre. Je n'aurais jamais supposé que l'honorable député fût capable de varier à ce point en huit ou neuf mois seulement, comme on peut voir qu'il l'a fait, en comparant son discours de ce soir avec celui du 9 octobre dernier. On m'a fait observer qu'en citant ces extrait de journaux, j'ai oublié quelque chose. Je vois en effet que l'honorable député s'est exprimé comme suit à Vancouver :

Il y a ici, parmi ceux qui m'écoutent en ce moment, des jeunes gens, peut-être aussi des gens d'âge mûr qui verront le Canada traversé par trois ou quatre grandes voies transcontinentales. Et il n'y en aura pas trop alors.

L'honorable député a dit que trois ou quatre grandes voies transcontinentales seraient à peine suffisantes. Eh bien, M. l'Orateur, comment expliquer qu'il ait si entièrement changé d'opinion en aussi peu de temps ?

M. HUGHES (Victoria) : Il faudrait citer tout le discours.

M. CHARLTON : J'en ai cité la partie la plus essentielle, et j'en lirai à l'occasion d'autres passages. Il y a certaines expressions, dans le discours de mon honorable ami, qui indiquent peut-être quelque chose qui n'a pas été entièrement révélé, mais ceux

qui en ont l'habitude peuvent à la rigueur lire entre les lignes et en tirer leurs conclusions. Voici ce qu'il a dit :

Comme ministre des Chemins de fer, j'avais qualité pour savoir ce qui se passait. J'avais qualité pour savoir ce que le premier ministre de ce pays pensait du projet, et ce qu'il faisait à ce sujet. J'avais qualité pour être consulté sur toutes les phases par lesquelles passait le projet, et même j'irai jusqu'à dire que j'avais le droit de dicter la ligne de conduite qu'il convenait de suivre.

Il a dit encore :

On n'a pas consulté un seul officier de l'Intercolonial à ce sujet.

J'ignore ce que cela peut vouloir dire. Il n'est pas possible, je suppose, que mon honorable ami ait pu donner sa démission par dépit. On ne doit pas présumer, non plus, que sa conduite ait pu être dictée par l'indignation qu'il ressentait de ce qu'on ne lui eût pas laissé occuper dans le conseil d'Etat la situation éminente à laquelle il croyait avoir droit. Mais il est malheureux qu'il nous ait ainsi laissé entendre qu'il n'avait pas été consulté. Si l'on compare son discours de ce soir à celui prononcé il y a huit mois, on est naturellement porté à se demander si sa démission n'a pas d'autre raison que celle qu'il nous a donnée, c'est-à-dire que le gouvernement avait adopté, pour ce chemin de fer transcontinental, un projet bien moins radical et répréhensible que celui dont il s'était fait le défenseur. Il nous dit dans son discours que nous n'avons nul besoin de cet autre chemin de fer, et que le pays ne le demande nullement. Comment concilier cela avec son discours de Vancouver, où il nous a dit que nous avions besoin de chemins de fer pour ouvrir à la colonisation nos régions encore inexploitées, afin que nous puissions y attirer l'immigration ? Ces deux attitudes sont diamétralement opposées l'une à l'autre. Pas de demande pour un chemin de fer dans nos régions inexploitées ? Je crois que nous avons déjà entendu cette antienne autrefois, lors de la construction du Pacifique. Je crois que, dans ce temps-là, nous nous sommes nous-mêmes laissé entraîner à faire des pronostics pessimistes, et je crois que nous avons payé cher le manque déplorable de perspicacité dont nous avions alors fait preuve. Nous ne retomberons certainement pas dans les mêmes errements. Nous n'allons certainement pas prêter l'oreille à des conseils qui ne pourraient que nous faire renouveler une expérience dont nous n'avons gardé qu'un souvenir désagréable.

L'honorable député déclare que la province de Québec ne demande pas de chemin de fer transcontinental. Mais qui donc a lancé ce projet d'un nouveau chemin de fer à travers le Canada ? N'est-il pas avéré, au contraire, que, bien loin de s'y montrer tant soit peu hostile, la province de Québec s'y est déclarée unanimement favorable ? Les déclarations de l'honorable député ne reposent donc sur aucun fondement. Et je ferai observer en passant que nous adoptons un projet qui nous délivre du Trans-Canada avec sa demande d'énormes subventions en terres et en argent, subventions qui nous auraient exposés à une pression à laquelle il nous eût été fort difficile de résister.

M. CLANCY : Comment cela ?

M. CHARLTON : Mon honorable ami (M. Clancy) est-il à ce point novice en politique qu'il puisse me poser une semblable question? Est-il depuis si longtemps relégué dans les ombres de l'opposition, qu'il ait pu oublier qu'il existe autre chose en ce monde que la parfaite intégrité, ne reposant que sur les principes de la loi morale? M. l'Orateur, quand le discours du trône a été prononcé, mon honorable ami (l'honorable M. Blair) faisait partie du ministère. Ce discours du trône laissait prévoir ce projet d'une nouvelle route transcontinentale. Il n'y avait là, bien entendu, aucun exposé clair et net de ce que serait ce grand projet, mais on y déclarait d'une manière générale qu'une nouvelle route transcontinentale était considérée comme étant une nécessité, et que le gouvernemnt allait prendre en considération les meilleurs moyens d'arriver à cette fin. Pourquoi mon honorable ami n'a-t-il pas alors démissionné?

L'honorable M. BLAIR : Nous avons eu autorisation, pendant cette session, de construire 600 milles. C'était là l'objectif que j'avais en vue.

M. CHARLTON : Le discours de mon honorable ami a surtout porté sur la question de nationalisation, et je dois reconnaître qu'il a fait valoir ce principe avec honnêteté, logique et énergie. Je m'empresse d'ajouter que j'étais complètement d'accord avec lui sur ce point. Mais je n'ai jamais cru que le gouvernement se trouvait dans l'obligation de se ranger à mon avis, ainsi que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux l'a cru en cette circonstance. J'ai fait valoir les arguments que je croyais propres à amener la réalisation de ce grand principe, et on m'a écouté avec courtoisie et attention. Puis je dus entendre, à mon tour, ce qu'on pouvait invoquer contre ce principe, et la certitude où j'étais commença à être ébranlée. Et si mes idées avaient été adoptées et que j'eusse été responsable de ce qui aurait pu s'ensuivre, la pensée de ces conséquences m'aurait fait trembler et les regrets seraient venus m'assaillir. La nationalisation de nos chemins de fer se présente sous des dehors séduisants. Il y a là de quoi frapper l'imagination. La chose ne manque pas de hardiesse, et ce serait précisément ce qui pourrait convenir à un pays comme le nôtre, mais à deux ou trois conditions. La première, que la politique y fût absolument étrangère. La seconde, que la plus grande honnêteté présidât à la construction. La troisième, que la direction de ces chemins de fer en fût à la fois efficace et intègre, et en tous points semblable à celle des chemins

de fer les mieux organisés. Si nous pouvions réaliser tout cela, la nationalisation serait, selon moi, une excellente chose. Mais le danger est que nous ne pourrions peut-être pas obtenir ces trois conditions. Les membres du ministère qui ont étudié cette question ont dû tout le temps avoir les yeux sur l'Intercolonial, et ce qui s'est passé au sujet de ce chemin de fer a pu leur faire douter que le principe de la nationalisation fût chose désirable. Et je suppose que ces doutes étaient bien fondés. L'honorable député nous dit, maintenant, que nous aurions dû procéder avec plus de lenteur et de prudence. Tout d'abord, nous aurions dû demander un crédit pour les arpentages. Puis, une fois les arpentages terminés, nous aurions pu, au bout de deux ans, nous mettre à la construction du chemin, que nous aurions probablement complété en dix ans. Et, en attendant, la congestion du trafic dans l'ouest nous aurait probablement fait regretter de ne pas nous y être mis plus vite.

Pour ce qui est, maintenant, du sujet d'exploration, il ne faut pas supposer que nous ne connaissons pas du tout la région que doit traverser ce chemin de fer. Nous avons beaucoup de renseignements là-dessus. Nous ne pouvons pas dire exactement où passera la ligne, et nous n'en avons pas fait le tracé. Mais nous savons quel est le caractère général du pays entre Québec et Winnipeg, au nord du lac Nepigon. Sir Sandford Fleming a déjà pris un levé de cette région depuis le haut de la rivière Montréal, au nord du lac Nepigon, jusqu'à Winnipeg. Il nous dit que tout ce pays se prête admirablement à la construction d'un chemin de fer, les rampes n'y étant pas plus que de un pour cent, et les ponts devant y être peu nombreux et de guère plus de 300 pieds de longueur. En fait, dit-il, on ne saurait désirer mieux pour la construction d'un chemin de fer.

Quant au pays qui se trouve à l'est du territoire exploité finissant à Québec, nous possédons de multiples données pour prouver qu'il ressemble à la contrée décrite par sir Sandford Fleming. Cette vaste étendue de terre au nord de la ligne de partage des eaux présente peu d'obstacles à la construction d'une voie ferrée. Nous connaissons suffisamment l'aspect général de cette contrée pour nous permettre d'entreprendre la réalisation définitive de ce projet. Quant au territoire qui s'étend de Winnipeg à Fort-Simpson, en passant par le pas de la rivière de la Paix, il a été sillonné plus d'une fois non seulement par des explorateurs, mais aussi par des ingénieurs. Nous le connaissons à fond. Le gouvernement possède sur tout le pays qui sépare Winnipeg de Fort-Simpson tous les renseignements nécessaires pour entreprendre d'établir ce chemin de fer. Sans pouvoir préciser le coût de l'entreprise, il a préparé un état estimatif assez fidèle de ce que coûtera chaque mille de la voie ferrée. Il connaissait la nature des obstacles qu'il aurait à surmonter.

M. CHARLTON.

L'honorable M. HAGGART : Où se trouvent ces renseignements ? La région qui se s'étend de la tête du lac Nepigon à Winnipeg n'a pas été explorée.

M. CHARLTON : Dans un rapport de sir Sandford Fleming. C'est, je crois, le tracé n° 3. Je me ferai un plaisir de remettre ce volume à mon honorable ami. Il est dans mon bureau.

L'honorable M. HAGGART : Si l'honorable député parcourt ce rapport, il constatera qu'il s'agit d'un tracé partant de la tête du lac Nepigon jusqu'au lac Supérieur et non jusqu'à Winnipeg.

M. CHARLTON : Mon honorable ami se trompe. Des études ont eu lieu pour établir le tracé d'une voie allant à Winnipeg, entre l'est et la rivière Rouge ; et il s'agit de l'une de ces études embrassant le pays qui se trouve entre la source de la rivière de Montréal et Winnipeg, en passant au nord du lac Nipigon, et décrivant le territoire qui s'étend au delà du plateau d'épanchement.

Mon honorable ami—je commente au hasard les notes que j'ai prises pendant son discours—mon honorable ami, dis-je, déclare que c'est une illusion de croire qu'on pourra établir un important commerce de bois dans la contrée qui sépare Québec de Winnipeg, afin d'approvisionner la population des prairies ; le bois de la Colombie Anglaise, à son avis, est plus à la portée de ces consommateurs et par conséquent, il est inutile d'espérer qu'on se livre sur une grande échelle à l'exploitation forestière à l'est de Winnipeg.

Il y a quelques semaines, je me suis rendu à Vancouver et, comme je suis du métier, j'ai naturellement recueilli quelques données sur ce commerce. J'ai constaté que presque tout le bois ouvré à New-Westminster, à Vancouver et dans tous les endroits de la Colombie Anglaise desservis par un chemin de fer, était transporté à grands frais dans la région des prairies en passant par les canons du fleuve Fraser et de la rivière Thompson, en remontant les pentes abruptes qui se trouvent entre Kamloops et la Colombie, en franchissant les monts Selkirk et les Rocheuses, en escaladant la pente du Cheval-qui-rue, pente de quatre pour cent où il faut une locomotive puissante pour remorquer trois wagons. Grâce à une voie bien outillée et à pentes douces, le transport vers les prairies du bois de service de tous les points d'Ontario que traversera le chemin de fer et de la partie occidentale de Québec, coûtera aussi bon marché que le transport du bois de Vancouver au même endroit. Demandez à un homme de chemin de fer quel territoire peut desservir une voie ferrée ; demandez-lui si son trafic dépend uniquement de la distance à parcourir. Non, répondra-t-il ; il dépend et de la distance et de l'inclinaison des pentes. La voie qui traverse les monts Selkirk présente une inclinaison de 120 pieds au mille ; en travers des

Rocheuses, elle s'élève de 200 pieds au mille sur une distance de quatre milles et de 120 pieds ensuite. Ces pentes équivalent à un prolongement de quatre milles par mille. Ainsi, c'est à tort qu'on affirme qu'on ne saurait transporter jusque dans les prairies de l'ouest le bois de l'intérieur de nos provinces.

L'honorable député déclare que ce pays nous est totalement inconnu. L'an dernier, le gouvernement d'Ontario a confié à dix brigades d'explorateurs la mission de se rendre compte de la nature de la région qui s'étend au-delà de la ligne de partage des eaux dans Ontario. Elles ont rapporté que dans cette partie d'Ontario, relativement inconnue jusqu'alors, il y a seize millions d'acres de bonne terre riche et fertile dans la zone argileuse et un climat favorable aux exploitations agricoles, sous une latitude moins élevée que Winnipeg. On a déjà découvert seize millions d'acres de terre, et il est oiseux de venir nous parler d'un désert épouvantable, incapable d'alimenter le moindre commerce d'une voie ferrée de 1,300 à 1,400 milles reliant Winnipeg à Québec sans avoir à faire le plus petit trafic local.

Ensuite, l'honorable député a abordé la question des droits de circulation, des privilèges accordés par une compagnie à une autre de se servir de sa voie, et il a pris le gouvernement à partie. Il a fait allusion aux articles qui se rapportent à ces droits de circulation, principalement à l'article 34, et il a déclaré que tout cela était une vaine illusion et il en a fait des gorges chaudes. Qu'il est absurde, a-t-il dit, de supposer qu'une voie ferrée ressemble à une voie charretière, et qu'il est aussi facile d'y conduire un convoi à destination, que de mener une voiture sur la grande route ! Quelle suprême absurdité ! Il nous a appris que le premier ministre ne connaissait pas le premire mot des choses dont il nous a entretenus, que la réalisation du projet était impossible. Quelques instants après, il se contredisait en prétendant qu'une fois le réseau en exploitation, le Grand Tronc-Pacifique abuserait de ses droits au détriment des compagnies qui se serviraient de sa voie, qu'il ne leur rendrait pas justice dans la réglementation de la circulation des convois. Or, les voitures pullman traversent tous les Etats-Unis et le Canada sans circuler sur une voie particulière. Souvent, une voiture pullman parcourra trois ou quatre voies différentes sans changer de facteur, de voyageurs, de rien. Une voiture ira de Boston à Chicago, peut-être de Boston à San Francisco ; les voitures se suivent les unes les autres en parcourant un grand nombres de lignes différentes. Les marchandises se transportent de la même manière. Une des grandes raisons qui militent en faveur de voies d'une largeur uniforme, c'est le désir d'obvier à la nécessité des transbordements. Autrefois, il y avait des voies de cinq et six pieds, de trois pieds et six pouces et de quatre pieds huit pouces et demi de largeur ; chaque fois qu'un chemin de fer se raccordait à un autre d'une largeur différente, il fallait transporter la marchandise d'un wagon dans un autre, opérer un transbordement, comme on disait.

Aujourd'hui, grâce à des voies d'une largeur uniforme, il n'y a plus de transbordement. On charge un wagon de marchandises à Los Angeles, à San Francisco, ou à Portland et il se rend à New-York, à Chicago, à Boston, ou n'importe quelle destination, sans transbordement et il retourne ensuite, parfois chargé et parfois vide. L'utilisation d'une même voie par deux compagnies a pleinement réussi. J'habite le long de la ligne droite du Grand Tronc qui relie Buffalo à Détroit et qui a 229 milles de longueur. Ce chemin est exploité de concert par le Grand Tronc et le Wabash. Ce dernier fait circuler sur cette voie, aller et retour, ses convois entre Chicago, Kansas-City, Saint-Louis et Buffalo. Ses wagons à marchandises suivent le même chemin et le Grand Tronc en fait autant. Les deux compagnies ont conclu des arrangements relativement au départ et à la circulation des convois ; les chefs de gare sont rétribués par chaque compagnie d'après le volume d'affaires de chacune et les réparations sont réparties sur la même base. Il n'y a aucun malentendu, aucun froissement. Elles changent de locomotives le long de la route comprenant deux divisions, l'une de 110 milles de longueur, entre Détroit et Saint-Thomas, et l'autre de 119 milles, s'étendant de Saint-Thomas aux chutes Niagara ou Buffalo. Chaque compagnie a sa remise aux locomotives et ses ateliers de réparations que toutes deux peuvent entretenir à frais communs, à leur gré. Elles s'entendent pour le départ des trains et le paiement des dépenses. Ce système fonctionne depuis trois ou quatre ans, avec de bons résultats, sans le moindre froissement et à l'avantage des deux compagnies. Elles passent sur le même pont pour se rendre à Buffalo ; tout est en commun et la répartition des dépenses se fait à l'amiable. Le chemin de fer de Flint et Père Marquette, réseau du Michigan, échange son trafic avec celui du Michigan Central, à Saint-Thomas. Ses trains de marchandises circulent sur la voie de la Compagnie de Walkerville à Saint-Thomas et sur celle du Michigan Central jusqu'à Buffalo. Il y a une entente entre les deux compagnies relativement à la circulation des convois et tout marche avec régularité et efficacité à la satisfaction des deux parties. L'honorable député n'a pas été ministre des Chemins de fer assez longtemps pour apprendre son métier, pour en connaître les principes les plus élémentaires.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Les convois du Pacifique Canadien circulent sur la voie de l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax.

M. CHARLTON : En effet, et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a avoué que les trains du Pacifique Canadien circulaient sur le réseau du Grand Tronc de Toronto à Hamilton ; mais, a-t-il dit, il n'y a pas de changement de locomotives, ce qui rend cet arrangement praticable. Si on peut exploiter en commun un chemin de fer de 269 milles de longueur, comprenant deux divisions, et y faire un changement de locomotives, on peut en faire vingt sans nuire à l'exploitation. Il suffit de s'entendre relativement au départ et à la circulation des convois. Dans notre cas, le gouvernement intervient et remplit le rôle d'arbitre. Si le Grand Tronc-Pacifique cherchait à se réserver des avantages injustes, le gouvernement pourrait faire respecter les clauses de ce traité.

L'honorable M. HAGGART : Vous voulez que ces compagnies soient copropriétaires du chemin?

M. CHARLTON : Non. Les deux compagnies ne sont pas propriétaires des voies ferrées que j'ai mentionnées. La voie appartient au Grand Tronc et le Wabash y fait circuler ses convois.

L'honorable M. HAGGART : Le New-York Central, le Canadian-Southern et le Père-Marquette sont copropriétaires du chemin dont parle l'honorable député.

M. CHARLTON : Ils ne le sont pas. Le Père-Marquette, le Canada-Southern et le New-York Central ne sont pas propriétaires de la voie ferrée. Le New-York Central a affermé le Canada-Southern et le Flint et Père-Marquette est une entreprise entièrement indépendante des deux autres.

M. LOGAN : Voici un autre ancien ministre des Chemins de fer qui n'a pas appris son métier.

M. CHARLTON : L'honorable député (l'honorable M. Blair) désire savoir purquoi l'Etat cessera d'être propriétaire de la voie ferrée au delà de Winnipeg. Pourquoi la division du chemin de fer qui se trouvera à l'ouest de Winnipeg sera sur un pied différent de la division de l'est. Dans un certain sens, l'Etat exercera le même contrôle sur les deux divisions. Le traité garantit aux autres compagnies les mêmes privilèges entre Winnipeg et Port-Simpson qu'entre Winnipeg et Québec. Il garantit la jouissance de ces privilèges d'un océan à l'autre, à chaque compagnie, et le gouvernement a partout la haute-main. C'est une des clauses du traité ; cependant, l'Etat conserve la propriété de la division orientale qu'il afferme au Grand Tronc-Pacifique. Pourquoi en conserve-t-il la propriété? Winnipeg est le grand centre vers lequel convergent toutes les voies ferrées des Territoires du Nord-Ouest. Là, le commerce se centralise et se centralisera longtemps, sinon toujours. Le gouvernement construit un grand tronçon de chemin de fer de ce point jusqu'à l'océan, jusqu'à un port de mer, afin d'assurer aux ports du pays le trafic du Canada. Et il le construit parce que ce sera l'artère principale par où s'écoulera le trafic du Grand Tronc-Pacifique, du Canadian-Northern, peut-être, et peut-être aussi du Pacifique Canadien, ainsi que de tout chemin de fer qui désirera l'utiliser. Tous pourront s'en servir à des conditions identiques et équitables. Si le gouvernement conserve la propriété de la voie jusqu'à Winnipeg, c'est que cette ville est le grand centre, l'entrepôt où tout le commerce des Territoires du Nord-Ouest convergera et où le chemin de fer national cherchera à accaparer tout le trafic ou la plus grande partie du trafic, sans avoir égard aux autres compagnies dont les convois pourraient circuler sur cette ligne de chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Ecoutez, dit mon honorable ami (l'honorable M. Haggart). Je crois que c'est probablement une bonne raison de demeurer propriétaires de cette voie ferrée. Nos motifs sont excellents et il reste à savoir quelle part du trafic nous pourrons obtenir. Mais nous n'obtiendrons rien si nous n'essayons pas. Si nous voulons alimenter nos ports de mer, il nous faut un chemin de fer qui s'y rende.

Arrivé à ce point de son discours, mon honorable ami (l'honorable M. Blair) a abordé la question de l'Intercolonial. Il éprouve vraiment beaucoup de chagrin. Evidemment, l'Intercolonial est le chemin favori de l'honorable député, et, sans doute, les brillants résultats de son administration le lui rendent doublement cher. Les deniers publics, dit-il, seront gaspillés à construire une ligne rivale ; mais il oublie de nous dire que les promoteurs de l'entreprise du Grand Tronc-Pacifique désiraient construire leur ligne courte et choisir Moncton comme tête de ligne à l'est et qu'ils ont manœuvré en conséquence devant le comité des chemins de fer. L'honorable député nous dit que la construction de ce nouveau chemin raccourcirait la distance de quelques milles seulement, que les pentes en seront plus raides, que cette voie sera un acte de suprême folie. Je n'ai jamais parcouru le pays que ce chemin de fer traversera. L'honorable député nous vante l'excellence de l'Intercolonial, l'importance du trafic qu'il peut faire, et il ajoute que si nous prenions une partie de la somme que coûtera l'établissement de la ligne courte pour diminuer les pentes de l'Intercolonial et en faire un chemin de fer de première classe, il pourrait suffire au trafic. Quelles sont les pentes de l'Intercolonial? Il y en a de 62 pieds et demi et de 50 pieds au mille.

Un chemin de fer de première classe ne saurait avoir des pentes de plus d'un demi pour cent ou de 26 pieds au mille. Lorsqu'il s'agira de construire cette ligne courte et la voie ferrée de Québec à Winnipeg, il faudra nécessairement qu'elle soit de

première classe quant aux pentes, quant à la construction et quant au poids des rails. Les rails devront peser au moins 90 livres et les pentes ne devront pas dépasser quatre dixièmes pour cent, et si ces conditions sont observées, ce chemin de fer pourra faire concurrence à la navigation et à tout autre moyen de transport. La construction d'une ligne courte entre de Jonction de la Chaudière et Moncton aura pour objet la réparation de la coûteuse erreur que le pays a commise lors de l'établissement de l'Intercolonial, et c'est l'erreur et non la réparation que je regrette. Depuis dix ou quinze ans, tous les meilleurs chemins de fer d'Amérique ont dépensé des sommes fabuleuses pour réparer les erreurs qui avaient été commises en premier lieu. Le chemin de fer de la Pennsylvanie, le New-York Central, le Grand Tronc et d'autres chemins de fer de premier ordre que je pourrais nommer ont versé l'argent à flots, sans murmure, afin de diminuer les pentes, de rectifier l'alignement, de redresser les courbes, d'augmenter la force de traction, de réussir à faire plus d'affaires et à réaliser de plus gros bénéfices. Le Pacifique-Canadien a établi une ligne courte entre Ottawa et Montréal. Il avait déjà un chemin de fer le long de la rive nord de l'Ottawa. Pourquoi a-t-il construit cette ligne courte ? Parce qu'elle était nécessaire.

Une VOIX : Ce n'était pas une question de sentiment.

M. CHARLTON : Ce n'était pas une question de sentiment, mais une question d'affaires. Cette voie était nécessaire pour que la compagnie fût en état d'obtenir du trafic. Pourquoi raccourcir, redresser et améliorer la voie de l'Intercolonial ? Uniquement parce que nous avons résolu d'obtenir du trafic pour nos ports de mer et que, pour les alimenter, il faut que nos voies de transport réunissent les meilleures conditions possibles. Il ne faut pas nous rendre à la mer en faisant un détour qui allonge notre parcours de 120 milles. Il ne faut pas avoir de pentes de 62 pieds et demi au mille ; mais il faut abréger la distance, diminuer les pentes, améliorer le chemin et opérer toutes les réformes nécessaires afin d'obtenir le trafic que nous convoitons. Voilà pourquoi nous nous sommes occupés de l'Intercolonial. Mais toute la question a été embrouillée par l'honorable député (l'honorable M. Blair) qui nous a parlé de ce chemin-ci et de celui-là, de cette voie qui a dix milles de longueur de plus qu'on le dit, de l'obligation de traverser un si grand nombre de ravins et d'aplanir tel ou tel obstacle. Ces obstacles, il nous faut les surmonter ! Nous établissons ce chemin dans un but arrêté ; ce but, c'est d'augmenter la capacité de traction du chemin de fer, de diminuer les frais de voiturage des produits de l'ouest vers nos ports de mer.

Quelques VOIX : Bravo !

M. CHARLTON : Tel est notre dessein. L'honorable député nous déclare qu'en ce cas-là, l'Intercolonial n'aura pas de trafic, sauf en hiver. Ma foi, je ne crois pas qu'il ait jamais eu un trafic local qui fut une source d'abondantes recettes. Il y a lieu de regretter qu'on l'ait construit dans un endroit où il ne pouvait pas obtenir de trafic et où il n'était d'aucune utilité. Nous avons tergiversé assez longtemps, nous avons comblé assez de déficits, nous voulons maintenant avoir un excellent chemin de fer.

L'honorable M. BLAIR : Quand l'honorable député croit-il que j'ai fait cette déclaration ?

M. CHARLTON : Quelle déclaration.

L'honorable M. BLAIR : Celle que l'honorable député vient de m'attribuer.

M. CHARLTON : Mais encore ?

L'honorable M. BLAIR : Que l'Intercolonial n'avait pas de trafic local.

M. CHARLTON : Sauf en hiver. J'ai dit : n'aurait pas de trafic local, advenant la construction de l'autre voie. L'honorable député m'a mal compris. Ce qu'il a affirmé c'est qu'advenant la construction de la ligne courte, l'Intercolonial n'aurait pas de trafic local, sauf en hiver.

L'honorable M. BLAIR : J'ai dit que ce chemin de fer n'alimenterait pas la navigation, sauf en hiver.

M. CHARLTON : C'est-à-dire l'Intercolonial?

L'honorable M. BLAIR : Mais non ; la nouvelle voie ferrée.

M. CHARLTON : Supposons qu'il en serait ainsi. Je crois qu'il est question de faire apporter les produits de l'ouest jusqu'à Québec pendant la saison de la navigation et, lorsque le port de Québec sera fermé, de les faire apporter jusqu'à Halifax et Saint-Jean et c'est pour cette raison qu'il nous faut une excellente voie ferrée.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. CHARLTON : Personne n'a dit que le grain serait transporté dans les ports maritimes tant que celui de Québec serait ouvert à la navigation. Québec sera notre port national et recevra le trafic du chemin de fer transcontinental pendant le temps de la navigation.

L'inconvénient, selon moi, c'est que mon honorable ami n'a pas assez de largeur de vue. Il est entaché de provincialisme et son regard ne plonge pas au delà de l'horizon de sa province. Ses aspirations, ses désirs, sa compréhension des affaires, ne dépassent pas les bornes d'une province ; ils n'embrassent pas tout un continent. Nous regrettons que ce chemin de fer nouveau nuise à l'Intercolonial ; nous déplorons la nécessité de dépenser quelques millions de dollars pour

corriger l'erreur coûteuse commise il y a un grand nombre d'années ; mais, nous sommes saisis d'un problème d'une importance nationale. Nous nous occupons d'une question qui intéresse la nation à tous les points de vue, nous entreprenons d'attirer vers nos ports de mer le trafic qui prendrait le chemin des ports maritimes d'un autre pays. Réussirons-nous dans notre entreprise? Je ne saurais le dire ; mais, je ne crains pas de déclarer que nous ne réussirons pas à moins de construire des voies ferrées du meilleur modèle et offrant les plus petites inclinaisons possibles.

A ce sujet, comme je me rendais à Vancouver, il y a quelque temps, j'occupais la dernière voiture du convoi lorsque nous passions au nord du lac Supérieur, et j'étais en compagnie du gérant général, (M. McNicoll) de deux ou trois rois des chemins de fer des Etats-Unis, d'un grand nombre d'hommes de chemin de fer, quand la discussion vint à tomber sur la question du transport par eau et par terre. On se demandait si les voies ferrées pouvaient faire concurrence à la navigation, et M. McNicoll déclara que si le Pacifique-Canadien avait des pentes de quatre dixièmes pour cent par mille, (c'est-à-dire de 21 pieds et une fraction) et un meilleur alignement, il pourrait transporter quatre fois plus de marchandises et faire concurrence à la navigation.

En construisant de Winnipeg à Québec un chemin de fer de 1,400 milles de longueur et en réduisant les pentes à quatre dixièmes pour cent, en posant des rails de 90 livres, en construisant des ponts capables de supporter les locomotives et les convois les plus lourds, chaque wagon portant une charge de 50 tonnes, nous pourrons, à mon avis, transporter du grain de Winnipeg à Québec à raison de 12 cents par boisseau et peut-être moins. Le prix le moins élevé que je connaisse pour le transport du grain de Chicago à New-York est de 12 cents par cent, ou de 7 cents et deux dixièmes par boisseau sur une distance de 1,000 milles. Or, si le grain peut être transporté profitablement à ce prix-là, et je ne crois pas qu'on l'ait transporté à perte, il y a lieu de croire que nous pourrons le transporter par ce chemin de fer à raison de 12 cents par boisseau, pourvu que la voie soit ce qu'elle doit être. Mais si elle a des pentes de 50 pieds au mille, des rails légers, si c'est un chemin de fer de deuxième classe, nous ne pourrons pas obtenir de trafic, nous ne serons pas en mesure d'en avoir. Aussi faut-il tenir compte de cela dans la construction de ce chemin.

Au cours de ses observations, mon honorable ami a poussé une botte au " Globe." Ce journal a-t-il dit, a publié un article déclarant que lorsque cette nouvelle voie sera construite, les convois de marchandises et les trains de voyageurs se succèderont dans les deux directions à des intervalles trop rapprochés. A vrai dire, on ne peut que conjecturer le volume d'affaires de ce chemin. L'auteur de cet article a peut-être envisagé l'avenir, il a probablement vu le Canada faisant de merveilleux progrès, augmentant fortement sa population, ses productions, ses affaires, et cette voie transcontinentale attirant un trafic considérabe ; et ces prévisions, après tout, ne sont peut-être pas exagérées. Nous ignorons quels seront les résultats ; nous avons contamment été coupables de ne pas estimer à leur juste valeur les ressources de notre patrie. Cet écrivain a peut-être commis l'excès contraire, mais nous n'en savons rien ; et j'aime mieux l'erreur qu'il aurait commise que l'erreur contraire.

Je me demande si mon honorable ami n'aurait pas été plus favorable à cette entreprise, si le chemin de fer s'était dirigé sur Saint-Jean, ce qui aurait probablement été aussi avantageux pour le pays. Je l'ignore, mais à mon avis, le gouvernement était tenu de se montrer juste et impartial. Il ne pouvait pas établir de distinction entre Halifax et Saint-Jean, à l'avantage de l'une de ces villes et au détriment de l'autre, et il a adopté le plan qui conviendrait aux deux. Si Saint-Jean veut être en mesure d'obtenir ce trafic, qu'elle construise une voie ferrée qui se raccorde à cette ligne courte. A cela, personne n'aura rien à dire.

M. TUCKER : Il y a aujourd'hui un chemin de fer qui se rend à Chipman.

M. CHARLTON : Qu'on améliore cette voie ; qu'on en fasse un chemin de fer de première classe et que Saint-Jean s'empare du trafic à cet endroit. Je crois que le gouvernement a agi sagement en choisissant Moncton comme tête de ligne à l'est ; car, de cet endroit, on pourra se rendre à Saint-Jean ou à Halifax, mais la distance sera plus courte pour atteindre Saint-Jean.

M. TUCKER : Elle sera augmentée de 89 milles.

M. CHARLTON : Eh bien ! il faudra l'abréger d'autant. L'ancien ministre a beaucoup critiqué l'augmentation de la dette. En construisant la section de Moncton à la bifurcation de la Chaudière, dit-il, nous l'augmenterons encore de 15 millions de dollars et en construisant le chemin de fer de Québec à Winnipeg et en garantissant le coût de la construction de la ligne à l'ouest de Winnipeg, nous l'accroîtrons encore d'un nombre infini de millions. L'honorable député n'a tenu aucun compte du fait qu'il ne s'agissait en réalité que de l'affermage de cette voie ferrée à une compagnie du chemin de fer qui devra nous payer l'intérêt sur le coût de la construction. Le pays, à vrai dire, aura quelque chose à payer. Il devra pendant sept ans payer l'intérêt sur le coût de la construction du chemin entre Moncton et Winnipeg et probablement aussi une certaine somme que nous aurons garantie pour la construction d'une partie du

chemin à l'ouest de Winnipeg. Le tout pourra se chiffrer par 14 ou 15 millions de dollars ; mais ce montant est bien faible comparativement aux avantages que le pays retirera de l'établissement de ce chemin de fer transcontinental.

L'honorable député a fait allusion aux paroles du premier ministre déclarant qu'il s'agissait d'un chemin de fer national et il a laissé entendre que le chef du gouvernement n'a tenu aucun compte du côté commercial de l'entreprise et qu'il s'est laissé entièrement guider par des considérations patriotiques. C'était mal interpréter les sentiments exprimés par le premier ministre. Celui-ci, comme il avait le droit de le faire, a insisté sur l'importance de la construction de ce chemin de fer au point de vue national, de manière à avoir d'un océan à l'autre une voie ferrée entièrement construite sur notre propre sol. A ce sujet, il a exprimé des vues élevées que le pays approuvera, il me semble. Cependant, il n'a pas perdu de vue le côté commercial de l'entreprise—loin de là. Tout en insistant sur l'importance de cette voie ferrée au point de vue national, il a démontré que les résultats financiers de cette entreprise seraient des plus heureux.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a entrepris de calculer le coût du chemin et il estime que sa construction de Moncton à Winnipeg coûtera $35,000 par mille. Certes, il est impossible de dire si cette estimation est exacte. Il est probable, cependant, qu'elle est exagérée. Il ne faut pas perdre de vue qu'il ne s'agit que de la construction de la voie, sans y comprendre l'outillage. L'outillage augmente beaucoup le coût d'une voie ferrée. Ce chemin de fer sera construit et remis au Grand Tronc-Pacifique qui fournira le matériel roulant. Je ne crois pas que ce chemin coûte plus de $30,000 par mille de Moncton à la bifurcation de la Chaudière, et je doute fort qu'il coûte plus de $30,000 dollars par mille, ou même qu'il coûte autant, de Québec à Winnipeg. En calculant le fardeau que l'Etat s'imposera en garantissant le coût de la section occidentale, l'honorable député suppose que le gouvernement se portera garant d'une somme équivalente au coût de la construction. Il ne tient pas compte du fait que le gouvernement ne garantira que les trois quarts du coût du chemin et qu'en donnant cette garantie, il prendra une hypothèque sur la voie et sur son outillage, y compris ce que la compagnie aura fourni, de sorte qu'il sera amplement protégé.

L'honorable député a insisté sur la question du capital. Quelle difficulté prévoit-il ? Le capital sera de 45 millions de dollars. Il y aura 20 millions de dollars d'actions privilégiées qui serviront à l'outillage du chemin et 25 millions de dollars d'actions ordinaires. L'honorable député veut nous faire croire que les actionnaires et les directeurs empocheront tout cela. A quoi servira cette somme ? Ma foi, la compagnie aura besoin d'argent pour construire des élévateurs, pour améliorer la voie et pour différents services concernant l'exploitation du chemin. Elle aura besoin d'argent pour remplir ses obligations relativement aux vaisseaux et aux aménagements des ports à chaque extrémité de sa ligne. C'est à ces fins que servira le capital—20 millions de dollars d'actions préférentielles pour le matériel roulant et 25 millions de dollars d'actions ordinaires pour les fins diverses que j'ai énumérées.

L'honorable député regrette que ce ne soit pas le Grand Tronc, mais le Grand-Tronc-Pacifique qui se rende dans l'ouest. Eh bien, cela me semble une distinction qui n'a pas sa raison d'être. Je crois que nous serons contents que le Grand-Tronc-Pacifique se rende au Nord-Ouest aux conditions qui ont été stipulées et qui le mettent entièrement sous la dépendance du gouvernement, quant à l'exploitation du chemin, à son entretien, aux installations requises à ces deux extrémités, de manière à ne pas désavantager les ports canadiens au bénéfice des ports américains. L'honorable député demande ce que veut cette clause relative aux préférences indues. Il nous dit que la compagnie enverra ses agents dans le Nord-Ouest pour obtenir du trafic et faire expédier les marchandises vers les ports américains de connivence avec les exportateurs. Pourtant cette compagnie s'engage formellement à ne pas désavantager les ports du Canada. Mais, dit-il, vous n'avez aucun moyen de l'obliger à tenir sa promesse. Quand le présent bill aura été adopté, n'y aura-t-il plus rien à faire ? Il faudra améliorer le traité au moyen d'un bail et que dit le traité à ce sujet ? Voici :

> Ledit bail devra aussi contenir toutes les autres stipulations et dispositions, y compris celles relatives à l'indemnité convenable à payer au gouvernement pour l'exploitaion du chemin de fer que le gouvernement jugera nécessaire pour assurer la bonne mise à exécution du présent contrat.

Cela ne suffit-il pas ? Assurément, l'honorable député n'a pas dû lire cette clause. Le gouvernement a préparé cette convention avec beaucoup de soin. Après l'avoir lue et relue, je ne vois rien qui ait été laissé de côté. Je déclare que la convention est parfaite. Le temps que le gouvernement a consacré à améliorer son projet n'a pas été du temps gaspillé.

J'ai maintenant fini de réfuter le discours de mon honorable ami, et il me reste à prononcer le mien. Vu qu'il est 11 heures moins un quart, et que les journalistes n'ont pas pu prendre note de ce qui s'est dit depuis une heure, je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée, et le débat ajourné.

A la demande du premier ministre, la séance est levée à dix heures 45 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 12 août 1903.

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

QUESTIONS.

CHEMINS DE FER CONSTRUITS SANS L'AIDE DU GOUVERNEMENT.

M. SPROULE :

Combien de milles de chemins de fer ont été construits dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise sans recevoir aucune aide des autorités fédérales ou provinciales en argent, terres ou garantie d'obligation ?

2. Par quelles compagnies ont-ils été construits et combien de milles appartiennent à chaque chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) :

1. 150:65 milles.

2. Aucun au Manitoba.

Territoires du Nord-Ouest—Chemin de fer du Yukon britannique....	57:97
A la Colombie Anglaise—Belington et et Nelson....	15:20
A la Colombie Anglaise—Yukon britannique....	32:25
A la Colombie Anglaise—Lenora Mount Sickar....	11:50
A la Colombie Anglaise—New-Westminster....	24:10
A la Colombie Anglaise—Red Mountain....	9:53
	150:65

DOCTEUR MOREAU.

M. MORIN :

1. Par qui a été recommandé Hypolite Moreau, jeune, de Saint-Jean d'Iberville, comme percepteur du canal Chambly, à Saint-Jean d'Iberville, et quels sont ses émoluments ?

2. Le nommé Hypolite Moreau est-il médecin du port de Saint-Jean.

3. Combien ledit docteur Moreau a-t-il retiré de ses services comme médecin du port de Saint-Jean pour l'année expirée le 30 juin dernier ?

4. Hypolite Moreau, jeune, a-t-il donné un cautionnement au gouvernement, et de quelle nature ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La nomination a été faite à la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux. Les droits de péage ayant été abolis, aucun cautionnement n'a été exigé.

LOUIS M. TROTTIER.

M. MORIN :

1. Un nommé Louis M. Trottier est-il à l'emploi du gouvernement à Saint-Jean d'Iberville ?

2. Dans l'affirmative, quel est son emploi et par qui a-t-il été recommandé ?

3. Cet emploi est-il nouveau ou a-t-il toujours existé ?

M. CHARLTON.

4. S'il est nouveau, pourquoi a-t-il été créé ?

5. Quels sont les appointements dudit Trottier ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable M. Sifton) :

1. Oui.

2. En qualité d'employé temporaire de l'accise. Il a été recommandé par M. L. P. Demers, représentant de Saint-Jean d'Iberville.

3. Il est nouveau.

4. Pour aider à l'employé qui existait déjà et faire le travail de l'accise, qui a augmenté à cet endroit.

5. Il reçoit $400 par année.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre reprend la discussion et la motion de sir Wilfrid Laurier :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur une certaine résolution déclarant :

Qu'il est expédient, en rapport avec le bill actuellement soumis à cette Chambre concernant la construction d'un chemin de fer National Transcontinental, de ratifier la convention, mentionnée dans l'annexe dudit bill, intervenue le 28 juillet 1903 entre le gouvernement et certaines personnes au nom de la Compagnie dite "Grand Trunk Pacific Railway Company" qui sera constituée par le parlement au cours de la présente session, et d'autoriser le gouvernement à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein effet audit bill et à ladite convention :

M. CHARLTON : Lorsque vous avez quitté le fauteuil hier soir, M. l'Orateur, j'avais presque terminé ma revue du discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Je n'ai qu'un mot à ajouter à ce que j'ai déjà dit à ce sujet. J'ai réfléchi de nouveau à l'attitude prise par cet honorable député et je suis obligé d'en arriver à la conclusion qu'il n'avait pas de raisons valables pour adopter la ligne de conduite qu'il a prise. Quand je compare les déclarations contenues dans le discours qu'il a prononcés à Victoria dans le mois d'octobre dernier et au cours duquel il a affirmé que nous avions besoin d'un autre chemin de fer trancontinental, que nous voulions ouvrir de nouveaux districts dans les Territoires du Nord-Ouest et y établir de nombreux colons; quand je compare, dis-je, les paroles qu'il a prononcées à cette époque avec ce qu'il a dit hier, que nous n'avions pas besoin d'un chemin de fer transcontinental pour le moment, que nous devions retarder la construction de ce réseau, que le gouvernement s'était hâté avec une précipitation injustifiable, j'en conclus que ces deux attitudes sont absolument incompatibles.

Cela me rappelle une histoire que j'ai lue il y a quelques années se rapportant à la fameuse émeute qui eut lieu dans la ville de Chicago. Un régiment de soldats réguliers des Etats-Unis, qui avait fait une campagne d'hiver sous les ordres du général Miles

contre les indiens Sioux, regagnait ses quartiers dans l'est, pour s'y reposer des fatigues de la guerre. Ces soldats étaient passablement déguenillés et harassés, mais ils n'en étaient pas moins des vétérans, et comme ils étaient en ligne, quelqu'un qui se trouvait sur le trottoir, dit au soldat qui était le plus près de lui : "Vous ne voudriez pas tirer sur nous, n'est-ce pas ?" Le soldat répondit : " Non, à moins que le capitaine ne nous l'ordonne." Toute la différence avec l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, c'est qu'il a refuse de tirer quand son capitaine lui en a donné l'ordre. Il faut que la discipline règne dans un parti comme dans une armée, cela est absolument nécessaire. Il se peut que des individus aient des opinions personnelles très prononcées—j'appartiens moi-même à cette catégorie de gens——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Mais il n'est pas raisonnable de la part d'un individu de supposer qu'un parti doit accepter ses opinions et agir d'après ses idées, et il est absolument inconsidéré de sa part de se révolter parce qu'il ne peut commander le parti, car, en agissant ainsi, il perd le peu d'influence qu'il pouvait exercer autrement, et c'est là, j'ai bien peur, ce qui est arrivé à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, il n'existe pas de différence radicale entre la politique préconisée par l'honorable député (M. Blair), qui consiste en l'idée d'un réseau possédé par l'Etat, et la politique adoptée par le gouvernement qui consiste à construire une partie du chemin lui-même et à aider à la construction de l'autre partie au moyen de subventions et à la louer ensuite à une corporation privée, un réseau destiné à atteindre le même but qu'il serait appelé à atteindre s'il était construit entièrement par le gouvernement,—je dis qu'il n'existe pas de différence sérieuse entre les deux propositions, de différence assez radicale pour justifier l'ex-ministre d'abandonner son poste de ministre des Chemins de fer et Canaux et de combattre le gouvernement comme il l'a fait hier, sans qu'il puisse y avoir un doute sur ce point, et avec toute l'amertume possible. L'attitude qu'il a prise hier manquait de cette dignité que l'on doit s'attendre à rencontrer chez un homme qui a abandonné son portefeuille pour des raisons morales et patriotiques, et la violence de son langage m'a convaincu qu'il y avait d'autres raisons que celles qui nous a fait connaître pour justifier sa sortie du cabinet.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Je répète ce que j'ai dit hier soir, que l'honorable député, au cours de ses remarques, a laissé percer les sentiments qui l'ont porté à agir comme il l'a fait, quand il nous a dit qu'il n'avait pas été consulté, qu'aucun fonctionnaire de l'Intercolonial n'avait été consulté, que le premier ministre de ce pays et ses conseillers avaient préparé et édifié une politique au sujet de laquelle l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'avait pas été consulté et qu'il n'avait pas approuvée. Je suppose, M. l'Orateur, que lorsque cet honorable député a abandonné son portefeuille, il croyait qu'il obligerait son capitaine à tirer à son commandement, au lieu de tirer lui-même lorsqu'il en recevrait l'ordre de son capitaine.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Malheureusement, le capitaine refusa de tirer, le soldat rebelle sortit des rangs et il n'y est pas encore rentré. Je regrette l'incident ; je regrette que l'ex-ministre (l'honorable M. Blair) ait eu une si haute idée de son opinion personnelle ; qu'il ait décidé que le gouvernement devait accepter son avis et le suivre, et que s'il refusait de le faire, il abandonnerait ses collègues et laisserait le gouvernement dans une position embarrassante. C'est ce qu'il a fait, si l'on peut dire que le refus d'obéir de l'honorable député a placé l'administration dans une position embarrassante.

L'honorable député (l'honorable M. Blair) a consacré une grande partie de son discours au chemin de fer Intercolonial. Comme je l'ai dit, hier soir, je laisserai la discussion des détails de cette question à des orateurs qui sont plus au courant que je le suis de l'état de choses qui règne dans les provinces maritimes. Cependant, il est bien évident pour moi, comme il doit être bien évident pour toute personne qui possède une connaissance raisonnable de la position, que l'honorable député, dans la critique qu'il a faite de la politique du gouvernement au sujet de l'Intercolonial, ne s'est pas donné la peine de nous faire connaître tous les faits. Il prédit la ruine de ce chemin. Il se plaint que nous avons renoncé à la politique qui consistait à créer un trafic pour les ports des provinces maritimes, en nous servant d'une voie de deuxième ordre, offrant une distance additionnelle de 100 à 140 milles de plus à parcourir, ayant des rampes très prononcées, en un mot, d'un chemin que nous savons incapable de remplir les conditions auxquelles il faudrait qu'il réponde si l'on veut que le projet du gouvernement réussisse. Il ne nous dit pas que le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc sont deux institutions parfaitement distinctes. Il ne nous dit pas que le gouvernement a conclu un contrat avec le Grand Tronc pour 99 ans et que ce dernier s'est engagé à remettre à l'Intertercolonial à Montréal, tout le trafic que cette compagnie apporte à cet endroit et destiné à des points situés à l'est de Québec.

L'Intercolonial ne peut donc être privé de la plus forte partie du trafic qu'il possède. Il n'a pas tenu compte de l'accroissement de trafic que ce chemin va amener à l'Intercolonial à Moncton, Halifax et Saint-Jean. Si le redressement de son chemin, l'abaissement des rampes, l'augmentation

de sa capacité de transport doivent contribuer à amener de l'Ouest une quantité considérable de grain destinée à être expédiée par les ports des provinces maritimes, l'Intercolonial devra avoir sa part de ce trafic. Le Grand-Tronc-Pacifique se termine à Moncton. Il y a donc 183 milles de l'Intercolonial qui bénéficieront du trafic destiné à Halifax. Les 89 milles de cette voie qui se trouvent entre Moncton et Saint-Jean obtiendront également leur part.

Il est donc évident que le trafic de l'Intercolonial sera augmenté par la construction de cette ligne courte, par suite de l'augmentation qui se produira dans le trafic entre Québec et les provinces maritimes, et il y a à part cela un trafic qui reste à l'Intercolonial et que personne ne peut lui enlever. Je n'en dirai pas davantage sur l'attitude prise par l'honorable député ; je ne critiquerai pas plus longuement les remarques qu'il a faites.

Comme je l'ai fait remarquer hier soir, je me propose de faire valoir certains arguments en faveur de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Quant à la nécessité qu'il y a de construire un autre chemin de fer transcontinental, cette question a été résolue par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même à Vancouver. Je puis citer son discours comme une autorité. A son avis, nous avons besoin du chemin et nous en avons besoin sans retard. On ne peut le construire trop rapidement. Il a dit dans cette circonstance qu'il y avait dans l'assemblée des auditeurs qui vivraient assez longtemps pour voir la construction de trois ou quatre chemins de fer transcontinentaux à travers le continent.

Je suis bien convaincu qu'il avait raison de parler ainsi. Dans tous les cas, la construction de ce chemin n'est pas prématurée. Nous ne devons pas oublier que ce chemin ne sera pas construit en un jour. Ce sont les mesures préparatoires que nous sommes en frais de prendre. Il nous faudra faire des explorations et choisir le tracé. La construction d'un chemin devant avoir environ 3,030 milles de longueur ne peut se faire en un jour. Elle devra durer plusieurs années. Dans l'intervalle, la population affluera dans les territoires, de nouvelles terres seront mises en culture ; son sol fertile produira chaque année une récolte considérable, et lorsque la construction de cette voie ferrée sera terminée, elle sera devenue une nécessité absolue.

Nous n'avons pas commencé sa construction trop tôt. Je considère que si l'état de choses actuel continue d'exister, dans cinq ans d'ici, la production du grain, dans les Territoires du Nord-Ouest sera au moins trois fois plus considérable qu'elle l'est aujourd'hui. Les moyens de transport actuels seront alors devenus absolument insuffisants et ce chemin sera une nécessité. Je répète que le gouvernement ne va pas trop vite en besogne, et qu'il ne se lance pas dans un projet irréfléchi. Il se lance dans une entreprise qui est devenue une nécessité à l'heure actuelle. J'ai fait remarquer, hier soir, que notre position, en autant que cette partie du pays qui produit le blé y est concernée, est différente de la situation qu'occupaient les Etats-Unis à leur origine. Ce dernier pays avait un débouché par le Mississipi et le golfe du Mexique. Il existait plusieurs rivières navigables répandues le long du littoral de l'Atlantique, les rivières Hudson, Savannah et autres. On ne tarda pas à construire un canal allant d'Albany au lac Erié, et atteignant les eaux des grands lacs, et le pays pouvait presque se passer de voies ferrées. En 1850, alors que les Etats-Unis comptaient une population de 23,000,000 d'habitants, les chemins de fer n'étaient pas encore devenus un facteur bien important pour le transport des produits du pays. Mais nous occupons une situation tout différente. Nous n'avons pas de Mississippi pour porter les produits de nos Territoires du Nord-Ouest vers la mer, nous n'avons pas le canal Erié, nous n'avons pas de débouchés naturels, pas même d'accès à la baie d'Hudson au moyen de rivières navigables. Si nous voulions avoir une route navigable, il faudrait la construire par des moyens artificiels. Toute cette partie du pays en gagnant vers le nord, jusqu'à ce que l'on atteigne la limite des terres cultivables, doit compter absolument sur les chemins de fer. C'est pour cette raison que je dis que notre position est différente de celle des Etats-Unis. Il nous faut donner à l'ouest du pays les moyens de communication qui sont absolument nécessaires à son développement et à sa prospérité. Par conséquent, tout retard apporté dans l'établissement de ces moyens de transport est imprévoyant, et je repousse l'imputation que le gouvernement, en construisant ce chemin de fer, a agi à la hâte, car je considère qu'elle dénote une ignorance complète des conditions qui existent et des besoins qui ne tarderont pas à se faire sentir.

Le gouvernement a étudié la question avec tout le soin possible. Il est fait allusion dans le discours du Trône à la nécessité qu'il y a de construire une ligne transcontinentale. Il est bien évident que le gouvernement avait d'abord songé à créer une commission des transports chargée d'étudier cette question et d'indiquer la véritable ligne de conduite à suivre. Mais on ne tarda pas à constater qu'il était impossible d'attendre les résultats lents d'une enquête conduite par une commission. Le temps d'agir était arrivé et du moment que nous pouvions nous procurer les renseignements nécessaires pour nous mettre en possession de tous les faits qui pouvait nous justifier de prendre cette décision, nous n'avions qu'une chose à faire : agir. Qu'est-ce qui eut lieu ? Le gouvernement étudia plusieurs projets qui lui furent soumis. La proposition de construire un chemin de fer appartenant à l'Etat fut étudié avec soin,

M. CHARLTON.

et finalement, rejetée. C'est l'ex-ministre des Chemins de fer qui était l'auteur de cette proposition et c'est parce que le gouvernement a refusé d'accepter son projet qu'il est sorti du cabinet. Sans connaître les raisons qui ont porté les honorables ministres à repousser cette proposition, qui me souriait beaucoup, je suis convaincu qu'elles devaient être bonnes et suffisantes. Le gouvernement comprit que pour faire d'un chemin de fer transcontinental possédé par l'Etat une entreprise prospère, il fallait que les influences politiques n'eussent rien à y voir. Est-ce que cela est possible au Canada?

M. MACLEAN : Oui.

M. CHARLTON : Le gouvernement ne le crut pas possible, et je suis de cet avis. En deuxième lieu, cela demandait de l'honnêteté dans la construction.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Cela exige des connaissances techniques pour la surveillance et l'exécution de cette entreprise, connaissances que personne ne possède probablement dans cette Chambre. En troisième lieu, cela exige une administration honnête et efficace et une somme de connaissances en fait de questions de chemins de fer que nous ne trouvons pas chez des hommes politiques. Je doute que mon honorable ami le député d'York possède toutes ces qualités. Cela exige un homme comme sir Thomas Shaughnessey ou M. Hays, des gens à qui on paie des appointements de $50,000 ou $60,000 par année, pour administrer convenablement une pareille entreprise. Dans tous les cas, que le gouvernement eût tort ou raison, que les raisons qui le portèrent à en agir ainsi fussent bonnes ou mauvaises, chose certaine, c'est qu'il refusa d'adopter ce projet.

M. MACLEAN : Le Canada ne produit-il pas des hommes de cette valeur ?

M. CHARLTON : Il en produit, mais il ne s'en trouve pas dans cette Chambre. Nous ne possédons pas d'experts dans les questions de chemins de fer. Le gouvernement étudia ensuite la question de recourir à l'ancienne méthode d'accorder des subventions pour construire le chemin. On lui avait soumis un projet qui consistait à construire une voie ferrée de North-Bay en gagnant vers l'ouest, avec l'aide d'une subvention de 5,000 acres de terre par mille et une subvention en argent de $6,400 par mille. Or, le gouvernement n'a jamais favoriser le principe des subventions en terres aux chemins de fer, et il en conclut, sagement à mon avis, que ce n'était pas le temps de commencer. Cette proposition fut donc abandonnée. On finit par s'arrêter à une proposition de la nature d'un compromis, c'est-à-dire la construction d'un chemin devant demeurer sous la juridiction du gouvernement. Une partie de chemin, 1,835 milles environ, devait être construite par l'Etat, mais la compagnie devait louer la voie et se trouvait intéressée à ce que le coût de sa construction fut le plus bas possible. La compagnie devant avoir le droit de s'assurer si le gouvernement exécute l'ouvrage économiquement ou non, et elle possède les pouvoirs nécessaires pour faire respecter cette partie du contrat. C'est là la proposition qui fut acceptée pour la construction par le gouvernement de la section de l'est.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux aurait peut-être préféré pouvoir disposer à sa guise des contrats pour la construction de ce chemin, mais je suis bien convaincu qu'il sera construit aussi économiquement, grâce à l'arrangement qui a été conclu.

Nous avons à part cela la construction par la compagnie d'une voie ferrée de Winnipeg à Port-Simpson, le gouvernement se réservant le droit d'examiner les comptes, de surveiller la marche des travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour qu'ils soient exécutés convenablement, et que la compagnie ne falsifie pas ses comptes de manière à donner au coût du chemin une valeur fictive, sur laquelle elle pourrait se baser pour obtenir la garantie du gouvernement sur ses obligations.

D'après ce projet, le gouvernement possède la section de l'est qu'il loue ensuite à la compagnie, laquelle est tenue de l'exploiter, et la section de l'ouest est la propriété de la compagnie qui l'exploite sous la surveillance du gouvernement, qui devra exercer une juridiction absolue sur les tarifs. Ce projet devra satisfaire les besoins du pays mieux que l'aurait pu faire un chemin de fer construit et exploité exclusivement par l'Etat, même en supposant qu'un chemin de cette nature aurait pu être construit dans toutes les conditions requises pour en faire une entreprise avantageuse.

Le gouvernement avait devant lui trois projets, et, si l'on tient compte de tout, je considère qu'il a agi sagement en adoptant ce projet qui est le plus sûr et celui qui est appelé à rapporter au pays les plus grands avantages.

On a accusé le gouvernement d'avoir retardé le dépôt de son projet. Presque à chaque jour le chef de la gauche demandait quand le contrat serait soumis à la Chambre, il voulait connaître la cause du retard, et pourquoi on nous tenait dans l'attente tandis que le gouvernement était dans l'indécision. On demandait au gouvernement : Pourquoi ne soumettez-vous pas votre politique au pays? Que faites-vous? Et hier, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu qu'il avait fait preuve d'un empressement injustifiable.

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui ferai remarquer que les organes du gouvernement ont dit et répété qu'une certaine politique allait être soumise, et c'est alors que j'ai

fait remarquer que l'on n'avait pas le droit de retenir le parlement en session de jour en jour et de semaine en semaine pour attendre la déclaration du gouvernement. Je n'ai pas insisté pour qu'il soumette aucune politique, mais j'ai dit que s'il avait une proposition quelconque à soumettre il devrait le faire sans plus de retards.

M. CHARLTON: Le gouvernement se trouvait probablement dans une position qui l'empêchait de pouvoir annoncer d'une manière définitive quand il serait en état d'en arriver à une décision. Les honorables ministres avaient fait connaître leur intention de soumettre un projet concernant les chemins de fer, mais ils peuvent avoir cru qu'ils seraient en mesure de faire connaître ce projet plus tôt à la Chambre. Toutefois, ils ont pris tout le temps nécessaire pour étudier et peser toutes les conditions avant de conclure un arrangement avec le Grand-Tronc-Pacifique. Ce contrat restera comme un monument de leur perspicacité. Je dis même que si nous tenons compte des difficultés qu'ils ont eu à vaincre, qu'ils ont soumis leur projet avec une grande promptitude. Ils avaient raison de prendre tout le soin possible. Deux projets s'offraient à nous. D'un côté on conseillait au gouvernement de construire lui-même le chemin et d'en garder la propriété. De l'autre on recommandait de construire le chemin en ayant recours à l'ancienne méthode d'accorder des subventions. Entre ces deux propositions, le gouvernement avait lui-même un projet qui est préférable aux deux autres, mais qui avait besoin d'être étudié avec soin, car des intérêts considérables étaient en jeu ; et si le fait de ne pas avoir accordé à ce projet toute l'attention qu'il exigeait de la part du gouvernement avait plus tard pour résultat de donner lieu à des erreurs, le chef de la gauche aurait été le premier à déclarer que le gouvernement avait agi avec trop de précipitation et qu'il avait déclaré sa politique trop tôt.

En adoptant cette politique, la principale considération que le gouvernement avait en vue était l'intérêt général du pays—le désir de construire une voie nationale pour relier nos ports de l'Atlantique à ceux du Pacifique, en passant exclusivement sur le territoire canadien. C'est ce but qu'il a toujours eu en vue. Il voulait assurer à nos ports de mer une aussi forte proportion que possible du trafic du Nord-Ouest. Je ne dis pas que ce mode de transport exclusivement par chemin de fer pourra faire une concurrence avantageuse aux voies navigables : je dis même qu'il ne pourra arriver à ce résultat qu'en devenant un chemin de fer de premier ordre sous tous les rapports.

Je remarque que le "Mail", dans un article de fond, compare mon attitude actuelle avec celle que j'ai prise sur cette même question du transport, dans un discours prononcé le 26 mai dernier. J'ai soutenu dans cette circonstance que le transport de nos produits par eau, du Nord-Ouest jusqu'à la mer, devait coûter moins cher par cette voie que par chemin de fer, dans les conditions existantes, et je suis encore de cet avis aujourd'hui. Si ce chemin de fer de Québec à Winnipeg doit avoir des rampes de 50 ou 60 pieds, s'il doit être pourvu de rails légers et être d'une construction inférieure, s'il ne doit pas être supérieur aux autres chemins de fer auxquels il doit faire concurrence, il n'atteindra pas le but auquel il est destiné ; et, dans le cas où il en serait ainsi, je maintiens la position que j'ai prise dans mon discours du 26 mai. Je discutais ce jour-là les mérites du transport par eau comparé au transport par chemin de fer, en tenant compte des conditions qui existaient à cette époque.

Comme je l'ai fait remarquer hier soir, si l'on veut que cette partie du chemin entre Québec et Winnipeg soit en état d'atteindre le but pour lequel elle est construite, il faut que ce soit un chemin de fer de qualité supérieure. Ses rampes ne doivent pas dépasser un demi pour cent, et ils doivent être de quatre dixièmes pour cent dans la direction de l'est, ou de 21 pieds au mille. Ce chemin doit être pourvu de rails de 90 livres, de ponts capables de supporter le matériel roulant le plus pesant en usage, et même avoir une force additionnelle pour répondre à une augmentation dans la pesanteur de ce matériel ; ses locomotives devront peser au moins 100 tonnes sans leur tender et ses wagons une capacité de 50 tonnes. Il devra être muni de ponts capables de supporter le poids de wagons ayant une capacité de transport de 50 pour cent plus considérable que celle qui est requise à l'heure actuelle, et des locomotives d'une pesanteur proportionnelle.

Avec un chemin comme celui-là, en tenant compte des améliorations qui devront se produire dans le matériel roulant des chemins de fer, j'espère qu'il sera en état de faire concurrence aux transports par eau. Le mode de transport par chemin de fer tend sans cesse à s'améliorer. On a inauguré récemment l'emploi de plaques d'assemblage qui font pour ainsi dire un rail unique. Les rails d'acier ont remplacé les rails de fer. Leur poids a été augmenté. La plateforme du chemin est devenue plus solide. La capacité de remorquage des locomotives a été augmentée dans des proportions considérables.

Sur les chemins dont la construction ne laisse rien à désirer, on fait maintenant circuler des convois pouvant transporter un chargement de 2,000 tonnes sans avoir besoin d'augmenter le nombre des mécaniciens, des chauffeurs, des serre-freins, et des autres employés des convois, plus qu'il l'était il y a 20 ans, alors que les convois transportaient 250 à 300 tonnes de marchandises.

Ces progrès et ces améliorations se continuent ; l'efficacité des chemins de fer va sans cesse en augmentant. Et avec une voie ferrée comme celle que j'imagine—non un chemin

de fer comme ceux qui font actuellement concurrence aux voies navigables—je suis convaincu que nous pourrons lutter avantageusement avec le mode de transport par eau.

Il existe entre Buffalo et Détroit, un chemin de fer traversant la province d'Ontario, dont les rampes ne dépassent pas 19 pieds au mille. La seule limite au nombre de wagons qui peuvent composer un convoi dépend de la difficulté que l'on peut éprouver à les conduire. La compagnie n'aime pas que les convois aient plus d'un demi-mille de longueur. Ils peuvent facilement traîner sur ce chemin des convois composés de 60 ou 70 wagons chargés. Que l'on compare cet état de choses avec ce qui existe sur certaines lignes où les locomotives ont à franchir des rampes de 60 ou 70 pieds au mille, traînant des convois composés de douze ou quinze wagons, et l'on voit immédiatement la différence qui existe entre un chemin de fer de première classe et un chemin de fer de deuxième ordre.

Nous voulons que la voie de Winnipeg à Québec soit parfaite sous tous les rapports ; nous voulons que dans le cours ordinaire du trafic on puisse y faire circuler des convois contenant 2,000 tonnes de marchandises. Si nous réussissions à obtenir un chemin de cette nature, je suis persuadé que nous pourrons transporter le blé de Winnipeg à Québec pour moins de 12 cents par boisseau. A l'heure actuelle, le chemin de fer Canadien du Pacifique exige 7½ cents par boisseau pour le transport du blé de Winnipeg à Port-Arthur. Et, en se basant sur le prix que j'ai fixé pour le coût du transport entre Winnipeg et les lacs, le transport coûtera meilleur marché sur cette voie que par le mode de transport actuel partie par eau et partie par chemin de fer.

M. McCREARY : Le tarif de Winnipeg à Port-Arthur est de plus de 7½ cents par boisseau ; il est de 14 cents par cent livres.

M. CHARLTON : Ces taux ont été réduits récemment. Je parlais l'autre jour avec sir Thomas Shaughnessey, et il m'a dit qu'ils avaient réduit ces taux à 7½ cents par boisseau. Avec un chemin de fer comme celui dont je viens de parler, je crois que nous pourrons transporter le grain de Winnipeg à Québec à des prix aussi avantageux que ceux que l'on exige pour son transport partie par eau et partie par chemins de fer, par les voies du sud. Et, puisque j'en suis sur ce point, je désire faire comprendre au gouvernement combien il est important d'obtenir la construction d'un chemin de cette nature. Si par suite d'obstacles naturels ou du coût trop élevé de l'entreprise nous consentons à construire un chemin de fer ayant des rampes de 50 ou 60 pieds au mille, nous détruirons la valeur de notre propre projet ; et nous placerons ce chemin dans l'impossibilité de faire concurrence aux autres routes, ce qui est le but que nous voulons atteindre. Mais si nous construisons un chemin comme celui dont je viens de parler, il est à peu près certain que nous pourrons transporter les marchandises jusqu'à Québec avec succès. C'est là la nature de l'argument dont je me suis servi le 26 mai dernier, en comparant les taux exigés par la voie fluviale avec les taux qui existent actuellement sur les chemins de fer qui s'occupent du transport des marchandises de l'ouest vers l'est.

M. SPROULE : L'argument qu'invoque aujourd'hui l'honorable député est absolument le contraire de ce qu'il a dit à cette époque.

M. CHARLTON : Il est bien évident qu'ayant à faire face à des conditions nouvelles et ayant à m'occuper d'un chemin qui diffère absolument de ceux qui existent aujourd'hui, je suis en droit de dire que les résultats seront probablement différents. Un argument basé sur l'ancien état de choses ne saurait s'appliquer aux conditions actuelles.

M. BORDEN (Halifax) : Combien l'honorable député (M. Charlton) croit-il que coûtera un chemin de fer comme celui-là ?

M. CHARLTON : J'en arrive à cela, et——

M. SPROULE : Je croyais que l'honorable député (M. Charlton) était en frais de discuter la question abstraite du transport par eau et par voie ferrée.

M. CHARLTON : Je crois qu'il serait dans l'intérêt de la discussion de me permettre de continuer mon discours sans m'interrompre. Une fois que j'aurai fini, s'il reste quelque sujet que je n'ai pas touché, je m'en occuperai avec plaisir.

Il est évident, M. l'Orateur, que le gouvernement se rend compte de l'importance de ce projet, et son importance est telle que nous n'avons pas été appelé à en discuter un de cette envergure depuis le débat soulevé par la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le gouvernement en comprend toute l'importance, et il a fait de son mieux. Je me permettrai de dire à mes honorables amis de la gauche que cette question est appelée à exercer une grande influence sur les destinés futures de ce grand pays, avec ces trois millions de milles carrés de territoire, avec ses ressources immenses, et son avenir qui semble devoir être des plus brillant.

Nous sommes en frais de discuter les meilleurs moyens à prendre pour favoriser les intérêts du pays. Cette question ne doit pas être une question de parti ; on ne doit pas s'y opposer dans l'unique but d'arranger les affaires de l'un ou de l'autre parti ; nous devons, au contraire, l'étudier d'après des principes d'affaires, en nous basant sur la preuve que nous avons devant nous, pour en arriver à une conclusion raisonnable quant au résultat probable de cette politique. Le gouvernement, en adoptant cette politique, a eu deux objets en vue, et il n'a pas consacré plus d'attention à l'un qu'à l'autre de ces objets. Il a d'abord voulu créer un débouché pour le grain du Nord-Ouest ; et il a cherché, à part cela, à créer ce débouché

sur notre territoire et par la voie de nos ports canadiens. C'est là les deux objets que le gouvernement a eu en vue en étudiant, en discutant et finalement en adoptant cette politique qui est maintenant soumise au pays.

Nous aurions pu résoudre la question beaucoup plus facilement. Il y aurait probablement eu moyen de fournir un débouché au commerce du Nord-Ouest sans dépenser un seul dollar. Nous n'avions qu'à faciliter à ces chemins de fer l'accès du lac Supérieur en leur accordant un peu d'aide à cette fin. Nous n'avions qu'à permettre aux chemins de fer qui sont la propriété de Jim Hill et d'autres magnats de chemins de fer de pénétrer librement dans notre territoire, et sans recevoir d'aide d'aucune sorte, ils auraient fourni un débouché au Nord-Ouest et se seraient chargés de transporter son grain à Duluth, à Minnéapolis et à Chicago pour de là atteindre l'océan par les chemins de fer américains. Ce débouché aurait été aussi bon qu'un autre, en autant que l'intérêt du cultivateur y est concerné, mais cela n'aurait été d'aucune utilité au point de vue national, cette politique aurait éloigné le trafic de nos ports et aurait équivalu à un suicide national. Le gouvernement a eu bien soin de ne pas adopter une pareille politique. Les honorables ministres ont cru qu'ils pouvaient sacrifier quelques millions pour éviter une pareille solution de ce problème des transports qui aurait eu pour résultat d'éloigner de nos ports ce commerce qui est déjà si considérable aujourd'hui et qui devra prendre de si grandes proportions à l'avenir. On a donc accordé à ces considérations nationales toute l'attention qu'elles méritaient, et quand les membres de l'opposition cherchent à diminuer l'importance de ces considérations et à ridiculiser cette politique du gouvernement, en prétendant que les mérites que l'on invoque en faveur de cette route n'existent pas, je considère qu'ils font preuve de bien peu de patriotisme.

Je désire maintenant parler d'un autre aspect particulier de la question. Ce chemin de fer est appelé à faire de Québec le port de mer par excellence du Canada ; voilà le premier caractère distinctif de ce chemin de fer. Il atteindra Québec par une voie directe partant de Winnipeg et se rendant au meilleur port du pays, ou à l'un des meilleurs ports du pays; et la seule objection que l'on y voit, c'est qu'il est fermé à la navigation durant une certaine partie de l'année. Mais quand ce dernier port ne pourra plus expédier les marchandises qu'on y apportera une fois la saison de navigation terminée, on les transportera aux ports de Halifax et de Saint-Jean, dans les provinces maritimes. Et pour atteindre ce résultat, on se propose d'adopter les mesures les plus efficaces possibles. Il se peut que le projet ne réussisse pas, mais nous voulons, dans tous les cas, tenter l'entreprise et faire tout ce qui est en notre pouvoir pour assurer son exécution. Construire un chemin de fer de première classe entre Winnipeg, Québec et les provinces maritimes pour assurer à ces ports le trafic du Nord-Ouest, voilà l'objet que le gouvernement a en vue, voilà le but qu'il se propose d'atteindre ; et si les membres de la gauche cherchent à entraver l'adoption de ce projet, je dis qu'ils manquent de patriotisme.

M. BENNETT : Quelle autorité en fait de patriotisme !

M. CHARLTON : Je me rappelle, M. l'Orateur, qu'il y a 21 ans passés le parti auquel j'appartiens prenait la même attitude que prennent aujourd'hui les membres de la gauche, et cherchait a diminuer jusqu'à un certain point l'importance du projet de construction d'un chemin de fer transcontinental qui était soumis à la Chambre. Il cherchait a soulever des objections à son adoption, objections qu'il prenait plaisir à grossir. Quelques-unes de nos objections étaient bien fondées, mais la politique que nous avons adoptée dans cette circonstance ne tourna pas à notre avantage. Le pays avait foi dans la construction d'un chemin de fer transcontinental, il voulait l'avoir, et il l'eut. Nous croyons aujourd'hui que le pays désire un autre chemin de fer du même genre, et il va l'obtenir ; et ceux qui s'opposent aujourd'hui à sa réalisation s'apercevront qu'ils ont manqué de flair politique et qu'il sont de bien petits hommes d'Etat.

L'autre point important auquel je désire maintenant faire allusion, c'est que la construction de ce chemin de fer va ouvrir une région encore inhabitée des provinces d'Ontario et de Québec. C'est un chemin de colonisation sur un parcours de 1,300 milles. Il traverse l'intérieur du pays, l'ouvre à la colonisation et tout en opérant ce changement, il nous donne le meilleur tracé pour une route directe entre Winnipeg et Québec. Ce chemin, qui doit ainsi traverser l'intérieur du territoire, avec un embranchement qui descendra la vallée du Nottawa —un fleuve dont plusieurs de ceux qui m'écoutent en ce moment n'ont probablement jamais entendu parler et qui est aussi considérable que la rivière Ottawa—se trouvera à ouvrir une vallée aussi vaste que fertile. Il se rendra jusqu'à un port de la baie James et ouvrira un immense territoire qui servira à alimenter le trafic du Grand Tronc-Pacifique.

En se raccordant avec le prolongement du chemin de fer du Témiskamingue, que le gouvernement d'Ontario est en frais de construire, ce chemin de fer permettra à la population de toute cette partie du pays qu'il desservira d'avoir accès aux villes d'Ontario. Mais ce chemin de fer du Témiskaming ne servira pas à entraîner le trafic vers d'autres ports que celui de Québec. A partir de Winnipeg en gagnant l'ouest, le chemin traversera en partie un territoire absolument nouveau, une région qui n'est pas encore ouverte à la colonisa-

tion, mais que l'on croit être la plus riche et la plus fertile du Nord-Ouest. Il va ouvrir la région située au nord de la Saskatchewan jusqu'à Dunvegan, endroit situé sur la rivière à la Paix ; pour, de là, remonter la vallée de cette dernière rivière, puis traverser le défilé du même nom pour atteindre Port-Simpson sur le littoral du Pacifique. Les rampes, dans la section des montagnes, ne seront pas trop raides. Le point le plus élevé du défilé de la rivière à la Paix a une altitude de 1,800 pieds au-dessus du niveau de la mer. La construction de la section des montagnes sera beaucoup moins dispendieuse qu'on est porté à le supposer.

Cette tête de ligne de l'ouest va se trouver beaucoup plus rapprochée des ports asiatiques du nord de la Chine et du Japon que n'importe quel autre port du littoral du Pacifique. Bien que le chemin soit un peu plus long qu'en atteignant Vancouver, la distance pour atteindre les endroits que je viens de mentionner est bien moindre, et cette route possédera donc des avantages importants au point de vue de son parcours et au point de vue du commerce avec l'orient que ne possèdent pas les autres chemins de fer. Le chemin se rendra à Québec en suivant une ligne droite, dépourvue de rampes trop fortes, et sous ce rapport il sera supérieur à toute autre route partant de l'ouest pour atteindre cette dernière ville.

Sa construction va ouvrir à la colonisation cette immense zone de terres argileuses située dans cette partie nord du continent, une région qui est supposée contenir 16,000,000 d'acres de terres arables, actuellement inoccupées, et qui devront rester encore longtemps dans cet état si l'on n'y établit pas des moyens de communication. Non seulement cela aura pour résultat d'ouvrir à la colonisation ces vastes terrains argileux, mais elle servira encore à développer toutes les richesses agricoles, forestières et minières que renferme cette immense étendue de territoire située entre Winnipeg et Québec, et qui a une longueur de 1,400 milles.

Quant au tracé de ce chemin, il y avait deux projets. Un de ces projets comportait le passage du chemin au nord du lac Winnipeg. C'était là la route que devait suivre le Transcanadien. Un de mes bons amis dans cette Chambre, que j'estime beaucoup, était d'opinion que l'on aurait dû adopter ce tracé, car il est de 500 milles plus court que l'autre. S'il existait une aussi grande différence dans la distance, c'était là un argument puissant en sa faveur. Afin de me rendre compte des distances, ce qui ne peut se faire que d'une manière approximative—j'ai basé mes calculs sur la carte. J'ai converti les milles géographiques en milles ordinaires, j'ai accordé une certaine marge pour la déviation de la ligne droite, en calculant la longueur, et j'ai obtenu les distances suivantes : Par la route de Winnipeg, de Québec à Winnipeg, 1,280 milles ; de Winnipeg à Port-Simpson, 1,650 ; soit un total de 3,030 milles. Par la route de Nelson, de Québec au fleuve Nelson, 1,466 milles ordinaires ; du fleuve Nelson à Port-Simpson, 1,490 milles ; soit une longueur totale de Québec à Port-Simpson, de 2,957 milles. La différence en faveur de la route passant au nord du lac Winnipeg est donc de 75 milles.

Je dois avouer que j'ai été moi-même surpris de ce résultat. A leur point le plus éloigné l'une de l'autre ces deux routes sont séparées par une distance de trois degrés et demi. Mais quand vous venez, comme je l'ai fait, à préparer un plan afin de vous assurer la longueur de l'hypothénuse et celle de la base et de la perpendiculaire d'un triangle, cette différence est moindre que l'on serait d'abord porté à le supposer. Ainsi, si vous abaissez une ligne avec une perpendiculaire de 400 milles et une base de 800 milles, la longueur de l'hypothénuse ne dépasse guère un quart de la longueur des lignes perpendiculaires. Ce qui démontre que ce calcul était relativement exact.

Mais il y a une autre raison qui démontre que la route de Winnipeg est préférable à l'autre. S'il n'avait pas existé une raison de cette nature, le gouvernement aurait tout naturellement choisi la voie la plus courte, quand bien même la différence n'aurait été que de 75 milles. Mais la route du fleuve Nelson compte une moins grande étendue de terres cultivables sur son parcours que l'autre route. La distance qui sépare Québec du fleuve Nelson est de soixante-quinze milles plus longue que la distance qui sépare Québec de Winnipeg. A part cela, la zone de terres non cultivables s'étend à l'ouest du Nelson sur une longue distance ; tandis qu'en de Winnipeg la région fertile s'étend au moins jusqu'au débouché de la rivière à la Paix, et c'est pour cette raison que l'on a choisi ce tracé.

Une autre raison, c'est qu'à Québec le chemin atteint un point où tout le trafic du Nord-Ouest vient aboutir, et qui sera un grand entrepôt pour les districts situés à l'ouest et au nord-ouest de cet endroit. C'est ce qui a lieu à l'heure actuelle, et il continuera probablement d'en être ainsi, et le chemin qui atteindra ce point est en mesure de lutter pour obtenir une partie du trafic fourni par toutes ces voies ferrées qui sillonnent le Nord-Ouest en tous sens, tandis que s'il avait passé par Nelson, il n'en aurait pas atteint une seule, et il n'aurait pu chercher à obtenir une partie de ce trafic. Je dis donc que pour ces raisons on a fait preuve de sagesse en adoptant la route de Winnipeg.

Ayant parlé de la situation physique de ce chemin, je veux maintenant l'étudier à son point de vue des avantages qu'il offre à titre d'entreprise commerciale. Nous nous sommes occupés du côté national de la question, nous avons parlé de la nécessité qu'il y avait, au point de vue national, d'avoir un chemin de fer transcontinental entièrement situé sur notre territoire, et l'ex-mi-

nistre des Chemins de fer et Canaux, ainsi que d'autres personnes ont prétendu qu'en laissant ce point particulier de la cause de côté, ce chemin n'offre aucun avantage qui soit de nature à nous le recommander à titre d'entreprise commerciale. Je dirai d'abord, M. l'Orateur, que sa construction ouvrira un débouché à la vallée de la Saskatchewan du nord qui comprend une vaste étendue des terres riches et fertiles du Nord-Ouest canadien. Elle fournira aussi un débouché à la vallée de l'Athabasca qui pourra, en utilisant le cours de cette rivière, apporter ses produits là où le chemin le traverse.

Elle fournira aussi un débouché à la vallée de la rivière à la Paix. Ces régions seront bientôt habitées par des millions de personnes ; elles sont appelées à devenir le centre de la zone productive du Nord-Ouest canadien, elles fourniront un trafic incalculable, trafic auquel ce chemin de fer ne pourra suffire, et sa construction à travers ce territoire encore vierge, comme l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux l'a fait remarquer avec beaucoup d'à-propos, à Vancouver, constitue un véritable coup de maître ; c'est une bonne politique, et elle aura pour résultat d'ouvrir cette partie du pays à la colonisation.

Lorsque ce chemin sera construit jusqu'à Fort-Dunvegan, sur la rivière à la Paix, on en continuera tout naturellement la construction jusqu'à la ville de Dawson, dans le Yukon. Cet embranchement aura peut-être un millier de milles de longueur. Je ne puis le dire d'une manière certaine, mais ce doit être à peu près ce chiffre. La voie traversera la rivière au Foin, suivra le cours de la rivière au Liard et traversera toutes ces régions fertiles. Sur un parcours de moins de 300 milles, pour atteindre Dawson, cette ligne traversera une région impropre à toute colonisation et à toute culture, et du moment que cette voie sera construite, cette question du privilège d'entreposage à partir de Skagway pour traverser le défilé de White Horse aura cessé d'exister. Nous n'entendrons plus parler de ces difficultés concernant les frontières de l'Alaska, en autant que le moyen d'atteindre le Yukon en passant par le littoral du Pacifique y est concerné. Nous atteindrons au moyen d'une route directe le cœur même de cette région, nous profiterons de tout son commerce, et la question de la frontière de l'Alaska nous embarrassera moins une fois que nous aurons atteint ce résultat.

A part cela, la construction de ce chemin ouvrira les districts que j'ai mentionnés en gagnant vers le nord de la Colombie Anglaise. On a découvert récemment des riches terrains houillers le long de la Skeena, qui peuvent fournir des millions de tonnes de charbon de qualité supérieure. Nous ne faisons que commencer à gratter la surface du sol et à nous rendre compte de ses énormes ressources. C'est un pays où les minéraux et la houille, le

M. CHARLTON.

fer et les métaux précieux abondent et ils n'attendent que le pic du mineur et des communications par chemins de fer pour se développer.

La seule construction de ce chemin va faire de Port-Simpson une grande ville, qui sera à la tête d'un trafic important avec l'Orient, et dont le commmerce de grain avec l'Europe atteindra des proportions énormes une fois que le canal de Panama sera complété.

Quand le canal de Panama sera construit, le grain venant de la vallée de la Paix pourra être transporté sur ce chemin jusqu'à Simpson, puis de là à Liverpool, et cela à des taux qui régleront une fois pour toutes la question des transports. On se trouvera ainsi avoir un débouché pour le commerce de grain et de farine qui va sûrement se développer avant longtemps avec la Chine et le Japon. Ce chemin desservira aussi un grand commerce de bois, et c'est là un détail qui ne manque pas d'importance. On pourra transporter du bois, des forêts de la Colombie Anglaise jusqu'aux prairies de l'ouest, et il y aura en outre le bois des forêts des régions reculées d'Ontario et de Québec qui seront traversées par ce chemin de fer sur une longueur de 1,300 milles. Partout où le chemin traversera un cours d'eau, tous les arbres bordant ce cours d'eau seront tributaires du chemin de fer ; et, comme je l'ai fait remarquer hier soir, le bois venant d'Ontario et de Québec peut être transporté jusqu'aux prairies à aussi bon marché que le bois de Vancouver, car on ne doit pas oublier que, dans la Colombie-Britannique, le chemin de fer doit traverser deux chaînes de montagnes offrant des pentes abruptes de 120 à 200 pieds au mille. Quand ce chemin sera terminé, il est plus que probable qu'il aura un trafic annuel de 100 millions de boisseaux de blé à l'ouest de Winnipeg. Je le répète, ce sera là le seul débouché offert à la zone argileuse dite " clay belt ". Par son embranchement le long de la rivière Nottawa, et avec un bon port à la Baie James, ce chemin se trouvera monopoliser le commerce de cette immense mer intérieure qui porte le nom de Baie-d'Hudson, mer couvrant une superficie de plusieurs milliers de milles carrés de plus que la mer Baltique, possédant des pêcheries d'une valeur inestimable, et dont les rives offrent en outre d'énormes ressources minérales. Déjà, des compagnies de Philadelphie y ont trouvé de riches minerais de fer, et je conseillerais à ce propos à l'honorable ministre de l'Intérieur d'être sur ses gardes et de voir à ce que ces étrangers n'obtiennent pas pour un prix nominal des franchises et propriétés d'une grande valeur. Ce chemin se trouverait donc à monopoliser le trafic de cette grande mer intérieure, avec ses pêcheries si précieuses, et ses immenses ressources minérales. La ville de Québec—et ceci, M. l'Orateur, vous intéressera, sans doute—va voir refleurir ses beaux jours d'antan. Autrefois, il y avait là l'embryon d'un vé-

ritable empire. Les "voyageurs" s'aventuraient jusque dans l'extrême ouest, afin d'y établir des postes militaires et de commerce, plus loin que les établissements anglais, au fort Duquesne, près de Pittsburg, au fort Kaskaskia, vis-à-vis Saint-Louis, Mackinaw et à divers autres endroits. Ils projetaient de fonder un immense empire qui n'aurait relevé que de la France, mais la bataille des plaines d'Abraham réduisit tous ces beaux rêves à néant. Par ce chemin de fer, la ville de Québec va rayonner de nouveau au loin, et s'emparer du commerce provenant des ressources de cette vaste région.

C'est vers Québec que va converger le trafic de la baie d'Hudson, qui devra faire sans doute avant longtemps, de l'antique Stadacona, une ville vraiment royale en puissance et en grandeur. Ce projet va aussi, pour ainsi dire, redresser l'Intercolonial. J'ai déjà appuyé là-dessus, et cela a bien son importance si nous voulons amener en hiver, à nos ports maritimes, des cargaisons de grain. J'ai rappelé hier soir que tous les principaux chemins de fer des Etats-Unis sont présentement en train de consacrer des sommes énormes pour améliorer leurs voies, abaisser leurs rampes, élargir leurs courbes, poser des rails plus lourds et se munir d'un meilleur outillage. Ces dépenses, si considérables qu'elles soient, étaient devenues absolument nécessaires. Sans ces dépenses, ces chemins de fer se trouveraient dans l'impossibilité de faire face à ce qu'on attend d'eux. Dès l'instant où l'un de ces chemins de fer ouvre l'ère des améliorations, tous les autres doivent lui emboîter le pas, et la conséquence est que la capacité de tous ces chemins s'est trouvée subitement quadruplée. La même nécessité s'impose au sujet de l'Intercolonial. Le tracé original en a été défectueux, et ses rampes ne sont pas ce qu'on pourrait désirer. En redressant ce chemin, et en abaissant ses rampes, nous en augmenterons énormément la capacité, ce qui le mettrait encore plus en mesure de pouvoir amener à nos ports maritimes tout le commerce que lons que le commmerce se dirige vers ces lons que le commerce se dirige vers ces ports, il nous faut de toute nécessité avoir un chemin de fer parfaitement bien outillé. Il faut ici se montrer moderne, sous peine d'être laissé de côté. Ce chemin va aussi contribuer à développer une grande et riche partie des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick.

Une autre considération, de grande importance pour nous, c'est que nous allons pouvoir en finir une bonne fois avec cette menace de l'abrogation du privilège de transit toujours suspendus sur nos têtes. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a ridiculisé l'idée qu'il pût y avoir aucun danger de cette source. Il nous a dit que les Américains ne songeraient jamais à vouloir se priver ainsi d'un commerce qui afflue dans leurs propres ports de mer. Eh bien, M. l'Orateur, cela n'est guère certain. Les Américains nous ont déjà menacé de cette abrogation du privilège de transit. Il y a quelques années, le président des Etats-Unis a été investi du droit d'abolir ce privilège par une simple proclamation, sans consulter le Congrès, et sans autre guide en tout ceci que sa propre fantaisie. C'est là pour nous un danger permanent. Nous avons déjà eu quelques froissements avec les Etats-Unis. Actuellement, nos relations avec nos voisins sont agréables, parce que, comme ils se plaisent à le dire là-bas, le Canada est un enfant gâté qui ne demande pas mieux qu'à se laisser bourrer de friandises. Mais il peut se faire, M. l'Orateur, que ces relations deviennent de nouveau tendues. Nos relations de commerce doivent s'ajuster aux conditions actuelles. Il nous faut obtenir des Etats-Unis des conditions plus favorables, ou appliquer aux Etats-Unis le même traitement que celui qu'on nous applique. Si nous obtenons ces conditions plus favorables, tout ira bien, et le danger de l'abrogation du privilège de transit se trouvera réduit au minimum. D'un autre côté, si nous n'obtenons pas ces conditions, je n'assurerais pas qu'il n'y aurait aucuns froissements, et qu'on ne demanderait pas l'abrogation de ce qu'on persiste là-bas à appeler un privilège. Je ne serais pas même surpris de voir abolir ce privilège. Dans tous les cas, notre propre dignité, et le souci de nos propres intérêts nous font un devoir impérieux d'aviser à éloigner de nous ce danger, pour peu que l'occasion s'en présente, et cette occasion c'est la construction du Grand-Tronc-Pacifique qui va nous l'offrir.

Quelques VOIX : Très bien.

M. CHARLTON : Je vais maintenant, M. l'Orateur, entrer dans quelques considérations financières. Le gouvernement entreprend la construction du chemin de Moncton à Winnipeg. De Moncton à Chaudière, la distance serait, assure-t-on, par la nouvelle ligne, de 378 milles, alors qu'actuellement il faut parcourir 488 milles.

On s'épargnerait donc, ainsi, 110 milles. On a même estimé qu'on pourrait s'épargner de 120 à 140 milles, mais je m'en tiendrai, pour être plus sûr, à cette distance de 110 milles. De Chaudière à Winnipeg, il y a, en ligne directe, 1,380 milles. Ajoutons à cela 4 pour 100 pour déviation et le détour par le lac Népigon et ainsi de suite, et cela donnerait de Québec à Winnipeg 1,435 milles, et de Moncton à Winnipeg, 1,823 milles. Ce sont là des chiffres approximatifs. J'y arrive en pointant soigneusement la carte, en relevant le nombre de milles géographiques en en faisant des milles statutaires, c'est-à-dire en faisant équivaloir chaque degré à 69 milles et 900 pieds au lieu de 60 milles géographiques. Eh bien ! j'estime le coût de ces 1,823 milles— et il ne s'agit pas ici de l'outillage—à $30,000 du mille. Je ne crois pas que ces chiffres soient trop

élevés. Ils ne sont certainement pas trop élevés pour cette section du chemin qui va de Moncton à Chaudière. Bien qu'ils puissent être trop élevés pour les longues surfaces planes qui constituent la plus grande partie de la section s'étendant de Québec à Winnipeg. Mais nous allons dire, cependant, $30,000 du mille pour ces 1,823 milles de chemin de fer, soit un total $54,690,000.

Puis nous garantissons la section des montagnes, et nous avons à payer l'intérêt sur cette section aussi bien que sur la ligne s'étendant de Moncton à Winnipeg. Notre garantie ne doit pas dépasser $30,000 par mille, cette garantie couvrant les trois quarts des frais de construction. Cependant, je crois que nous payons ici trop cher. Je ne crois pas que le chemin coûtera $40,000 du mille dans le pas de la rivière de la Paix et de là à Port-Simpson, et j'évalue à 450 milles la longueur de la section des montagnes. Cela représenterait une garantie de $13,500,000. Le coût total du chemin, y compris la garantie de la section des montagnes, qui repose sur la même base que le coût du chemin en tant qu'il s'agisse du paiement de l'intérêt pendant sept ans, s'élèverait à $68,190,000. Si nous payons là-dessus 3 pour cent d'intérêt pendant sept ans, cela représenterait $14,319,000. Cependant, je ne doute nullement que l'estimation de $13,000,000 de mon très honorable ami le premier ministre est plus près de la vérité. Je suis porté à croire que j'ai dû quelque peu aller au delà de ce que coûterait réellement la construction de la section des montagnes ainsi que de la ligne de 1,435 milles de Québec à Winnipeg, mais en me basant sur ces chiffres nous nous trouverions avoir à payer $14,319,000. Cela équivaudrait à une véritable prime. Maintenant, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous a fait remarquer, et il n'y a aucun doute qu'on nous fera encore remarquer la même chose, que le coût total de la section de l'est doit être considéré comme constituant une augmentation réelle de notre dette, que les responsabilités que le pays prend à sa charge doivent se mesurer à cela, et que cette augmentation n'est rien moins que $68,190,000. Cela est tout à fait erroné. Après que nous aurons payé les $14,319,000, nous louons ce chemin à une compagnie responsable, et cela à des conditions et garanties éminemment avantageuses pour nous, puisqu'il y a réversion du titre et de la propriété du chemin au bout de 50 ans. Nous louons ce chemin à des conditions qui nous assurent chaque année le paiement de l'intérêt et nous détenons pour cela toutes les garanties désirables. Nous détenons le matériel roulant, et nous détenons dans l'ouest les propres fonds placés par la compagnie en outre de nos garanties. On voit donc qu'il est absurde de prétendre qu'il y a là augmentation de notre dette, et augmentation des charges qui pèsent sur le pays. Prétendre une semblable chose n'est pas honnête, et ce n'est pas présenter les faits tels qu'ils doivent l'être.

Pour ce qui est de la division ouest, de Winnipeg à Port-Simpson, soit 1,651 milles en ligne directe, j'estime à 5 pour cent le prolongement de la voie. Il est possible que ce soit trop peu, mais cela nous fera 1,733 milles, en milles statutaires. Le gouvernement garantit la section des montagnes, et je présume que la longueur de cette section ne dépassera pas 450 milles.

Je ne crois pas que les frais de construction de cette partie du chemin représenteront $40,000 du mille, s'il faut en juger par le caractère topographique du pays, mais la garantie de $30,000 du mille nous donne ici un total de $13,500,000. Il restera encore 1,283 milles de chemin, pour lesquels la garantie sera de $13,000 du mille. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu que le chemin ne coûterait ici à construire que la somme représentée par cette garantie. On estime à $17,000 ou $18,000 du mille le coût de la construction du chemin dans la région des prairies, et la garantie du gouvernement s'élève là-dessus à $13,000 du mille.

La section des montagnes coûtera $40,000 du mille, et la garantie du gouvernement est ici de $30,000 du mille. Tout cela représente une garantie de $13,500,000 pour la section des montagnes, et de $16,679,000 pour la section des prairies, soit une garantie totale de $30,179,000 pour tout le parcours depuis Winnipeg jusqu'à Port-Simpson. Si cet état estimatif est exact, les frais encourus par le gouvernement pour cette partie du chemin s'élèveront à $10,059,000, et il faut compter en outre $15,000,000 pour le matériel roulant. Ainsi les dépenses contractées par le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence de un quart des frais de construction, jointes aux $15,000,000 pour le matériel roulant, et y compris la garantie du gouvernement, représentent une valeur totale de $55,238,000, que nous nous trouverions détenir comme garantie absolue de notre propre garantie de $30,179,000. Où voyez-vous là qu'il y ait quelque chose d'imprudent ou de prodigue ? Mais, plus j'étudie ce contrat et plus j'en analyse les conditions, plus j'en suis satisfait. Je conseillerais à mes honorables amis de la gauche de se livrer à la même étude, afin de voir s'ils ne pourraient pas en arriver à la même conclusion. Le Grand Tronc-Pacifique loue le chemin de Moncton à Winnipeg durant 50 ans, et il devra dépenser en matériel $5,000,000 pour cette section de l'est. Nous détenons le chemin, le matériel et toutes les améliorations que la compagnie aura pu y faire, en garantie du bail ; et le chemin doit nous revenir au bout de 50 ans.

Eh ! bien, M. l'Orateur, c'est là un marché qui n'aurait pu être conclu, avec quelque chance de succès, que de cette manière et avec la compagnie même avec laquelle nous l'avons conclu. Aucune autre compagnie ne

pourrait accepter le même arrangement et trouver les moyens de le mener à bonne fin. Aucune autre compagnie ne pourrait prélever, sur ses obligations de seconde hypothèque, le reste du coût de la section des prairies, en plus du montant garanti par le gouvernement. Aucune autre compagnie n'aurait pu pourvoir ce chemin d'un matériel roulant représentant $20,000,000. Il fallait, pour que ce marché fût mené à bonne fin, tout le crédit de la Compagnie du Grand Tronc, venant à la rescousse du Grand-Tronc-Pacifique. Nous n'aurions pu y arriver d'aucune autre manière. Pour soutenir le Grand-Tronc-Pacifique, il y a tout le crédit et toutes les ressources de la Compagnie du Grand Tronc du Canada. Ces deux compagnies sont entièrement liées l'une à l'autre, ce qui nous offre un rare et heureux concours de circonstances dont le gouvernement eût été bien mal avisé de ne pas profiter. Et en saisissant cette occasion, nous nous trouvons nous être assurés la construction d'une ligne transcontinentale à des conditions qui sont, pour le moins, extraordinairement favorables. La Compagnie du Grand Tronc possède plus de ressources et de matériel qu'aucune autre compagnie du Canada, peut-être même qu'aucune autre compagnie d'Amérique. La Compagnie du Grand Tronc s'associe avec cette nouvelle compagnie, en prend le succès à sa charge, et entreprend de mener à bonne fin la construction de ce chemin.

Comme je l'ai dit déjà, le chemin revient au gouvernement à l'expiration de 50 ans. Quelle pourra bien en être la valeur ? Quel sera le chiffre de la population du Canada dans 50 ans ? A combien s'élèvera alors le trafic de ce chemin Le contrat contient des dispositions très bien établies au sujet des améliorations et du maintien de la voie d'après certaines conditions. Le gouvernement a le droit de forcer cette compagnie de maintenir son chemin au plus haut degré d'excellence possible. Au fur et à mesure que s'imposeront des améliorations en matière de chemin de fer, la compagnie devra adopter ces améliorations. Le maintien du chemin au plus haut point d'excellence est une des conditions expresses du contrat.

Quand ce chemin de fer reviendra au gouvernement dans 50 ans, est-ce trop s'avancer que de dire que sa valeur en sera au moins doublée ? Non, n'est-ce pas ? Il y a quelque chose de positivement merveilleux dans le développement des chemins de fer. Prenez, par exemple, le New-York Central. Ce chemin de fer tomba entre les mains de Cornelius Vanderbilt vers 1860. Les actions furent surélevées, et surélevées encore, à tel point que chaque dollar de ces actions représente aujourd'hui une dépense de 25 cents; et cependant ces actions continuent à rapporter un dividende de 6 pour 100 par année, dû au simple jeu automatique de l'augmentation du volume des affaires. Les mêmes conditions s'appliquent à tous les principaux chemins de fer, et s'appliqueront sans doute à cette nouvelle route. Ce nouveau chemin de fer devra inévitablement augmenter de valeur. Je crois qu'il n'est que juste de prévoir que quand ce chemin reviendra au gouvernement, la valeur en sera doublée. Le contrat stipule en outre que si, à l'expiration de 50 ans, le gouvernement ne décide pas d'exploiter lui-même le chemin, la Compagnie du Grand Tronc aura le droit de le prendre de nouveau à bail si elle peut offrir des conditions aussi favorables que celles que le gouvernement pourrait obtenir ailleurs. Eh! bien, pouvez-vous supposer qu'un chemin de fer, qui vaudra alors le double de ce qu'il vaut actuellement, pourra être loué une seconde fois à 3 pour 100 de ce qu'il en aura coûté pour le construire. Est-il déraisonnable de supposer que ce chemin deviendra alors une grande source de revenus pour le gouvernement? Ne pouvons-nous pas supposer qu'alors que le gouvernement continuera à garantir les obligations de ce chemin de fer à 3 pour 100, la compagnie paiera, lors de son second bail, au moins 6 pour 100 des frais originaux de construction ? C'est certainement là agir plus sagement que de se lancer dans la voie des constructions des chemins de fer aux frais de l'Etat. Dans tous les cas, c'est là un contrat qui va certainement permettre au gouvernement d'avoir un chemin de fer s'étendant d'un océan à l'autre, tout en laissant ce chemin de fer sous le contrôle absolu du gouvernement dans ses parties les plus essentielles.

Maintenant je désire entrer dans quelques détails de direction et d'exploitation pratique de ce chemin de fer. La distance, par le chemin de fer du Pacifique, de Montréal à Winnipeg, devra être, si je me trompe pas, de 1,435 milles, c'est-à-dire 11 milles de plus que la distance séparant Montréal de Winnipeg par le Pacifique. Et je doute même, quand les expertises seront entièrement terminés, qu'il y ait cette différence en faveur du Pacifique. La longueur de tout le chemin est bien plus considérable que celle du Pacifique, mais à l'ouest de Winnipeg il n'y a que ce supplément de 11 milles, et cela est insignifiant si l'on considère que chaque mille est destiné à développer un riche pays, qui apportera du trafic au chemin.

Le gouvernement se réserve le droit d'exploitation du chemin, ou le droit d'accorder ce pouvoir sur la ligne entière, de Winnipeg à Moncton, et de Winnipeg à Fort-Simpson ou Bute-Inlet, selon où se trouvera le terminus. La division de l'est, à partir de Winnipeg, deviendra une grande artère servant de débouché à l'ouest, et se raccordant avec tous les chemins venant de l'ouest à Winnipeg. Et si on peut alors transporter le grain à aussi bon marché à Québec, comme il peut être transporté à Boston ou à Portland, on se trouvera à diriger vers Québec et les provinces maritimes tout le trafic qu'on pourra désirer avoir. Le gouvernement a-t-il agi sagement en se réservant ce droit, et en établissant ces dis-

positions pour exploiter ce chemin conjointement et solidairement? Cela ne fait aucun doute, et nous nous demandons maintenant si le même droit ne pourrait pas être obtenu à des conditions raisonnables pour d'autres compagnies. Assurément, cela se peut.

Les critiques faites à ce sujet par mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux témoignent d'une ignorance complète des conditions se rattachant à cette question. Comme je l'ai dit hier soir, les voies de chemins de fer aux Etats-Unis, sont toutes de largeur uniforme, afin de faciliter l'échange du trafic, et d'éviter les changements de wagons quand il faut passer dans une voie dans une autre. Il n'y a plus, maintenant, de ces sortes de transferts. Les wagons se rendent de leur point de départ à leur point de destination, en passant sur dix ou douze réseaux différents, et les frais de transport se répartissent d'après le nombre de milles parcourus.

Et chaque fois qu'une compagnie de chemin de fer ne renvoie pas promptement les wagons qu'elle a empruntés, il leur faut payer une certaine somme chaque jour pour l'usage de ces wagons. Tout se fait avec méthode ; et même là où il n'existe aucuns arrangements spéciaux, si un chemin de fer fait passer ses wagons sur un autre chemin, il n'y a aucune difficulté à fixer les frais à payer. L'échange du trafic se poursuit méthodiquement, et le commerce afflue et passe d'un océan à l'autre, sur tous les chemins de fer, d'après des règles parfaitement établies. Si le Northern Central ou le Canadien du Pacifique, ou tout autre chemin de fer que ce soit, désire envoyer ses wagons à Québec par voie du Grand-Tronc-Pacifique, c'est la chose la plus aisée du monde de déterminer ce qui devra revenir à chaque compagnie. Et si un différend s'élève, le gouvernement peut intervenir à titre d'arbitre et décider suivant ce qu'il croira être juste et équitable. Mais si ces chemins désirent utiliser le Grand-Tronc-Pacifique comme partie de leurs propres lignes, il ne saurait y avoir aucune difficulté. Nous savons déjà cela par expérience. Je passe moi-même, presque chaque semaine, sur un chemin de fer qui est utilisé par deux lignes sur un parcours de 229 milles. Je veux parler de la section Saint-Thomas-Détroit de 110 milles, et de la section Saint-Thomas-Buffalo de 119 milles. Chacune de ces lignes a ses propres remises, ses propres appareils, ses propres locomotives ; chacune de ce lignes fait circuler ses propres trains, et tout cela se fait sans provoquer la moindre difficulté. La circulation des trains est soumise à des règles fort simples. Les trains de voyageurs ont la préséance sur les trains de marchandises ordinaires. Tout se fait avec système, et tout fonctionne sans heurts ni froissements. Si l'on peut exploiter un chemin où il y a deux divisions, on peut parfaitement en exploiter un où se trouveront trois ou quatre ou même jusqu'à douze

M. CHARLTON.

divisions. Le même système peut s'appliquer à plusieurs comme à seulement deux ou trois. La circulation des wagons Pullman et wagons ordinaires se fait suivant des règles méthodiques et fort simples. Un Pullman part de New-York ou de Boston et se rend à San Francisco, et cela ne fait aucune différence que ce soit sur deux ou six chemins de fer différents. Tout s'ajuste parfaitement, à la satisfaction de chaque chemin de fer, et tout se passe sans encombre. Le même système peut être introduit en ce pays, et il serait absurde de prétendre que cela ne se peut pas. Nous avons en outre cet avantage, au Canada, qu'alors qu'aux Etats-Unis tout cela est sujet à des arrangements mutuels et peut être complètement annulé par les exigence d'une compagnie, c'est le gouvernement fédéral qui intervient ici à titre d'arbitre, pour forcer les compagnies intéressées à observer les dispositions de l'article 24.

Cette compagnie, comme garantie de bonne foi, dépose entre les mains du gouvernement la somme de $5,000,000, et ces cinq millions devront rester aux mains du gouvernement jusqu'à ce que la compagnie ait complètement exécuté ses engagements. S'il arrive, cependant, qu'il ne manque plus que trois ou quatre millions à la compagnie pour terminer les travaux, alors le gouvernement pourra lui permettre d'utiliser les cinq millions en dépôt. Mais le gouvernement détient ces cinq millions en espèces ou valeurs convertibles, en outre de toutes ces autres conditions. Le gouvernement a le contrôle des taux de transport, et a le droit en tout temps de procéder à la vérification des comptes. En tout temps il peut aussi charger son comptable d'examiner les livres de la compagnie, et de s'assurer si les comptes et les rôles de paye n'ont pas été indûment majorés. Il peut toujours savoir exactement où en est le chemin de fer, quelles sont ses recettes, quels devraient en être les dividendes, et si les taux peuvent être abaissés sans causer de préjudice à la compagnie. Comparez cela avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, où nous n'avons aucun droit d'intervenir à moins que les dividendes ne soient de 10 pour 100. Il ne faut pas non plus oublier que cette nouvelle compagnie peut être taxée, alors que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne l'est pas. On n'accorde à cette nouvelle compagnie ni subventions ni concessions de terres, à moins que vous ne considériez comme subvention l'intérêt de sept ans sur la garantie des frais de construction de la section des montagnes. Comparez cela avec la première proposition que nous a faite la compagnie même du Grand-Tronc-Pacifique.

La compagnie a soumis au gouvernement une proposition relative à la construction d'une voie ferrée à partir de North-Bay. Elle voulait avoir une subvention de $6,400 et 5,000 acres de terre par mille équivalant à au moins $15,000. Comparez le marché actuel à cette demande. Je crois que le

gouvernement a exigé le plus possible de la part du chemin de fer du Grand Tronc. Je crois que M. Hay était prêt à abandonner la partie, si on lui eût demandé une seule concession de plus. Je crois être à portée de savoir que le gouvernement a obtenu la dernière concession possible de la part des administrateurs du chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, et que cela soit admis ou non maintenant, l'avenir prouvera que le gouvernement a fait un marché avantageux.

Je crois que le gouvernement a bien mérité en refusant la concession de terres et que son mérite est d'autant plus grand qu'il prît pour règle uniforme de ne pas en accorder. Sous ce rapport, plus encore peut-être que sous tout autre rapport, le gouvernement a bien mérité de la patrie. Comparez cela au programme de l'ancien gouvernement. Ce gouvernement a octroyé à des chemins de fer 57,087,000 acres de terres—tout un empire imprudemment sacrifié. Il a prodigalement dissipé notre héritage, sans la moindre idée apparente de la valeur future de ces terres. Il a donné nos terres avec autant de désinvolture que vous donneriez les cailloux d'un ruisseau, et sur cette étendue de 57,087,000 acres, 29,986,000 ont été acquis et sont passés hors de la possession du gouvernement. MM. Mackenzie et Mann ont pu faire une vente de terres de $12,000,000, si je suis bien informé.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que cela comprend le chemin de fer du fleuve Yukon?

M. CHARLTON : Non. Le chemin de fer est quelque peu au sud du Yukon. Nos honorables amis de l'opposition peuvent réclamer tout le mérite qui leur appartient relativement à ce programme, remarquable surtout par le gaspillage auquel il a donné lieu. J'espère que le gouvernement libéral ajoutera encore un nouveau lustre à ses brillants états de service sous ce rapport en continuant à mettre en vigueur le principe que nous avons préconisé lorsque nous étions dans l'opposition, principe qui se résume par ces mots: la terre pour le colon et le colon pour la terre.

En ce qui concerne la question des subventions, je ne crois pas devoir prendre l'attitude prise par un grand nombre de députés d'Ontario. Les subventions judicieusement distribuées sont une chose juste et convenable. On peut subventionner des chemins de fer, et par là assurer la construction de voies ferrées qui sans cela ne pourraient pas être construites et dont les avantages pour le pays sont pourtant incontestables. De plus, à cet égard, en ce qui concerne son système de subventions aux chemins de fer, le gouvernement a adopté un principe qui lui fait beaucoup d'honneur. Il a posé en principe qu'un chemin de fer subventionné doit transporter les malles gratuitement, et je crois qu'il doit fournir un wagon-poste et un courrier de chemin de fer—le directeur général des Postes rectifiera si je suis dans l'erreur—il doit transporter gratuitement les effectifs militaires, de fait, il doit faire gratuitement tous les services du gouvernement jusqu'à concurrence de 3 pour 100 d'intérêt sur le total de la subvention accordée. Dans ces conditions, et avec de semblables stipulations, je crois que l'on peut raisonnablement octroyer, dans de judicieuses limites, des subventions aux entreprises méritoires, nonobstant les clameurs qui ont été soulevées.

M. MONK : Est-ce que le contrat contient quelques-unes de ces conditions ?

M. CHARLTON : Il n'y a pas de subventions dans le contrat. Maintenant, je désire parler des sages conditions contenues dans cette convention pour le plus grand avantage du public. On a apporté beaucoup de soin sous ce rapport. Nous n'avons pas de ministre de Chemins de fer et Canaux ayant carte blanche en ce qui concerne la construction d'une ligne transcontinentale. Ce serait sans doute une position très agréable à occuper pour un fonctionnaire public; mais pour la construction de la section de l'est, nous établissons une surveillance conjointe de la part de la compagnie et de la part du gouvernement. La compagnie a intérêt à ce que le chemin soit construit de la façon la plus économique possible, vu qu'elle doit payer 3 pour cent sur le coût. Elle a la surveillance conjointe avec le gouvernement en ce qui concerne l'adjudication des entreprises et la construction de la ligne. Cette disposition assurera—peut-être qu'une semblable disposition ne serait pas nécessaire avec un gouvernement comme celui-ci—l'économie de la construction dans les limites du possible. Puis nous avons une disposition, dans l'intérêt public, à l'effet que le type du chemin, à l'ouest de Winnipeg, sera égal au type du Grand Tronc entre Toronto et Montréal. C'est là un type de beaucoup supérieur à celui de n'importe quel chemin que l'ouest possède actuellement.

Un DEPUTE : Non.

M. CHARLTON : Oui. Le réseau Mackenzie et Mann a des rails de 60 livres. Le Grand Tronc entre Montréal et Toronto a des rails de 80 livres et, dans certaines sections, des rails de 90 livres. C'est un chemin de première classe, avec les meilleurs ponts et des rampes à faible inclinaison. Et si cette disposition du contrat est mise à exécution et si le Grand Tronc construit dans l'ouest un chemin qui ne soit pas inférieur au Grand Tronc entre Montréal et Toronto, il construira un chemin de fer qui sera de 30 ou 40 pour 100 supérieur à n'importe quel chemin de la région de l'ouest. Comparez ces conditions à celles qui ont été imposées au chemin de fer Canadien du Pacifique lorsqu'il a été construit. Cette compagnie s'engageait à construire un chemin égal au type de l'Union Pacific lorsqu'il a été d'abord construit—un chemin dont les rails étaient posés sur des traverses de liard, éloignées l'une

de l'autre de deux pieds, ballasté avec de la terre gelée, durant l'hiver, et dont l'inclinaison des rampes s'élevait jusqu'à 90 et même 100 pieds au mille. Il y a d'autres conditions importantes dans ce contrat. Nous avons dans l'article 16 une disposition à l'effet que le gouvernement peut améliorer la section de l'est. De sorte que, si ce chemin n'est pas entretenu de façon à répondre aux besoins du gouvernement de façon à assurer le commerce des ports maritimes et de Québec, le gouvernement peut intervenir, mettre le chemin dans l'état requis pour cette fin et porter le coût de ces améliorations au débit de la compagnie.

L'honorable M. HAGGART : Non, non.

M. CLANCY : L'intérêt.

M. CHARLTON : Oui, à la compagnie. Le coût est capitalisé aux frais de la compagnie. Le gouvernement adopte des dispositions sévères au sujet de la section est, afin de se prémunir contre la détérioration de la ligne, afin d'assurer l'entretien de cette section et d'y maintenir le même degré d'efficacité que sur le reste du chemin. Puis il y a la disposition dont j'ai déjà parlé au sujet des droits de traction, disposition formulée dans l'intérêt de l'expéditeur de l'ouest et dans l'intérêt de tout le pays, et qui sera d'un très grand avantage pour toutes les entreprises de transport du Canada.

Le gouvernement a une hypothèque sur la voie et le matériel de roulement, et c'est là une sûreté très suffisante pour toutes ses avances sous forme de garantie. Puis il y a une clause qui pourvoit à l'achat de matériaux canadiens. Mes honorables amis de la gauche pourront dire que cela ne signifie rien, parce que la compagnie n'est pas obligée d'acheter des matériaux canadiens, à moins qu'elle ne puisse se les procurer à des conditions aussi avantageuses que les autres matériaux. Mais je crois que cette clause nous assure un avantage important. Le temps viendra, et il viendra très prochainement, à moins que nous n'obtenions des Etats-Unis des conditions commerciales avantageuses, où nos droits de douane seront assez élevés pour assurer l'achat des matériaux en Canada ; et cette condition comportant que la compagnie devra acheter ses matériaux en Canada sera d'un grand avantage pour les intérêts manufacturiers du pays. Puis, le gouvernement a la surveillance en ce qui concerne les prix de transport, comme je l'ai déjà dit. Il a pourvu à l'exploitation continue et efficace du chemin, et cette condition est garantie par un dispositif de la convention qui dit que lorsque le bail sera rédigé, le gouvernement aura plein pouvoir d'imposer des amendes en cas de non-exécution de cette condition. Cette convention stipule que les prix de transport, en ce qui concerne le commerce d'exportation, ne seront pas plus élevés pour les ports canadiens que pour les ports américains. Il faut absolument que la compagnie mette les ports de mer canadiens sur un pied d'égalité avec les autres ports de mer en ce qui concerne les avantages offerts. On a dit hier soir que la compagnie pourrait éluder cette condition en envoyant ses agents dans l'ouest pour recueillir les produits à destination des ports américains. Si elle faisait cela, elle violerait la clause 43 qui décrète qu'il n'y aura pas de distinction de la part d'une compagnie de chemin de fer en faveur des routes américaines. Puis il y a une condition à l'effet que la compagnie fournira des facilités d'expédition suffisantes à Port-Simpson, Québec, Halifax, Saint-Jean ou tout autre port de mer qu'atteindra son commerce de transport. On a tenté hier soir de créer l'impression que sur les $45,000,000 de capital-actions que doit lancer cette compagnie, $25,000,000 devaient être arrangés d'une façon telle que ceux qui ont la disposition de cette entreprise mettraient ces millions dans leur poche—qu'ils les escroqueraient. Mais les $22,000,000 d'actions privilégiées sont pour acquérir pour $20,000,000 valant de matériel de roulement pour le chemin. C'est à cela qu'elles seront consacrées. Les $25,000,000 d'actions ordinaires doivent être mis de côté et lancés sur le marché dans le but de construire des élévateurs et autres installations destinées à faciliter l'expédition des produits au terminus de la route conformément aux conditions stipulées par le gouvernement. De sorte que ce contrat nous offre d'amples garanties pour l'exécution de toutes les conditions stipulées dans la convention.

Pour résumer la question : En vertu de cet arrangement, nous sommes sur le point de nous procurer une ligne transcontinentale. Nous n'avons pas concédé de terres dans ce but. Nous payons l'intérêt durant sept ans sur le coût de la section de l'est, et sur la partie garantie de la section des montagnes, ce coût ne dépassant pas $14,500,000. Et à l'expiration de cinquante ans, lorsque la valeur de cette propriété sera de beaucoup augmentée, elle reviendra en notre possession. Telles sont en peu de mots les grandes lignes de cette convention. Je veux comparer ce marché avec le premier marché qui ait été conclu en ce pays pour une route transcontinentale. Je crois que ce contraste offrira matière à réflexion. En faisant cette comparaison, je tiens à dire que je ne veux nullement déprécier l'administration du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'admire le courage, la force, l'énergie et l'activité qui ont caractérisé ce mouvement dès ses débuts. Je ne critique ni le chemin de fer Canadien du Pacifique, ni le syndicat du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais je critique le gouvernement d'alors. En 1886, je recevais de lord Mount-Stephen une lettre me complimentant et me remerciant d'un discours dans lequel j'attaquais la politique du gouvernement et au cours duquel je démontrais quels énormes privilèges la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait obtenus,

quel marché avantageux elle avant conclu avec le gouvernement. Cette lettre me félicitait d'avoir tâché d'agir avec justice, et l'on m'informait que mon discours avait beaucoup contribué à affermir le crédit de la compagnie. Je puis donc dire maintenant que, tout en démontrant l'imprudence du gouvernement d'alors, je répudie toute intention de déprécier le mérite des gens qui en ont profité.

Lorsque ce contrat a été conclu avec le syndicat en 1881, il pourvoyait à la construction d'une ligne entre Calender et Port-Moody. Certaines parties de cette ligne devaient être construites par le gouvernement. La section du lac Supérieur, entre le lac Supérieur et Selkirk, longueur, 405 milles : la section de l'ouest, entre Port-Moody et Kamloops, en remontant les canyons de la Thomson et du Fraser, longueur, 238 milles, soit un total de 643 milles que le gouvernement devait construire et livrer gratuitement au syndicat. Le reste du chemin devait être construit par le syndicat. Sa longueur était de 1906 milles. Or, toutes les subventions, toutes les concessions de terre, tous les cadeaux de chemins de fer en état d'exploitation que le syndicat a reçus n'étaient applicables qu'à la construction de ces 1,906 milles de chemin. Voyons ce qu'il a reçu. Il a reçu un subside de $25,000,000 ; il a reçu les 643 milles de chemins de fer achevés qui avaient coûté, y compris les études de lignes, $35,000,000 en chiffres ronds; il a reçu 25,000,000 d'acres de terres valant au bas mot $3 l'acre, soit $75,000,000. Sa subvention en argent pour les 1906 milles s'élevait donc à $13,000 par mille ; sa subvention représentée par le cadeau que lui a fait le gouvernement des 643 milles dont la construction avait coûté $35,000,000, s'élevait à $18,300 par mille ; sa subvention représentée par les 25,000,000 d'acres de terres valant $75,000,000, ainsi que les résultats l'ont prouvé, s'élevait à $38,300 par mille. De sorte que le syndicat, pour la construction de 1906 milles, la partie qui a été construite par lui entre Calender et Port-Moody, a reçu en argent, en chemin achevé et livré et en terres dont la valeur est estimée à $3 l'acre, une subvention totale de $69,700 par mille. J'espère que mes honorables amis de l'opposition prendront note de ceci. C'était là une subvention assez suffisante—$13,100 en argent par mille, $18,500 par mille représentant la valeur du réseau que le gouvernement avait construit et qu'il lui a cédé et $38,300 en terres valant $3 l'acre.

M. McCREARY : Que dites-vous des taxes ?

M. CHARLTON : Nous y arriverons plus tard.

M. COWAN : Il en reste encore à citer.

M. CHARLTON : Comparez cela maintenant au projet que nos honorables amis condamnent aujourd'hui. Voici un projet qui nous coûtera, en intérêt, au lieu des subventions, $14,500,000, soit $4,600 par mille pour toute la ligne, au lieu de $69,700 par mille pour 1,906 milles.

Est-ce que ce contraste n'étonne pas mes honorables amis? Et peuvent-ils, en se rappelant leurs propres antécédents, se lever en cette Chambre et condamner ce projet modéré et judicieux, conçu dans l'intérêt du peuple et devant être mené à bonne fin au prix d'une dépense aussi minime ?

Maintenant, faisons un résumé de ces subventions. Subvention au chemin de fer Pacifique Canadien, sur 1,906 milles, $25,-000,000; coût des études de lignes et du chemin cédé à la compagnie, $35,000,000; valeur totale de 25,000,000 d'acres de terres—et je dois dire ici qu'une partie de ces terres a été rachetée à $1.50 l'acre, soit pour une valeur de $10,000,000, mais la moyenne du tout peut être calculée à au moins $3 l'acre— 25,000,000 d'acres de terres à $3 l'acre vaudraient $75,-000,000; total des subventions applicables au 1,906 milles du chemin de fer construit par le Pacifique Canadien, $135,000,000. Comparez cela au projet actuel que l'on condamne comme extravagant. Aide au Grand-Tronc-Pacifique sous forme d'intérêts, disons $14,-500,000; différence en faveur du chemin de fer Pacifique Canadien, $120,500,000. Cela semble incroyable, mais c'est un fait brutal, et j'ai cru qu'il serait peut-être bon de rappeler à nos amis de la gauche ce qu'ils ont fait autrefois afin de les encourager à condamner ce que nous voulons faire en accordant à cette ligne environ un dix-septième par mille de ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique a reçu de leur part.

A une heure, la séance est levée.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

M. CHARLTON : M. l'Orateur, au moment de la suspension de la séance, je venais de terminer un exposé comparatif de l'aide accordée par le gouvernement à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de celle qui sera accordée à l'entreprise maintenant à l'étude. J'avais donné la valeur des placements du gouvernement sur les chemins qui ont été transportés à cette compagnie, le montant de la subvention en argent, et la valeur de la concession de terres a été créée de terres. On prétendra peut-être que la valeur de la concession de terre a été créée par la construction du chemin, et que nous ne devons pas considérer cette valeur comme un subside en ce qui concerne l'aide accordée à cette ligne. Laissant cette question de côté pour le moment, je dois dire que, dans le cas actuel du moins, nous n'accordons aucune concession de terres à l'entreprise, et que l'augmentation de la valeur des terres qui résultera de la construction du chemin s'effectuera au profit du gouvernement et du pays, et non au profit d'une compagnie de chemin de fer. Je vais maintenant signaler d'autres différences dans les condi-

tions de ces deux entreprises en ce qui concerne la position du gouvernemnt dans chaque cas, et la première dont je vais parler, M. l'Orateur, est l'exemption d'impôts en faveur du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette exemption est contenue dans l'article 16 de la convention de la compagnie et elle est comme suit :

Le chemin de fer Pacifique Canadien et toutes les stations, emplacements de stations, ateliers, constructions, parcs et autres propriétés, matériel roulant, et accessoires requis et employés pour la construction et l'exploitation du chemin, et le capital-actions de la compagnie seront perpétuellement exempts d'impôts de la part du Dominion ou de la part de toute province qui sera établie plus tard ou de toute municipalité située dans cette province.

Naturellement, cette exemption est perpétuelle. Je n'ai pas besoin de signaler le fait qu'aucune condition semblable ne s'applique au projet du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Dans le cas actuel, il n'y a pas d'exemptions d'impôts sur la propriété de la compagnie, et celle-ci sera assujettie à toutes les conditions auxquelles peuvent être assujetties les compagnies de chemin de fer relevant des autorités fédérales ou provinciales. Je vais maintenant parler de la disposition relative à l'exemption d'impôt en faveur des terres concédées au chemin de fer Canadien du Pacifique, laquelle exemption est aussi contenue dans l'article 16 et se lit comme suit :

Et les terres de la compagnie, dans les Territoires du Nord-Ouest, jusqu'à ce qu'elles aient été vendues ou occupées, seront également exemptes de ces impôts durant vingt ans à dater du temps où elles auront été concédées par la Couronne.

Ces terres ont été concédées il y a plus de vingt ans, et aucun impôt n'a encore été payé. Les terres sont encore virtuellement exemptes d'impôts.

Je mentionnerai ensuite, comme contraste, le monopole du transport accordé au chemin de fer Canadien du Pacifique et s'appliquant à tous les Territoires du Nord-Ouest. L'article accordant ce monopole est l'article 15 de la convention ou du contrat. Il se lit comme suit :

Durant vingt ans à partir de cette date, la construction d'aucune ligne de chemin de fer ne sera autorisée par le parlement fédéral au sud du chemin de fer Pacifique Canadien, excepté les lignes qui se dirigeront vers le sud-ouest ou vers l'ouest et le sud-ouest ; ni à une distance de moins de quinze milles de la latitude 49. Et lors de l'établissement de toute nouvelle province dans les Territoires du Nord-Ouest, des mesures seront prises pour la continuation de cette prohibition après cet établissement jusqu'à l'expiration de ladite période.

Voici une condition qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique le monopole absolu du transport dans toute l'étendue des Territoires du Nord-Ouest. Nulle ligne ne devait être construite au sud de cette voie ferrée jusqu'à une distance de moins de 15 milles de la frontière américaine, nul raccordement avec un chemin de fer américain n'était possible sous l'empire des dispositions de cet article. Grâce à ce dispositif de son contrat, le chemin de fer Canadien du Pacifique jouissait d'un monopole absolu en fait de transport dans le Nord-Ouest. Comparez cette disposition avec celle du projet du Grand-Tronc-Pacifique et vous constaterez qu'on ne lui donne pas de semblable monopole, qu'on ne lui accorde aucun privilège spécial en fait de transport, mais que ce chemin devra soutenir la concurrence de toutes les autres lignes sans intervention de la part du gouvernement pour lui aider en aucune manière à se procurer une clientèle.

Je vais maintenant signaler la différence qui existe relativement à l'entrée en Canada des matériaux pour la construction de la ligne. En vertu de l'article 10 de cet acte, il est entendu que le gouvernement :

Permettra aussi l'admission en franchise de tous les rails d'acier, éclisses et autres attaches, clous barbelés, boulons et écrous, fil de fer, bois de construction et tous les matériaux pour les ponts devant être employés à la construction primitive du chemin de fer et d'une ligne télégraphique reliée à ce chemin, et tous les appareils télégraphiques requis pour l'équipement primitif de cette ligne télégraphique; et transportera à la compagnie au prix de revient, avec intérêt, tous les rails et attaches achetés durant l'année 1879 et depuis, et tous les autres matériaux de construction en la possession du gouvernement ou achetés par lui, d'après une estimation—ces rails, attaches et matériaux n'étant pas requis par lui pour la construction desdites sections du Lac Supérieur et de l'Ouest.

Eh bien, M. l'Orateur, cette exemption de droits en ce qui concerne les matériaux a été plus tard considérée comme devant s'appliquer aux matériaux employés à la réfection des ponts, de longues années après la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas de semblables priviléges, n'a pas de semblables exemptions ; il lui faut payer les droits sur tous les matériaux qu'il importe. C'est là un autre contraste entre les conditions applicables aux chemins.

On a alors obligé le chemin de fer Canadien du Pacifique à déposer $1,000,000 comme garantie. Le Grand-Tronc-Pacifique est obligé de déposer $5,000,000 comme garantie—cinq fois plus que la somme exigée du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Puis, on ne pouvait toucher au chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui concerne la fixation de ses prix de transport avant qu'il pût payer un dividende de 10 pour 100. Le gouvernement ne pouvait intervenir dans les affaires de la compagnie avant qu'elle payât un dividende de 10 pour 100. L'article 18 de l'acte pourvoyait à cela. Le gouvernement peut intervenir en tout temps en ce qui concerne la réglementation des prix de transport du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, selon son bon plaisir et lorsqu'il le jugera à propos, sans au-

cun égard pour le maximum de dividende que la ligne pourra gagner.

Puis le gouvernement a avancé au chemin de fer Canadien du Pacifique les trois quarts du coût des rails qu'il a importés. Cette disposition est contenue dans le paragraphe (c) de l'article 9 de cet acte qui se lit comme suit :

Si en aucun temps, la compagnie fait livrer sur la ligne ou près de la ligne, à un endroit satisfaisant pour le gouvernement, des rails d'acier ou des attaches devant être employés à la construction du chemin de fer, mais par anticipation aux besoins de cette construction, le gouvernement, sur requête de la part de la compagnie, devra, aux termes et conditions déterminés par lui, avancer sur ces matériaux les trois quarts de leur valeur à l'endroit où ils auront été livrés.

Il n'y a pas de semblable condition en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique. Toutes ces conditions étaient, dans leur application, particulières au chemin de fer Canadien du Pacifique—exemption de l'impôt. monopole du transport, exemption des droits, avances sur le coût des rails, toutes ces conditions spéciales accordées à cette compagnie en sus des énormes subventions dont j'ai parlé, étaient particulières à son cas et ne s'appliquent pas au cas du Grand-Tronc-Pacifique. Nous avons encore un autre contraste entre les conditions offertes à ces deux chemins. Dès que le gouvernement eût payé ces $25,000,000 en argent, dès qu'il eut transporté à la compagnie des chemins dont la construction avait coûté $35,000,000 et dès qu'il lui eut donné ces 25,000,000 d'acres de terres afin d'aider à la construction de 1,906 milles de chemin, la surveillance du gouvernement cessa. Le chemin peut en tout temps échapper au contrôle du gouvernement. Il peut passer entre les mains de propriétaires étrangers. Il peut être recueilli par un syndicat Morgan. Il n'y a rien qui puisse assurer à ce pays la possession du chemin comme route canadienne. Il peut être acquis par des compagnies étrangères en tout temps et il n'y a pas de garantie qui puisse prévenir une pareille éventualité. Tel n'est pas le cas en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique.

La maîtrise exercée par l'Etat sur le Grand-Tronc-Pacifique est ininterrompu. Le Grand-Tronc-Pacifique devra rester une voie canadienne; on ne pourra jamais en faire autre chose. Il lui faudra rester sous la direction canadienne ; et nous nous assurons la maîtrise d'une ligne, dirigée par nous, et, qui ne peut sortir de nos mains. Puis, le chemin de fer Canadien du Pacifique n'était tenu de donner aucun privilège de circulation à qui que ce soit sur aucune partie quelconque de sa ligne: le Grand-Tronc-Pacifique devra permettre à d'autres compagnies d'utiliser sa voie d'un océan à l'autre, à la dictée et sous la direction du gouvernement.

Je le répète, en tout cela, les fonctionnaires du chemin de fer Canadien du Pacifique ne sont pas à blâmer. Ils ont simplement conclu avec le gouvernement le marché le plus avantageux possible. Ils ont fait un contrat à leur avantage, et par là ils ont montré leur pénétration. Ils ont créé une propriété d'une énorme valeur; c'est la plus belle spéculation de chemin de fer qu'on ait jamais tentée; c'est le plus brillant succès au monde dans l'histoire des chemins de fer. Les nababs, si je puis les appeler ainsi, les administrateurs du Canadien du Pacifique, n'étaient pas à blâmer; l'odieux, s'il en est, s'attache au gouvernement qui a accordé ces conditions et négligé en ce faisant de sauvegarder les intérêts du peuple.

Sans doute, à l'époque où le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique fut accordé, les conditions n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui. Le Nord-Ouest était alors en grande partie une solitude; le succès d'un chemin de fer transcontinental était problématique. Il ne fallait pas songer à obtenir des conditions aussi favorables que celles que nous pouvons obtenir aujourd'hui que ce pays est mieux connu et qu'il a été démontré qu'un chemin de fer transcontinental peut obtenir du trafic et un trafic assez considérable pour payer des dividendes sur le coût de construction. Toutefois, il était très évident à cette époque, et l'opposition d'alors prétendit que les conditions accordées au chemin de fer Canadien du Pacifique étaient extravagantes. On fit observer que nous construisions virtuellement un chemin pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et que nous le leur remettions; bien plus, que nous pourrions tout aussi bien construire le chemin nous-mêmes, et en être propriétaires, puis le vendre, s'il le fallait. Le plan de Mackenzie était de construire un chemin depuis le lac Supérieur jusqu'à Selkirk, sur la rivière Rouge. Ce chemin était presque terminé lorsque le contrat en question fut passé. On se préparait à prolonger ce chemin jusqu'au col de la Tête-Jaune, et un tronçon de cent milles de longueur était en voie de construction; on était à construire un embranchement de Selkirk à Pembina pour se relier aux lignes des Etats-Unis. Notre prétention, en discutant les conditions du contrat, étaient que si la construction du chemin Mackenize était poussée vigoureusement jusqu'au col de la Tête-Jaune, nous serions alors en mesure d'obtenir la construction de toute la ligne en cédant à la compagnie comme gratification, la partie du chemin de déjà construite. Sans doute, l'affaire aurait pu se conclure; et si elle s'était conclue, la dépense pour le pays n'aurait pas été le tiers de ce qu'elle a été par suite du plan adopté par le gouvernement conservateur.

Ce sont là les contrastes que l'on relève entre les politiques des deux gouvernements en ce qui regarde une ligne transcontinentale, contrastes entre les subventions accordées dans un cas et dans l'autre : dans un cas $135,000,000 en évaluant la terre à moins que sa valeur marchande d'aujourd'hui ; dans l'autre cas, $14,500,000, en chiffres ronds ; l'excédent en faveur des pro-

moteurs du chemin de fer Canadien du Pacifique, étant de $120,500,000.

Or, il n'était nullement nécessaire d'accorder ces conditions au chemin de fer Canadien du Pacifique, puisqu'une offre plus avantageuse avait été faite.

Pendant que ce contrat était à l'étude, on nous offrit de construire ce chemin de fer moyennant 3,000,000 de moins d'acres de terres, et $3,000,000 de moins de subventions ; le chemin devait être sur le modèle de l'Union-du-Pacifique, tel qu'il était alors. et non pas de l'Union-du-Pacifique au moment de sa construction ; et la différence était très grande. Cette offre ne demandait aucune exemption de taxes, aucune exemption de droits sur l'outillage ; elle laissait au gouvernement la réglementation du tarif des transports ; et lui permettait de faire l'acquisition du chemin à des conditions favorables. Cette seconde offre, pour toutes ces raisons, était infiniment préférable à la première.

M. CLANCY : C'était là une offre trompeuse faite par les amis de l'honorable député au dernier moment.

M. CHARLTON : Cette offre trompeuse faite par un syndicat trompeur était accompagnée d'un dépôt en banque de $1,395,000.

Quelques VOIX : Très bien !

M. CHARLTON : C'était $395,000 de plus qu'on n'exigea du chemin de fer Canadien du Pacifique ; et la meilleure manière de démontrer que cette offre n'était pas sérieuse, aurait été de l'accepter et d'encaisser le dépôt, si on ne l'avait pas exécutée.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. CHARLTON : Qui a fait cette offre ? W. P. Howland, de Toronto, A. R. McMaster, de Toronto, H. H. Cook, de Toronto.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Oui, un particulier de fortune et d'initiative.

Une VOIX : Tous libéraux.

M. CHARLTON : Oui ; je suis heureux de le dire. James McLaren, d'Ottawa, un millionnaire ; William Hendrie, d'Hamilton ; John Stuart, d'Hamilton ; John Walker, de London ; D. Macfie, de London ; K. Chisholm, de Brampton ; John Proctor, d'Hamilton ; P. S. Stevenson, de Montréal ; A. T. Wood, d'Hamilton ; A. W. Ross, de Winnipeg ; George A. Cox, de Peterborough.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Un particulier très riche, capable de subventionner son entreprise en aucun temps de plusieurs centaines de mille dollars.—P. Howland, de Toronto ; P. Larkin, de Sainte-Catherine ; Allan Gilmour, d'Ottawa, un marchand de bois millinnaire ; John Carruthers, de Kingston ; W. D. Lavitt, d'Yarmouth ; Alexander Gibson, de Fredericton, un propriétaire de scieries et millionnaire, du Nouveau-Brunswick ; Barnet et McKay, de Renfrew. Cette liste comprenait les noms d'au moins cinq millionnaires. Ces gens auraient pu fournir toutes les garanties et tout l'argent nécessaire pour mener cette entreprise à bonne fin avec l'aide demandée au gouvernement. Comme preuve de leur bonne foi, ils déposèrent $500,000 à la banque d'Ottawa, $500,000 à la banque du Commerce et $395,000 dans d'autres banques.

C'était $395,000 de plus que le montant exigé par le gouvernement du syndicat du chemin de fer Canadien du Pacifique. Et pourtant, certains honorables députés nous disent que ce n'était pas là une offre sérieuse. C'est que pour se laver de l'odieux qui doit s'attacher à eux pour avoir refusé une telle offre, ils ne trouvent que cette défense cousue de fil blanc.

Quelques VOIX : Très bien !

M. CHARLTON : Or, M. l'Orateur, comment ce deuxième syndicat soutient-il la comparaison avec le premier? Les signataires du contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique: Charles Tupper. . . .

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. CHARLTON : Etait-il archi-milionnaire à cette époque? Je suppose bien qu'il aurait pu payer ses dettes; je ne sais trop ce qui lui serait resté après cela. Il y avait George Stephen; celui-ci était un particulier de grands moyens probablement, attaché à la banque de Montréal. Il y avait Duncan McIntyre, qui devint milionnaire plus tard, mais ne l'était pas à cette époque. Il y avait J. S. Kennedy, R. B. Angus, J. J. Hill (pour George Stephen), Morton, Rose et Cie, et Kohn, Reineach et Cie. La deuxième offre fut faite par nombre de particuliers, tous Canadiens. Dans cette première offre, nous avons: M. Hill, un citoyen des Etats-Unis. . .

M. HENDERSON : Un Canadien.

M. CHARLTON : Il demeure à Saint-Paul; Morton, Rose et Cie, des banquiers anglais; Kohn, Reinack et Cie, des banquiers de Paris. La seconde offre était signée par des hommes d'un plus grand poids, d'une plus grande solvabilité, tous Canadiens. Cette offre avait l'avantage, outre ceux que j'ai énumérés plus haut, de mettre ce chemin sous la direction de Canadiens; elle stipulait que les directeurs seraient sujets anglais, et elle donnait au pays toutes les assurances quant à la gestion du chemin. Cette offre était pour plusieurs millions de dollars préférable à celle du premier syndicat. La stipulation en vertu de laquelle les immeubles de la compagnie étaient assujettis à l'impôt aurait par elle-même été d'un très grand avantage pour les colons de l'ouest. A tous égards, c'était là une offre qu'il aurait été dans l'intérêt du pays d'accepter. Elle aurait laissé la compagnie sujette à la surveillance de l'Etat en ce qui regarde le tarif des transports, qui fût soustrait entièrement

à notre réglémentation dans le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Mais voilà assez de comparaisons, M. l'Orateur ; elles établissent toutes la supériorité du projet du Grand-Tronc-Pacifique sur tout autre projet qui ait jamais été soumis à notre peuple ; et elles établissent cette supériorité d'une manière très frappante. Je demanderai à mes honorables amis, dans leur critique des obligations imposées par ce contrat, de se rappeler, en premier lieu, ceci : l'argent dépensé sur un chemin qui doit être loué à une compagnie solvable à un prix couvrant l'intérêt sur le prix de construction, n'ajoute réellement pas à nos obligations. Je les prie de se rappeler que la garantie des titres sur la section en montagne de la division de l'ouest et le coût de la division de Winnipeg à Moncton, n'ajoutent pas en réalité à notre dette. Car nous avons, tout d'abord, la garantie d'une compagnie solvable de payer l'intérêt, et nous aurons à l'expiration de cinquante ans, lorsque le chemin nous reviendra, une propriété dont la valeur représentera une somme infiniment plus grande que le coût du chemin ou les obligations s'y rapportant. Je demanderai à ces messieurs de se rappeler en second lieu, que les intérêts, les richesses, la population, les ressources, les revenus de notre pays sont appelés à augmenter grandement dans un avenir prochain. Nous bâtissons, non pour le présent, mais pour l'avenir. Nous contractons des obligations qui aboutiront dans cinq ans, lorsque le chemin établi au moyen de ces obligations, sera grandement requis, sera, de fait, absolument indispensable.

Et lorsque cette période de cinquante ans se sera écoulée, quelle devra être, d'après un calcul raisonnable, la population du Canada ? Si elle augmente au taux de 20 pour 100 par période décennale, elle sera en 1951, de 15,000,000. Si elle augmente au taux de 25 pour 100 par période décennale, elle sera de 18,000,000. Je ne vois pas de raison pour que notre population n'augmente pas suivant une progression plus grande que 25 pour 100 par période décennale. Durant les quatre premières périodes décennales de l'histoire des Etats-Unis, leur population augmenta au taux d'au moins 30 pour 100 ; et pourtant jusqu'en 1825 l'augmentation fut assez faible, soit 250,000 dans le cours de deux ou trois périodes décennales. Nous aurons l'augmentation naturelle d'une population vigoureuse, et de plus l'appoint d'une énorme immigration des Iles Britanniques, de la Scandinavie et des autres parties de l'Europe, et d'une immigration encore plus grande du centre et de l'ouest des Etats-Unis. De sorte que nous bâtissons pour l'avenir, et nous voyons venir le temps où les ressources et la population de notre pays seront trois ou quatre fois ce qu'elles sont aujourd'hui.

Quelle pourra bien être l'augmentation de nos produits agricoles ? Cette année, la superficie en blé est de 2,500,000 acres dans le Manitoba et de 750,000 acres dans les Territoires, et nous nous attendons à obtenir de cette étendue une récolte de plus de 60,000,000 de boisseaux. Combien nous reste-t-il de terres à blé incultes ? Au plus bas chiffre, nous avons 250,000,000 d'acres de terres à blé à l'ouest du lac Supérieur. Si nous produisons 60,000,000 de boisseaux, cette année, sur 3,250,000 acres, combien de millions de boisseaux pouvons-nous nous attendre à produire lorsque ce pays se sera peuplé, lorsque la plus grande partie du sol aura été mise en culture, et lorsque la superficie cultivable aura atteint soixante ou soixante et dix, ou peut-être cent millions d'acres ? Que les honorables députés fassent le calcul. Nous sommes à la veille de grands changements dans nos conditions, d'une grande expansion de notre commerce. Nous ne pouvons nous rendre compte combien grande sera cette expansion, et nous nous y préparons avec la plus grande circonspection, non pas follement et précipitamment. Comme je l'ai dit, ce pays n'a pas d'autres moyens de communication que les chemins de fer ; il n'a pas de voie d'écoulement naturelle vers l'océan. Pour toutes les productions de cette vaste région de 250,000,000 d'acres de terres à blé, il nous faut établir des moyens de transport par voie ferrée, et si nous ne voulons pas être distancés, il nous faut les établir assez promptement. Je pense que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ne se trompait pas quand en disant que dans l'assemblée qui l'écoutait à Vancouver, il y avait des gens qui vivraient assez longtemps pour voir trois ou peut-être quatre lignes transcontinentales au Canada.

Quant à la question de savoir si l'exploitation de ce chemin sera profitable, je me rappelle que ce point fut discuté lorsque le projet du chemin de fer Canadien du Pacifique était en délibération, et on exprima de graves doutes à ce sujet. Or, le chemin de fer Canadien du Pacifique a fait son exposé annuel récemment. Ses recettes totales, l'année dernière, ont été de $43,957,000 ; ses dépenses de $28,120,000 ; et ses recettes nettes, de $15,836,000. Il vient de déclarer un dividende de six pour cent. Je me rappelle qu'il y a quelques années ses actions étaient cotées à 40. Avant-hier, lorsque le dividende de 6 pour 100 fut annoncé, ses actions étaient cotées à 126, et cela à un moment où les actions sont à la baisse, et où les meilleurs titres sont au point le plus bas où ils soient tombés depuis plusieurs années.

M. HYMAN : Combien ces actions ont-elles rapporté au début ?

M. CHARLTON : Je pense que c'est 25 cents du dollar, à l'exception de $5,000,000 qui furent vendues au pair. J'en tire la conclusion que financièrement notre nouvelle ligne transcontinentale est assurée du succès. S'il est un chemin de fer qui puisse compter sur le trafic du Nord-Ouest à des-

tination de nos ports, ce sera celui-là ; et si on en fait à tous égards un chemin de première classe, avec quatre dixièmes pour cent de rampe, des rails pesants et une construction parfaite, il pourra soutenir la concurrence des voies navigables dans le transport des grains à destination de l'Europe en passant par nos ports de mer.

Le contraste entre les politques des deux gouvernements, en ce qui regarde la première ligne transcontinentale et celle-ci respectivement, est tellement marqué, tellement frappant, que je ne comprends pas qu'un esprit impartial n'accorde pas son approbation au projet à l'étude. Ce projet, M. l'Orateur, en dépit de tout ce qu'on a pu dire, a été parfaitement mûri. Il en porte la preuve en lui-même. Que l'avocat le plus capable du pays en fasse l'examen minutieux et cherche à y trouver des erreurs ; s'il en trouve, elles seront des plus négligeables. Les intérêts de l'Etat y sont sauvegardés de la manière la plus parfaite et la plus complète. Ma seule surprise c'est qu'une grande compagnie de chemin de fer, jouissant des ressources que le Grand Tronc possède, ait consenti à se lier en la manière que ce contrat la lie. Il est absurde de prétendre que ce contrat n'est pas dans l'intérêt de la population du Canada. Il est absurde de dire que ce contrat ne fait pas grand honneur à ceux, quels qu'ils soient, qui l'ont mûri et parachevé. On nous dit que nous aurions dû attendre que des relevés topographiques eussent été exécutés, que nous n'aurions pas dû nous presser, que nous aurions dû savoir exactement où le chemin doit être établi, et ainsi de suite. M. l'Orateur, il y a eu des études de faites. Nous connaissons le pays d'une manière générale, nous savons d'une manière générale quelles conditions il présente à la construction d'un chemin de fer. Il n'y avait pas de temps à perdre. Sans aucun doute, il va nous falloir faire des études topographiques ; mais nous avons conclu un arrangement que nous n'aurions peut-être pas pu conclure dans un an d'ici. Nous avons engagé dans cette entreprise une grande compagnie, qui, dans un an d'ici, aurait pu considérer la proposition sous un jour différent, ou peut-être n'aurait pas été à même de se charger du contrat et de faire les stipulations qu'elle a faites. Quand il s'offre une bonne occasion, il est sage d'en profiter. Le temps et la marée n'attendent personne, et si vous ne prenez pas au bon moment le flot qui va vous porter à la fortune, l'occasion ne se présentera peut-être jamais plus. Ne soyez pas comme l'Irlandais qui, arrivant en Amérique, vit à ses pieds un billet de banque et passa outre dédaigneusement, parce qu'il se dirigeait vers un pays où les dollars poussent sur les buissons. A mon avis ce contrat, dans sa perfection, fait assurément grand honneur à mon très honorable ami, le premier ministre du Canada. Il peut raisonnablement prétendre, si je ne me trompe, que c'est là son projet. Il peut dans une grande mesure réclamer l'honneur d'avoir conclu cette affaire avec le Grand Tronc Pacifique. Si c'est le cas, je pense que ce sera un monument comme tout homme public serait heureux d'en voir élever un semblable à sa mémoire. Le très honorable premier ministre a considéré tous les divers projets qui lui ont été soumis ; il les a considérés courtoisement, pleinement, impartialement ; et je puis dire qu'en discutant ces divers projets, ces diverses propositions, il a laissé ceux qui les présentaient persuadés qu'il avait raison et disposés à accepter ses vues. C'a été le résultat dans tous les cas, je pense, excepté un : celui de mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer. Le très honorable premier ministre a montré dans toute cette affaire sa foi très grande en un chemin de fer national. C'a été pour lui la considération dominante : un chemin de fer servant à des fins nationales, assurant une voie d'écoulement sur le sol canadien, par les ports canadiens, pour les produits canadiens de l'ouest. Il reste à voir si ce chemin va donner tout ce qu'on a prédit. Si sa construction ne laisse rien à désirer, je pense qu'il répondra à l'attente.

Et le gouvernement et le Grand Tronc Pacifique, sachant que si la construction de ce chemin de fer n'est pas parfaite, il ne donnera pas les résultats qu'on en attend, verront, je pense, à ce qu'il soit construit de manière à donner ces résultats. Sans doute il ne manque pas de gens pour jeter de l'eau froide sur notre enthousiasme. Il sera peut-être bon de rappeler à ces gens l'histoire de DeWitt Clinton, qui, en 1817, détermina la construction du canal de l'Erié. On sait que la construction de ce canal a révolutionné l'histoire commerciale de New-York et fait de cette ville un grand port de mer. Mais De Witt Clinton fut d'abord tourné en ridicule, lardé de satires et de critiques au sujet de son fossé de Buffalo à Albany. Or, M. l'Orateur, le fossé de Clinton a fondé une nation. Il a influencé les destinées d'un grand peuple dans l'ouest, tout comme le chemin Laurier va influencer les destinées d'immenses étendues de notre pays.

Sans doute, nous contractons de lourdes obligations ; mais elles sont peu de chose en comparaison de ce que nous retirons de cette dépense. Par elles-mêmes, je l'admets, ces obligations sont lourdes, et nous allons devenir responsables d'une forte somme d'argent. Mais nous aurons à notre actif un chemin transcontinental d'une valeur très grande et toujours croissante. Ce sera de l'argent bien dépensé. Ce sera un placement judicieux qui, après sept ans, ne grèvera plus les ressources du pays. L'avenir indubitablement justifiera cette dépense. Nous avons dans le passé constamment mis une estimation trop faible sur nos moyens d'action. Nous ne nous sommes pas rendus compte que nous avons les ressources suffisantes pour fonder une grande nation. Nous ne nous sommes pas rendus compte que

notre pays est assez vaste et assez fertile pour loger et nourrir 100,000,000 d'habitants. Nous n'avons pas voulu regarder en face la destinée qui nous attend, les grandes choses qui sont à notre portée. Aujourd'hui, notre conception de l'avenir cesse d'être un rêve nuageux, confus, fantastique peut-être. Nous sommes en présence de conditions dont nous pouvons mesurer et calculer l'effet : grande étendue des terres arables et des ressources minérales ; immigration assurée de l'étranger. Nous savons qu'une dépense judicieuse sera supportée de bon cœur par les générations futures ; et qu'au contraire, si nous manquons à notre devoir, nous serons blâmés pour ne nous être pas rendus compte des grandes ressources de cet immense pays. Un avenir brillant s'ouvre devant nous ; déjà nous pouvons entrevoir que d'ici à un siècle la population de notre pays sera de cinquante ou soixante millions. Dans ces circonstances, n'est-ce pas le fait d'une politique a courte-vue que de nous attarder ici à critiquer une mesure destinée à assurer à notre pays un grand chemin national d'un océan à l'autre, un chemin qui passera directement de Québec à l'ouest, un chemin qui traversera 1,700 milles d'un territoire fertile et inexploité, un chemin qui se ramifiera vers le Yukon et d'autres lieux pour le développement de ce vaste pays ? Allons-nous rester insouciants à ce qui se passe autour de nous ? Ne reconnaîtrons-nous pas notre destinée et ne nous élancerons-nous pas pour la saisir en mettant à exécution la saine politique qui nous est maintenant proposée ?

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : L'honorable préopinant présenta récemment une résolution dans le but d'abréger les discours longs et décousus, même sur des sujets importants. Son attitude dans le temps me causa une grande satisfaction : je m'attendais qu'il mettrait en pratique sa doctrine. Mais après avoir prêté l'oreille au discours de mon honorable ami tard dans la nuit d'hier, durant toute la séance de ce matin et de partie de cet après-midi, j'en suis venu à la conclusion que sur ce sujet, comme sur beaucoup d'autres, quelque nettes que soient ses opinions, elles sont sujettes à changer.

Pour ma part, je me sens porté à faire quelques observations sur ce sujet très important, en ma qualité de représentant d'une des anciennes provinces, très intéressée, depuis le jour même de l'établissement de cette grande confédération, à son avenir, et particulièrement à la solution du problème de ses voies de transport et de la colonisation de ses imenses terres.

Il ne faut pas non plus perdre de vue, M. l'Orateur, que l'adoption de cette mesure entraîne de fortes dépenses pour le pays, et particulièrement pour les anciennes provinces. Personne en cette Chambre ne niera que le sujet ne soit soumis à notre considération dans des circonstances exceptionnelles, embarrassantes pour ceux qui ont à en faire la critique, et j'oserai dire, sans précédent. Nous avons à nous prononcer sur le mérite d'un grand projet de chemin de fer ; et pourtant nous n'avons devant nous aucun rapport quant à son utilité, son adaptabilité à la solution du problème qui nous préoccupe: celui des transports et de la colonisation. On nous avait donné à entendre, on nous avait même déclaré officiellement, que cet important sujet des transports serait référé à une commission spéciale. Cette commission, loin de nous avoir fait rapport à ce sujet, n'existe même pas encore. Une grande partie de ce projet de chemin de fer est destinée à favoriser la colonisation. Je pense que dans l'idée de mon très honorable ami,—et cette idée est exprimée dans le bill qu'il a déposé sur le bureau—la question des transports marche de front avec celle de la colonisation. Et relativement à ces vastes régions pour la colonisation desquelles nous sommes appelés à dépenser une si forte somme, nous n'avons aucun renseignement quelconque d'une nature certaine. Le tracé n'a pas encore été déterminé. Il n'est pas un seul membre de la députation, depuis le premier ministre jusqu'au plus humble député, qui puisse dire avec quelque degré de certitude où cette ligne de chemin de fer va passer. Il n'y a pas eu d'études topographiques de faites. Je m'occuperai dans un instant de la dissertation à laquelle mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton) s'est livré pendant plus d'une heure au sujet du règlement d'un problème semblable il y a plus d'un quart de siècle. Mais je dirai dès maintenant qu'avant de s'engager dans l'exécution de ce projet, le gouvernement de l'époque avait fait faire des études topographiques, et la députation à cet égard n'était pas placée dans la position des plus désavantageuses où nous sommes aujourd'hui. Nous n'avons pas davantage devant nous une estimation de ce que coûtera cette vaste entreprise. Cela explique dans une certaine mesure les résultats très différents obtenus par ceux qui ont traité jusqu'à présent de la question, quelque soin qu'ils y aient mis, lorsqu'ils ont voulu fixer le coût de l'entreprise. Pour ma part, je dis que, dans les circonstances, tenant compte des désavantages que j'ai énumérés, il est éminemment injuste de la part du gouvernement de demander à la Chambre de se prononcer sur le mérite de ce projet, ainsi présenté tout à fait à la fin d'une session très longue.

Mais, M. l'Orateur, il est peut-être une ou deux circonstances consolantes en cette affaire ; à l'une desquelles particulièrement, sinon la droite, du moins le pays, attachera une grande importance. Cette circonstance c'est qu'un membre du cabinet, précisément celui à qui les questions de chemin de fer étaient laissées en soin et qui aurait dû être le conseiller du gouvernement en un projet de cette nature, l'a condamné absolument à la dernière séance de la Chambre, avec une énergie et une force d'argumentation

dont mon honorable ami de Norfolk-nord n'a en aucune manière atténué l'effet. Les objections soulevées par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) étaient tellement évidentes, tellement élémentaires que je puis dire en toute vérité qu'elles s'étaient présentées à l'esprit de tous et chacun de nous au simple examen du projet et du traité soumis à la Chambre : l'inanité du danger d'abrogation du privilège de transit ; l'estimation erronée de $13,000,000 de dépenses faites par le très honorable premier ministre ; le parallélisme de l'Intercolonial et du réseau projeté ; l'immense mise de fonds et l'incertitude du coût de la section de l'Etat ; la cession du chemin, une fois que nous l'aurons construit, à une compagnie particulière, et permettez-moi d'ajouter, comme député de Québec, l'inutilité du chemin comme moyen de colonisation de notre pays.

Ces objections s'étaient présentées à l'esprit de chacun de nous, même avant que nous eussions entendu l'habile plaidoyer de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Et après l'avoir entendu, est-il un honorable député qui partage l'opinion exprimée par le très honorable premier ministre : que le regretté sir John A. Macdonald n'aurait pas dû se conformer à l'avis de son ministre des Chemins de fer et Canaux et consentir à faire passer la ligne courte de Montréal à St. John à travers l'état du Maine? Est-il quelqu'un pour dire que, dans la conception du projet à l'examen, et l'élaboration de ses détails, le très honorable premier ministre n'aurait pas agi beaucoup plus sagement en se conformant à l'avis de son ministre des Chemins de fer et Canaux, son conseiller naturel dans les questions de cette sorte?

M. l'Orateur, il me paraît admis que le trait dominant du projet qui nous est soumis, c'est la précipitation avec laquelle on l'a préparé. Le très honorable premier ministre lui-même a déclaré que ce n'était pas le temps pour nous de délibérer. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a informé la Chambre que ce projet avait été conçu deux semaines à peine avant l'ouverture de la présente session ; et que certaines de ses dispositions les plus inacceptables avaient été ajoutées dans le cours de la présente session, et même quelques jours seulement avant la présentation de la mesure en cette Chambre. Est-il nécessaire d'aller plus loin afin de se convaincre que ce projet a pour cachet distinctif la précipitation avec laquelle il a été préparé, et que cette précipitation est en elle-même une grande raison pour le condamner ? Dans ces circonstances, et après que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous eut fait, hier soir, l'exposé des raisons qu'il a, comme beaucoup d'autres députés de cette Chambre, de s'opposer à l'adoption du projet, le gouvernement n'aurait-il pas dû répliquer immédiatement à l'attaque vigoureuse de l'ancien ministre, et renverser, s'il était possible, les très fortes objections présentées par lui? Au lieu de cela, il a donné la parole à un honorable député dont on se souviendra peut-être dans cinquante ans seulement à cause du très bel exemple de vie publique qu'il aura donné au pays ; et qui s'est acquitté de sa tâche avec la faiblesse que nous avons observée ce matin et cet après-midi.

J'ai eu peine à en croire mes oreilles, cet après-midi, lorsque j'ai entendu l'honorable député de Norfolk-nord s'évertuer à démontrer, en dépit de ses récentes déclarations dans le sens contraire, la supériorité du transport par voie ferrée sur le transport par eau pour les grains. Qu'on me permette de citer les paroles mêmes sorties récemment de la bouche de l'honorable député lui-même sur cette importante question. Il nous a dit aujourd'hui que nous avons toutes les données nécessaires pour décider cette question ; et pourtant, M. l'Orateur, il n'y a pas très longtemps, l'honorable député déclarait exactement le contraire :

> Qu'on se soit trompé ou non en entreprenant le creusement des canaux du Saint-Laurent ; que la forte dépense faite à Port-Colborne fût ou non nécessaire, je suis d'avis que nous sommes allés assez loin dans ce sens, et qu'il sera bon d'attendre que nous ayons en main des données plus exactes quant à l'effet des améliorations effectuées dans l'exploitation des voies ferrées sur la réduction des prix de transport par chemin de fer au Canada et aux Etats-Unis.

Mais l'honorable député fit une déclaration encore plus catégorique au sujet de l'incomparable supériorité de la voie d'eau sur la voie ferrée au point de vue de l'économie des transports. Voici cette déclaration :

> Ce commerce prendra le chemin des grands lacs ; pendant la saison de navigation, le grain passera par le lac Supérieur. Entre Duluth ou Port-Arthur et Buffalo, on a fait de grandes améliorations dans la construction des navires, dans le creusement du chenal, et on est aujourd'hui en état de transporter le grain à des prix ridiculement bas. Pour un centin et quart ou un centin et demi par boisseau vous expédiez votre blé de Duluth ou Port-Arthur et vous l'envoyez dans un élévateur à Buffalo.

Puis l'honorable député ajouta :

> On peut donc faire transporter du grain de Port-Arthur à New-York pour trois cents le boisseau et, dans tous les cas, pour moins de quatre cents. Je considère qu'il nous est impossible, pour le présent, de lutter contre cette route. Il n'y a pas à songer à transporter du grain de Port-Arthur à Québec ou Halifax, par voie ferrée, aux taux de ces lignes américaines.

Et plus loin :

> Si après avoir relié nos ports de mer avec le Nord-Ouest par un chemin de fer traversant tout le pays et allant à Québec en été et à Halifax et Saint-Jean, en hivér, si après avoir donné au commerce toutes les facilités désirables, sous forme de voies ferrées sans pentes et de locomotives tirant de fortes charges,— comme celles du New-York-Central et du Lake-Shore, qui sont de 2,000 tonnes par convoi, nous entreprenons aussi de détourner le trafic

vers ces routes, nous commettons une erreur ; car il faut laisser le trafic suivre son cours naturel.

Tout ce que nous pouvons faire c'est de travailler avec prudence et efficacité à assurer le trafic à nos ports de mer, par tous les moyens possibles, en mettant à profit les avantages que nous a donnés la nature.

Voici la conclusion à laquelle l'honorable député arriva :

Même si nous décidons de canaliser la rivière Ottawa, je considère que nous ne sommes pas encore en état de dire dans quelles conditions nous devons procéder. C'est pour cela que je dis que la nomination d'une commission est absolument nécessaire. Nous sommes en présence de conditions nouvelles qui demandent à être soigneusement étudiées. Nous sommes appelés à adopter les moyens de fournir au Nord-Ouest des facilités de transport. Nous ne pouvons pas risquer de nous engager dans une fausse voie ; nous ne pouvons pas partir d'une hypothèse douteuse ; il faut pour cela nommer une commission composée d'hommes compétents, connaissant toute la question et capables d'arriver à une solution juste.

Sans doute qu'un de ces commissaires devait être l'honorable député lui-même.

Nous ne pouvons pas décider cette question ici d'une manière scientifique, et il faut nous en rapporter aux décisions de ceux qui feront partie de cette commission. Attendons donc le rapport de cette commission avant de rien décider.

Ce sont là quelques-unes des contradictions de mon honorable ami, dont les opinions, comme il le dit, sont pourtant très prononcées. L'honorable député nous a dit lui-même qu'avant que ce projet eût été présenté à la Chambre, il avait des opinions très tranchées, des opinions que pour ma part je le féliciterais d'avoir, car elles sont en harmonie avec les notions modernes, les notions du vingtième siècle. Il avait des opinions très prononcées au sujet de l'exploitation par l'Etat, mais ces opinions, quelque fortes qu'elles fussent, ont été mises de côté ; car elles ne concordent pas avec les explications qu'il a données à la Chambre. M. l'Orateur, espérons qu'en beaucoup d'autres matières mon honorable ami ne changera pas aussi facilement d'opinion. Toutefois, pour ma part, en ma qualité de représentant de la province de Québec, je suis disposé à le féliciter très cordialement du changement radical d'opinion qui s'est opéré chez lui en ces dernières années au sujet du présent et de l'avenir de cette grande province. Les membres de la députation savent qu'il n'y a pas plus de trois ans, mon honorable ami insista fortement, dans un discours public, sur la nécessité de placer une garnison dans la ville de Québec, afin d'empêcher le peuple de cette province de se soulever. Aujourd'hui, il est agréable d'entendre cet honorable député prendre un si vif intérêt à cette province et vanter aussi hautement qu'il l'a fait aujourd'hui l'honneur, la fidélité et les nombreuses qualités de cette population .

M. CHARLTON : Nous donnerons à Québec du blé au lieu d'une garnison.

M. MONK : Ou peut-être des soldats expédiés de l'ouest vers la ville de Québec en passant par la région quasi-arctique que ce chemin de fer doit desservir. Mais si mon honorable ami fut chargé de répondre aux arguments à beaucoup d'égard irréfutables de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, il ne faut pas que le public se figure que les honorables députés de la droite soient restés absolument oisifs. Qu'ils fussent en état de répondre sur-le-champ à cette critique, ou qu'ils jugeassent nécessaire de se concerter avant de présenter cette réponse, il est certain que les honorables ministres taillèrent leurs crayons et nous les vîmes prendre de nombreuses notes durant le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. J'excepte mon honorable ami le ministre des Finances. J'admettrai que l'honorable ministre des Finances auquel le public attribue le mérite d'avoir combattu ce projet dès le commencement, ne prit pas de notes ; et à en juger par l'expression de sa figure pendant le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer, j'en conclus que c'est sa main habile qui a inséré dans le projet de loi aujourd'hui devant la Chambre l'extraordinaire disposition contenue dans l'article 20, je crois, en vertu de laquelle la construction de la section orientale de ce chemin de fer fantôme pourra en aucun temps être interrompue par le gouvernement. C'est la porte de sortie que se réserve l'honorable ministre des Finances. Hier, l'expression de sa figure, pendant le long plaidoyer de l'ancien ministre des Chemins de fer, rappelait celle de Macduff quand on vint lui annoncer que sa famille avait été assassinée ; et je me dis que toute la consolation de l'honorable ministre c'est qu'il lui sera possible en aucun temps, grâce à cette clause, d'interrompre la construction du chemin de fer une fois qu'on sera rendu à l'est du lac Supérieur. Je désire être aussi bref que possible, et je n'occuperai pas beaucoup du temps de la Chambre, au point où nous en sommes, à réfuter les sophismes de mon honorable ami de Norfolk-nord au sujet du contrat passé avec la compagnie de chemin de fer du Canadien du Pacifique, il y a plus d'un quart de siècle. Les conditions à cette époque étaient entièrement différentes de celles d'aujourd'hui. Tout le monde sait quel prix nous payâmes, après la confédération, cette immense étendue de terre que nous avons achetée de la Compagnie de la baie d'Hudson avec tous les droits qui y sont attachés.

Tout le monde sait que les conditions faites à cette époque et dans des circonstances entièrement différentes de celles d'aujourd'hui, à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, n'étaient pas déraisonnables. Les honorables députés de la droite ont déclaré à maintes reprises que c'est en s'opposant à la conclusion de cet

arrangement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique qu'ils retardèrent de tant d'années leur arrivée au pouvoir. Je leur demanderai, ainsi qu'à mon honorable ami, comment ils concilient cette déclaration avec celle faite par celui-ci aujourd'hui : que cet arrangement aurait dû être rejeté? Mais abrégeons. Je n'aurai qu'à citer à la Chambre l'offre faite en 1874 par l'honorable Alexander Mackenzie lui-même et ceux qui cette année-là étaient prêts à entreprendre la construction de cet immense chemin. L'offre est consignée dans un statut fédéral qui fut voté sous la direction du gouvernement libéral d'alors, et avec l'appui, me dit-on, de l'honorable député de Norfolk-nord. Cette offre, toute libérale qu'elle était, ne fut jamais acceptée. On la trouve au chapitre 14 des statuts de 1874, 37 Victoria. La Chambre, j'en suis sûr, en arrivera à la conviction, en lisant cette offre, qu'il n'y a aucun fondement à la prétention émise et développée très au long par l'honorable député aujourd'hui. Celui-ci a déclaré que tout ce qu'on en avait en vue alors était un chemin de fer du lac Supérieur vers l'Ouest. Ce n'est pas exact. Ce qu'on avait en vue et ce pour quoi l'offre fut faite, c'était un chemin de fer du lac Nipissing à l'océan Pacifique ; et de plus, il devait y avoir deux embranchements de construit aux mêmes conditions libérales que celles contenues dans l'offre. La première était :

Un embranchement partant du point indiqué comme étant le terminus oriental projeté dudit chemin et aboutissant à quelque point sur la baie Georgienne, ces deux points devant être de Pembina, à sa frontière méridionale.

Et le second était :

Un embranchement partant de la ligne principale près de Fort-Garry, dans la province de Manitoba, et aboutissant à quelque point près de Pambina, sur sa frontière sud.

Mais voici quelle était l'offre ; on la trouve à l'article 8 de l'Acte :

La somme totale qui devra être payée aux entrepreneurs sera stipulée au contrat, et sera de dix mille piastres pour chaque mille de la section ou sous-section entreprise, et cette somme sera payée aux entrepreneurs à mesure que les travaux avanceront, par paiements mensuels, en proportion de l'ouvrage réellement fait, d'après les évaluations des ingénieurs désignés à cette fin par le ministre des Travaux publics, et comparativement à la valeur de tout l'ouvrage entrepris, y compris le matériel roulant et tout ce qui doit être fait ou fourni par les entrepreneurs ; et sauf les deniers provenant de la vente des terres comme il est prescrit ci-après, nulle autre somme ne sera payable aux entrepreneurs comme principal, mais l'intérêt au taux de quatre pour cent par année, pendant vingt-cinq ans à partir de l'achèvement des travaux entrepris, sur une somme (qui sera stipulée au contrat) pour chaque mille de la section ou sous-section entreprise, sera payable aux entrepreneurs, et des garanties pour le paiement de cet intérêt seront données de temps à autre aux entrepreneurs de la même manière et dans la même proportion, et aux mêmes conditions, que doivent se faire les paiements sur la somme principale ci-dessus mentionnée ; et les soumissions pour les travaux devront mentionner la plus basse somme par mille pour laquelle cet intérêt et ces garanties sont demandés.

Et voici quelles étaient les subventions en terres :

Une quantité de terres n'excédant pas vingt mille acres pour chaque mille de la section ou sous-section entreprise, sera affectée à la construction du chemin de fer, en sections alternantes de vingt mille acres chacune, le long de la ligne dudit chemin de fer, ou à une distance convenable de cette ligne, chaque section n'ayant pas moins de trois milles ni plus de six milles de front sur le chemin de fer et les deux tiers de la quantité de terres ainsi affectées seront vendus par le gouvernement aux prix que pourront de temps à autre être convenus entre l'Exécutif et les entrepreneurs ; et il sera rendu compte du produit de ces ventes, et ce produit sera payé aux entrepreneurs semestriellement, sans aucun frais d'administration ou de gestion ; et le tiers restant sera transporté aux entrepreneurs. Ces terres devront être d'une bonne qualité moyenne, et ne comprendront pas les terres déjà concédées ou occupées en vertu de lettres patentes, permis d'occupation ou droits de préemption ; et s'il ne s'en trouve pas en quantité suffisante dans le voisinage immédiat du chemin de fer, alors la même quantité, ou ce qu'il en faudra pour compléter cette quantité, sera affectée à tels autres endroits qui pourront être déterminés par l'Exécutif.

Il ne saurait y avoir le moindre doute qu'à cette époque la terre dans les Territoires du Nord-Ouest n'avait réellement aucune valeur. Ce fut le chemin de fer, en pénétrant dans ce pays, qui donna de la valeur aux terres ; et les conditions que je viens de mentionner, accompagnant l'offre faite par le gouvernement, avec l'appui de l'honorable député de Norfolk-nord lui-même, établissent d'une manière concluante que sa critique, développée très au long, n'a aucun fondement. Pour ma part, lorsque je réfléchis aux changements qui ont eu lieu et dont, je dois le dire, mon esprit est très frappé, je suis tenté de dire qu'il aurait été préférable dans le temps que le gouvernement se fût chargé de construire lui-même ce chemin de fer. Je n'ai pas été très longtemps en cette Chambre, mais lorsque j'y entrai en 1896, cette question de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat me préoccupait déjà; et considérant tout l'immense terrain que cette idée a gagné depuis six ou sept ans, non seulement dans l'esprit du peuple canadien, mais dans l'univers entier, je suis aujourd'hui d'opinion que, surtout dans notre pays où il y a une question des transports, une question de chemin de fer transcontinental, indubitablement il vaudrait mieux pour la nation ne pas confier l'exécution de ces grands travaux à des compagnies particulières ou à des particuliers, quelle que soit leur respectabilité ; qu'il vaudrait mieux garder pour nous et sous notre direction absolue tout ce qui se rapporte aux transports et à la colonisation du pays.

Je reconnais, M. l'Orateur, que d'autres membres de la députation sont mieux en mesure que moi de critiquer les conditions relatives à la section en prairie de cette ligne projetée. J'ai entendu l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, dont tout le monde reconnaît la compétence en un sujet de cette sorte, et qui, comme chacun sait, a acquis une grande expérience en ces matières pendant les sept années qu'il a été en fonction ; j'ai entendu, dis-je, l'honorable ex-ministre déclarer en termes très énergiques qu'il n'y avait pas de nécessité pour le moment d'une troisième ligne de chemin de fer dans le pays de prairie. Il fit observer que nous venions d'accorder du secours sous forme de garantie d'obligations à une ligne qui pénètre dans une région encore inoccupée, et que les deux lignes actuellement en exploitation dans le pays sont, d'après les témoignages qui lui ont été fournis, suffisantes pour répondre aux besoins d'une population de plus de 5,000,000. Toutefois, M. l'Orateur, pour ma part, je suis porté à m'enthousiasmer au sujet de ce pays de l'ouest. Je suis porté, comme le premier ministre, à voir les choses sous un jour d'optimisme et de poésie. Je ferai la supposition que cette ligne en perspective va ouvrir à la colonisation une vaste étendue de terres fertiles, vers lesquelles les colons se porteront comme jamais ils n'ont fait auparavant. Je reconnaîtrai, avec les honorables députés de l'ouest des deux côtés de la Chambre, qu'une nouvelle ligne est requise pour le transport des récoltes de grains toujours grandissantes. J'admettrai que cette nouvelle ligne va solder ses frais sur-le-champ ; j'admettrai même, quoique je n'en sois pas très assuré, que la nouvelle ligne suscitera la concurrence entre les chemins de fer et déterminera un abaissement des prix. Mais en supposant que tout cela soit vrai, je voudrais qu'un honorable membre du cabinet nous dit pourquoi nous n'appliquerions pas à cette section en prairie le principe que nous appliquons à celle de l'est. Je voudrais savoir pourquoi nous ne construirions pas cette ligne nous-mêmes, pourquoi nous en confions la construction à une compagnie particulière ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : La section des prairies, prétend-on, sera celle qui rémunérera le mieux les capitaux engagés ; c'est elle qui servira de base à la réglementation des tarifs ; enfin, c'est la meilleure partie de la ligne transcontinentale ; mais alors, je le demande, pourquoi le gouvernement ne la construit-il pas lui-même ? Il doit être évident aux yeux de tout député, même d'un novice en matières de chemin de fer, que, si nous voulons fortifier les droits et l'autorité de l'Etat, relativement à la réglementation des tarifs, et opposer une digue à l'envahissement des grandes compagnies, dont nous a parlé l'ex-ministre des Chemins de fer, c'est notre devoir d'intervenir et de construire une voie ferrée pour laquelle nous établirons une tarification dont bénéficieront les populations des Territoires du Nord-Ouest. Il est constant que, par le passé, au Nord-Ouest, tous les embranchements que nous avons construits ont été absorbés par la ligne-mère, et c'est, d'ailleurs, un fait reconnu, dans nombre de pays, que la multiplication des chemins de fer ne tend pas à l'abaissement des prix de transport. Les nouvelles lignes de chemins de fer facilitent la colonisation et le développement du pays, mais quand il s'agit du prix de transport des marchandises, ces compagnies rivales se coalisent et il est impossible d'obtenir le dégrèvement des taxes de transport sauf lorsque le gouvernement intervient et établit une tarification servant de base et de règle aux prix imposés par les réseaux qui desservent le même territoire. En raison de la grande étendue du réseau que le gouvernement veut construire, et comme il est fort douteux que l'exploitation en soit lucrative, le gouvernement aurait dû se charger de la construction de tout le réseau et assurer ainsi aux populations du Nord-Ouest les avantages qui découleraient indubitablement de l'abaissement des tarifs. Je dois rappeler ici à la Chambre que dans la république voisine, c'est une théorie qui s'accrédite de plus en plus que les gouvernements doivent désormais cesser de prêter leur concours financier aux entreprises de chemins de fer, et dans la plupart des Etats, on a inscrit à la constitution un article dans ce sens. Au Canada, lorsqu'il n'existe pas de puissantes raisons qui militent, comme dans le cas actuel, en faveur de l'initiative de l'Etat, il faudrait s'abstenir absolument de subventionner les chemins de fer sous une forme quelconque.

Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) a mis en plein relief les avantages d'une route d'entier parcours par rail, pour le transport des céréales.

Si je ne me trompe, le transport de la masse des céréales du Nord-Ouest s'effectue au cours de la période de navigation, et c'est un axiôme en matière de transports que le transport des grains par voie fluviale est plus économique que celui qui s'effectue par rail. Il est constant qu'aujourd'hui, pour le transport des grains de la contrée à l'ouest du lac Supérieur jusqu'à Depot-Harbour et à Midland, de fait jusqu'à la contrée à l'est des grands lacs, sur un parcours de plus de 600 milles, les tarifs ne ressortent qu'à 1 cent et demi, ou même, m'assure-t-on, 1 cent le boisseau ; tandis que pour le transport des céréales, de Winnipeg aux rives du lac Supérieur, sur un parcours de 400 milles, ce tarif ressort à plus de 12 cents le quintal, bien que le prix de transport doive être abaissé à 10 cents, le premier octobre prochain, par suite d'une convention intervenue entre les compagnies et le gouvernement Roblin ; de sorte que le prix du transport des céréales par rail est de six fois supérieur au coût du même trans-

port par voie fluviale. Puisque le transport du plus fort volume des céréales s'effectue au cours de la période de navigation, et les tarifs étant ce qu'ils sont, il me semble impossible qu'un chemin de fer, même construit dans les conditions les plus favorables, puisse concurrencer les routes navigables, et le résultat de cette situation c'est que le transport des céréales venant du Nord-Ouest n'atteint que la proportion de six pour cent de la masse des transports. En réalité, presque tous les céréales utilisent les transports par eau, et par conséquent, il ne saurait faire doute, à mes yeux, que le gouvernement, en raison de la précipitation qu'il a apportée dans l'élaboration de cette mesure, n'a pas suffisamment tenu compte de l'immense importance de la route naturelle existante pour le transport des grains, des bords du lac Supérieur jusqu'aux ports maritimes, dans les limites de notre propre territoire, d'où ils peuvent être expédiés à l'extérieur. L'année dernière, m'informe-t-on, il a été transporté par eau, de Chicago à Buffalo, plus de 75,000,000 de boisseaux de grain, qu'il eût été facile de transporter par rail ; ce qui vient à l'appui du fait, d'ailleurs évident, que le transport du grain par voie navigable l'emportera pendant bien longtemps encore sur le transport par rail. Après avoir consacré d'énormes sommes à l'amélioration et à l'outillage de nos voies navigables, à partir de la région des grands lacs en descendant le Saint-Laurent, jusqu'à Montréal ; après avoir dépensé des millions de dollars pour la construction des canaux, tandis qu'il nous reste encore un grand problème à résoudre, problème de la solution duquel je ne désespère pas, la canalisation de la rivière Ottawa, ou l'établissement du canal de la Baie Georgienne, il me semble que le gouvernement a mis beaucoup de précipitation à adopter le projet que nous a présenté le premier ministre.

Quand on songe aux sommes considérables consacrées au chemin de fer Intercolonial, quand on se rappelle l'attitude prise par le cabinet en 1898 lorsque s'effectua le prolongement de cette voie ferrée de Lévis à Montréal, et les raisons alléguées à cette époque par le cabinet et l'espoir exprimé par le pays qui voyait dans cette mesure un premier pas fait vers la réalisation d'un projet plus vaste, le prolongement de ce chemin de fer d'Etat jusqu'aux bords des grands lacs, il me semble que nous nous lançons dans une entreprise trop coûteuse et qui n'est nullement justifiée par les renseignements à notre portée et les faits tombés sous notre observation.

Examinons un instant quel sera le coût des travaux de construction de cette voie ferrée, dans la section des montagnes. Un fait digne de remarque ici, et qui a déjà été signalé à cette Chambre, c'est que la province de la Colombie Anglaise n'a point demandé la construction d'un chemin de fer transcontinental. A l'égard de cette province, nous avons tenu toutes les promesses et

les engagements pris à l'époque de son admission au sein de la confédération. Jamais il n'est venu aux oreilles de la Chambre que cette province eût formulé quelque demande relativement à un nouveau chemin de fer transcontinental; bien que nombre de demandes aient été faites pour la construction de voies ferrées dans les limites de la province; et du reste, ceux qui sont au courant de la situation locale savent que pour utiliser et développer les inépuisables richesses minérales de cette contré, il est urgent d'y établir des voies ferrées, à la construction desquelles le gouvernement est censé prêter son concours financier. Pour en revenir au projet en discussion, il est légitime de supposer que, relativement à la section des montagnes, il nous faudra avancer le plein montant de la garantie stipulée au contrat, et que cette section couvrira une distance de 600 milles. Ceux qui se sont donné la peine de feuilleter le rapport fort complet dressé par sir Sandford Fleming en 1877, y trouveront des renseignements très circonstanciés sur le défilé ou le col par lequel on se propose de faire passer le Grand Tronc-Pacifique, à son entrée dans la Colombie Anglaise, à travers les Rocheuses.

Sir Sandford Fleming y porte le coût de construction de cette ligne à plus de $50,000 par mille, et il est légitime de supposer qu'en raison des conditions actuelles de la main-d'œuvre et du prix plus élevé des matériaux, le coût de construction ne saurait être inférieur à cette estimation. La garantie de l'Etat serait donc de $30,000 par mille, pour un parcours de 600 milles, soit une somme globale de $18,000,000. L'intérêt sur cette somme à 3 pour cent pendant dix ans, délai dans lequel l'Etat est censé verser l'intérêt, s'élèvera donc à $540,000 annuellement, soit pour les dix ans, $5,400,000. Voilà l'étendue de nos obligations relativement à la section des montagnes, et il me semble que la Chambre ne tardera pas à se convaincre, au cours de ce débat, que l'estimation de $3,000,000, chiffre des paiements en espèces sonnantes que le gouvernement devra faire relativement à cette entreprise, reste bien au-dessous de la réalité. Cinq millions quatre cent mille dollars, voilà donc le moment qu'il nous faudra payer, pour la section des montagnes, section de chemin de fer pour la construction de laquelle il n'est pas venu de demande de cette lointaine province de la Colombie Anglaise.

Passons de la section du chemin de fer qui traverse les prairies et les Rocheuses, à la section que le gouvernement doit construire, et que voyons-nous? Le premier ministre nous a tracé un tableau très riant de la contrée que ce chemin de fer doit traverser, sur son parcours de Winnipeg à Québec. A quelle source a-t-il puisé ses renseignements? D'où tient-il la preuve que cette section soit riche en terres arables, en ressources minérales, en forces hydrauliques et en forêts? J'ai eu beau feuilleter le rapport de sir Sandford Fleming, je n'ai réussi

à y rien trouver qui corrobore la brillante description que le chef du cabinet nous en a faite. Les explorateurs et les ingénieurs ont rencontré ça et là des colons qui avaient produit des légumes. Ils ont constaté, dans quelques endroits, l'existence de bonnes terres arables ; ils y ont vu du bois en abondance ; mais rien ne prouve que cette contrée se prête si bien à la colonisation et que les conditions climatériques y soient si excellentes qu'il faille dépenser plus de $50,000,000 pour la construction d'un chemin de fer à travers ce pays.

Il n'y a rien que je sache dans ce pays, qui justifie en aucun sens la description que le premier ministre nous en a faite. Parmi les rapports de date plus récente, il en est un que je désire signaler à l'attention de la Chambre ; c'est le rapport relatif aux explorations et aux études faites dans l'Ontario septentrional, en 1900. Bien qu'on y trouve un résumé assez flatteur des rapports des ingénieurs géographes auxquels le gouvernement d'Ontario avait confié la mission de visiter la contrée au nord du lac Supérieur, il faut bien avouer que l'impression qui se dégage de la lecture de ces rapports est qu'il existe les doutes les plus sérieux sur la question de savoir si l'utilité de ce pays au point de vue de la colonisation justifie la dépense qu'on se propose de faire. Sans vouloir nullement déprécier cette contrée ni la section correspondante dans la province de Québec, force m'est bien d'avouer que les renseignements à notre portée ne nous autorisent pas à affirmer que cette contrée s'impose actuellement à notre attention, de préférence à d'autres parties du pays qui nous sont mieux connues. Ce que je viens de dire s'applique également à cette partie de la province de Québec que le chemin de fer en question doit traverser. Depuis quelques années, il se fait un mouvement fort intéressant, dans la province de Québec. Le flot d'émigration de la population de cette province vers les Etats-Unis ne s'est guère ralenti ; mais, au cours de ces années dernières, un groupe de citoyens, recrutés dans les deux partis politiques, poussés par un pur sentiment de patriotisme et de désintéressement, ne visant qu'un seul objectif : celui d'enrayer le flot de l'émigration de leurs nationaux à l'étranger, ces citoyens, dis-je, se sont mis à l'œuvre, sollicitant l'aide et l'appui moral de leurs concitoyens. Et quel a été le résultat ou leurs efforts ? En arrière de Montréal, dans cette vaste contrée arrosée par les eaux du Saguenay, du lac Saint-Jean et de ses tributaires, ils ont constaté qu'il y a des millions d'acres de terre qui ne sont pas encore colonisés. Mais cette contrée, qui devrait aujourd'hui s'imposer à nos plus vives préoccupations, n'est pas celle que doit traverser le chemin de fer projeté. Le pays que cette voie ferrée doit desservir est une terre inconnue tant à la députation qu'au premier ministre lui-même. Ni le premier ministre ni les autres membres du cabinet ne sont en mesure de nous donner des renseignements précis sur le pays que doit traverser cette voie ferrée, bien au delà du faîte de partage des eaux dans la province de Québec, à plus de 200 milles de Montréal et à 80 milles des établissements les plus reculés, comme Saint-Gérard-de-Montarville et Saint-Michel-des-Saints.

Le chemin passera à 50 milles de cette région et ne sera d'aucune utilité à ceux qui sont prêts à soumettre au gouvernement des informations claires et précises sur cette vaste région de la province de Québec dans laquelles ils travaillent à attirer nos compatriotes pour les empêcher de s'en aller aux Etats-Unis. Voilà la position, pour ce qui concerne la province de Québec. Parmi tous ceux que se sont intéressés à cette œuvre patriotique de colonisation du nord de la province depuis les rives du lac Témiscamingue jusqu'au centre de la Gaspésie, il n'y en a pas un qui ne resterait pas frappé de stupeur si, sous prétexte d'encourager cette entreprise, on venait lui proposer une projet de chemin de fer passant à plus de 100 milles de toute région connue et habitée. Pour cette seule raison, s'il n'y en avait pas d'autres, je condamnerais cette partie du projet, que l'on prétend destiné à encourager la colonisation dans la province de Québec, mais qui ne lui sera d'aucune utilité.

Ce mouvement dont je viens de parler et qui existe peut-être aussi dans la province de d'Ontario, mais pas au même degré, car les conditions ne sont pas les mêmes que chez nous, s'étend à toute la vallée de l'Ottawa, à toute la vallée du Saint-Laurent, au nord et au sud, jusqu'à la Gaspésie, où, m'a-t-on dit, lors de ma dernière visite à cet endroit, se trouve, à l'intérieur de cette péninsule, un plateau fertile sur lequel on pourrait installer 50 paroisses de colons. Dans ces conditions, que faut-il à la province de Québec pour enrayer le courant de l'émigration aux Etats-Unis? Ce qu'il nous faut, ce sont des chemins de colonisation pour donner un accès facile à ces régions qui sont bien connues, mais encore inaccessibles. La réalisation de ce projet n'entraînerait pas de fortes dépenses. Pourquoi le gouvernement ne viendrait-il pas en aide à cette entreprise patriotique, non seulement dans la province de Québec, mais dans toutes les anciennes provinces qui ont fait tant de sacrifices et qui sont disposées à en faire encore, pour le développement des régions de l'ouest.

Encourageons l'ouest, mais n'oublions pas aussi de travailler pour nous. Le gouvernement devrait venir en aide aux chemins de colonisation de la province de Québec, non pas sous forme de subvention en argent, mais en garantissant l'intérêt sur des débentures pendant 30 ou 40 ans ; cela nous permettrait de construire des embranchements indispensables à la colonisation et cette politique serait moins coûteuse et plus patriotique que cette dépense de plus $50,000,000, pour faire passer un chemin de fer dans des régions inconnues, où nous ne pourrons pas envoyer

de colons avant d'avoir peuplé les districts plus rapprochés. Je maintiens que nous ne réussirons jamais, au moyen de chemins de fer, à rivaliser avec les incomparables cours d'eau dont nous disposons pour transporter les produits de l'ouest jusqu'à la mer, et les marchandises de l'est dans les fertiles régions de l'ouest. Nous ne pouvons pas lutter contre la nature. Nous sommes donc obligés d'en conclure que la deuxième partie du projet qui s'applique aux régions de l'ouest n'a pas, non plus, été conçue dans le but de coloniser cette partie du pays. Parlant plus particulièrement de la province de Québec, ne serait-il pas plus sage, avant de se lancer dans une dépense de $50,000,000—je dirai même $65,000,000—de contracter des obligations beaucoup moins élevées et que nous ne serons jamais appelés à payer, pour encourager l'œuvre de la colonisation dans la province de Québec, œuvre qu'il faut poursuivre vigoureusement si nous voulons enrayer le courant de l'émigration. Je suis d'opinion qu'il aurait été préférable de prolonger l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs et cette entreprise n'aurait pas coûté plus de $15,000,000, c'est-à-dire beaucoup moins que cette section est du projet actuel, qui coûtera $50,000,000 et qui rendra à la province de Québec beaucoup moins de services qu'aurait pu le faire quelques embranchements peu coûteux.

Prenons une carte de la province de Québec et nous verrons que les comtés de la rive sud ne sont colonisés que dans la partie qui longe le fleuve. Il faudrait des moyens de communication pour atteindre les parties reculées de ces comtés. Sur la rive nord, c'est absolument la même chose. A l'heure qu'il est, il y a, aux environs de Montréal, des comtés dont la partie nord est très fertile et où on ne voit que quelques colons isolés. Il ne faudrait à ces régions que des moyens de communication pour devenir aussi riches et aussi prospères que les autres parties de ces comtés.

Il aurait été plus sage, à mon avis, de diriger nos efforts de ce côté, plutôt que de nous lancer dans une entreprise comme celle que nous soumet le gouvernement. La population de cette région mérite que le gouvernement fasse quelque chose pour elle, afin de mettre cette parti du pays sur un pied d'égalité avec les autres, et lorsque viendront les élections, ces électeurs donneront aux raisons que j'expose en ce moment la considération que le gouvernement leur refuse.

Quant au prix de ce chemin, entre Winnipeg et Québec, l'honorable député de Norfolk-nord prétend que ce doit être un chemin en parfait ordre, sur lequel une seule locomotive pourra traîner de 40 à 50 voitures, un chemin pour le moins égal à la ligne du Grand Tronc entre Montréal et Toronto. Un chemin comme celui-là coûtera beaucoup plus que tous les prix qui ont été mentionnés. Tout ce que nous savons dans cette région, c'est qu'elle abonde en lacs, en montagnes et en rivières, et en tenant compte de tous les détours qu'il faudra faire, je suis certain que le chemin entre Winnipeg et Québec n'aura pas moins de 1,600 milles. Or, si ce chemin doit être construit comme le voudrait l'honorable député de Norfolk-nord, il ne coûtera pas moins de $35,000 par mille. L'Intercolonial lui-même a coûté plus que cela, et pour 1,600 milles à $35,000 par mille, nous aurons à payer $16,800,000, en intérêt seulement. C'est la somme que nous aurons à payer en intérêt, pendant ces dix années, s'il est vrai que le chemin aura 1,600 milles de long et qu'il coûtera $35,000 par mille. Si à cela nous ajoutons les $5,400 que nous aurons payés pour la partie du chemin qui traverse les montagnes, nous arrivons à une dépense totale inévitable, de $22,200,000, au lieu de $13,000,000, chiffre maximum mentionné par l'honorable premier ministre, lorsqu'il a soumis le projet à la Chambre.

Je remarque, M. l'Orateur, que personne n'a parlé des dépenses qu'il faudra faire à Québec ; personne n'a parlé de la manière dont le chemin traversera le Saint-Laurent. Malgré toutes ces dispositions poétiques, l'honorable premier ministre n'a pas osé dire que ces convois de 50 voitures traverseraient le fleuve, portés sur les ailes du vent. Il nous faudra un pont à cet endroit, et bien qu'il n'en ait pas été question ici, je crois qu'il n'a pas été oublié par ceux qui ont conçu ce beau projet. Comment aurons-nous ce pont ? Que nous coûtera-t-il ? Jusqu'à présent il a coûté environ un million de dollars. Si je ne me trompe, la ville de Québec et la province ont déjà payé $500,000 chacune. Achèterons-nous ce pont, dont la construction est commencée, mais sur lequel les travaux ont été suspendus, par manque de fonds. On rapporte que les obligations de la compagnie du pont, dont le président est le premier ministre de la province de Québec et le grand ami du premier ministre fédéral, ont été transférées à l'entrepreneur à 60 pour 100, en paiement partiel des travaux faits.

M. LEMIEUX : Mon honorable ami sait-il que le pont de Québec a été promis, il y a déjà plusieurs années, par sir Charles Tupper.

M. MONK : L'honorable député à l'air de croire que je suis opposé à la construction de ce pont. Oublie-t-il l'attitude que j'ai prise quand il s'est agit de voter de l'argent pour cette entreprise ? Je suis très heureux de voir ce pont construit.

M. LEMIEUX : Merci.

M. MONK : Mais mon honorable ami admettra que Montréal a aussi des droits à un pont. Je suis convaincu qu'il se montrera favorable à tout projet de nature à doter Montréal d'un pont.

M. LEMIEUX : Vous en avez déjà un, mais je ne voudrais pas d'un projet d'Armstrong.

M. MONK : Nous n'avons pas de pont, mais j'espère que nous en aurons un. Pour traverser le Saint-Laurent et atteindre la section de Moncton il faudra dépenser des sommes considérables à Québec, et personne n'a tenu compte de cette dépense. Je ne crois pas exagérer en disant que le gouvernement devra dépenser $5,000,000 pour établir des communications entre les deux rives. Si j'exagère, je me ferai un plaisir de me rétracter quand le pont de Québec aura été construit et payé. Ce pont est commencé, mais les travaux sont suspendus et il faudra encore beaucoup d'argent pour le finir, et si, dans une entreprise comme celle-ci, il est permis de négliger les centaines de milliers de dollars, il faut au moins tenir compte des millions.

Après avoir traversé le Saint-Laurent nous arrivons à la section de Moncton. Cette partie du projet a été traitée au long par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et je n'en dirai que quelques mots. Je me contenterai de donner à la Chambre un aperçu des distances sur ce chemin, que le gouvernement entreprend de construire. Les chiffres que je vais citer m'ont été fournis par des industriels de chemins de fer de grande expérience et connaissant très bien cette partie du pays. La distance actuelle, comme on l'a dit, entre Lévis et Moncton, est de 488 milles. Or, je prétends que la distance entre Lévis et Edmundston en passant par le district de Témiscouata est de 196 milles, et d'Edmundston à Moncton, via Chipman, elle n'est pas moindre de 204 milles. Il est donc évident que nous construisons cette ligne qui, en aucun endroit de son parcours, n'est éloignée de plus de 50 milles de l'Intercolonial, pour raccourcir la distance de 88 milles. La ligne projetée aura 400 milles de long et la longueur de l'Intercolonial est de 488 milles. Je suis informé qu'en construisant une ligne directe de la Rivière-du-Loup à Métapédia, nous épargnerions 65 milles, et de Métapédia à Moncton la ligne, qui n'est pas très droite, pourrait être considérablement raccourcie. Ainsi la distance entre Lévis et Moncton, via Métapédia, sera de 423 milles ; entre la Rivière-du-Loup et Métapédia il y a 110 milles au lieu de 177 milles par la route actuelle. Ce chemin de 110 milels passerait à travers un district très avantageux pour la colonisation et l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) a obtenu une charte de la législature de Québec et une autre du parlement d'Ottawa pour y construire un chemin de fer. Il considère qu'un chemin de fer est si nécessaire à cet endroit, qu'il a obtenu deux chartes, une à Québec et l'autre à Ottawa. La construction de ces 110 milles de chemin sera facile et je ne comprends pas que pour raccourcir la distance de 23 milles, le gouvernement entreprenne de construire un chemin de 400 milles qui coûtera au moins $37,500 par mille et causera un tort incalculable à l'Intercolonial. Quelles que soient les sommes qu'il faudra dépenser sur la nouvelle ligne, que ce chemin coûte $15,000,000 ou moins, ne vaudrait-il pas mieux voter une somme suffisante pour adoucir les pentes et améliorer le chemin que nous avons déjà ? Je considère que nous dépensons $15,000,000 inutilement sans compter le tort que ce chemin causera à l'Intercolonial.

M. LEMIEUX : L'honorable député est sous une fausse impression quant à la charte qui a été accordée pour un chemin de fer dans le comté de Gaspé. La ligne dont cette charte autorise la construction, ira de Causapscal au bassin de Gaspé, mais je crois qu'il veut plutôt parler d'une autre charte, accordée pendant la dernière session de la législature de Québec, pour la construction d'un chemin de fer allant de Fraserville à Paspébiac. Si c'est de celle-là qu'il veut parler, je puis lui dire que je n'y suis pour rien.

M. MONK : Je n'ai pas dit que mon honorable ami était intéressé dans l'entreprise, mais je suis presque certain que des chartes spéciales ont été accordées pour la construction d'un chemin partant de la Rivière-du-Loup ou de Fraserville—ces deux endroits sont très rapprochés l'un de l'autre —et traversant un pays avantageusement situé pour les colons et ayant besoin d'un chemin de fer. En construisant cette ligne droite de 110 milles, la distance est diminuée de 60 milles, mais au lieu de cela le gouvernement préfère construire un chemin de 400 milles qui coûtera $15,000,000 pour abréger la distance de 23 milles. L'intercololonial est un très bon chemin. Entre Lévis et Métapédia, et même jusqu'à Moncton, le chemin est en très bon état, comparé à ce qu'il était autrefois, et il peut porter de très lourdes charges.

Je ne vois aucune raison pour entreprendre à la hâte la construction d'un chemin de fer au sujet duquel nous ne possédons aucun renseignement ; le tracé n'est pas fait, il n'existe pas d'études topographiques ; nous n'avons pas d'estimations ; mais il est certain qu'il ne coûtera pas moins de $37,500 par mille. Il devra traverser, je crois, trois cours d'eau, de nombreuses collines, une chaîne de montagnes et un pays offrant de grandes difficultés. Même en faisant ces dépenses, je doute fort qu'on puisse parvenir à construire un chemin d'un niveau aussi égal, aussi solide que l'Intercolonial, sur les 423 milles qu'il y a entre Lévis et Moncton par la ligne directe de la Rivière-du Loup.

J'ai promis d'être bref, et je tiens à me conformer à la règle posée et si bien mise en pratique par l'honorable député de Norfolk-nord. Je tiens à dire cependant que cette dépense me paraît énorme. Que l'on dise tant que l'on voudra que nous toucherons l'intérêt sur les $65,000,000 que nous coûtera le chemin de Winnipeg à Québec, il nous faudra emprunter cette somme et augmenter notre dette, et bien que cette propriété, dont la valeur m'inspire des doutes, doive

nous rester, nous devrons toujours cet argent et je crois que nous ne pouvons pas trop signaler au pays cette énorme dépense. Puisque cet argent doit être dépensé, il est regrettable que le gouvernement n'ait pas jugé à propos d'en garder, non seulement la propriété, mais aussi l'exploitation depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique.

La doctrine que prêche si souvent l'honorable député de York-est (M. Maclean) a fait beaucoup de progrès. Elle occupe les esprits dans le monde entier, et je suis convaincu qu'avant quelques années, nous regretterons ce marché qui nous prive de cette route transcontinentale pendant au moins 50 ans. Je ne puis donc pas approuver cette partie du contrat. On a souvent dit que les corporations n'ont pas d'âme. Le chemin sera confié à une compagnie dont le capital n'est pas au Canada. Se sont des capitaux anglais, et ces capitaux, tels qu'ils sont employés ici, sont entièrement sous la direction des Américains. Je ne veux rien dire contre ceux qui sont à la tête de l'administration du Grand-Tronc, mais il n'y a aucun doute que la Compagnie du Grand-Tronc aura la haute main sur cette nouvelle compagnie et nous savons tous que l'administration du Grand-Tronc est américaine. Elle possède des intérêts considérables aux Etats-Unis, elle y a des voies ferrées et elle a dépensé des millions pour améliorer ses facilités terminales à Portland. Ceux qui connaissent cette compagnie croiront difficilement quelle est disposée à renoncer à ces avantages. Je crois, moi aussi, qu'elle trouvera le moyen d'éluder la clause du contrat qui concerne le commerce canadien et les ports canadiens. Dans ces circonstances, et à l'aide des faibles connaissances que je possède en ces matières, je dis qu'il est regrettable que l'exploitation de ce chemin ait été donnée au Grand-Tronc, car je suis convaincu qu'avant longtemps, dans la province de Québec du moins, la population sera d'opinion qu'il aurait mieux valu dépenser une quinzaine de millions de dollars pour prolonger l'Intercolonial jusqu'aux rives du lac Supérieur, améliorer nos cours d'eau, outiller nos ports et rendre la route du Saint-Laurent plus sûre, au lieu de dépenser cet argent dans des régions inconnues, sur la nature desquelles nous ne possédons pas de renseignements suffisants.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Il y a un argument que l'on peut opposer, avec une certaine apparence de raison, à ce grand projet, et je félicite mon honorable ami, M. Monk, de l'avoir découvert. Nous soumettons au parlement un projet qui comporte la construction d'un grand chemin de fer transcontinental, s'étendant d'un océan à l'autre, entièrement en territoire britannique, et devant avoir une longueur d'environ 3,500 milles. Une partie de ce chemin passe à travers les prairies du Manitoba et du Nord-Ouest, un pays, qui, de l'aveu de tout le monde, a besoin d'un chemin de fer. Ces prairies sont fertiles et nous admettons tous qu'elles suffiront à alimenter un chemin de fer.

Mais cela n'est qu'une faible partie de l'entreprise. Le chemin, partant du centre des districts les plus peuplés des provinces maritimes, pénètrera, en partant de Moncton, dans les parties non colonisées du Nouveau-Brunswick ; de là, contournant un angle du territoire américain, il passera à travers les districts établis au nord de la province de Québec et rejoindra le Saint-Laurent à Lévis. Après avoir traversé le fleuve sur le nouveau pont, il pénétrera de nouveau dans un territoire non colonisé. Après avoir atteint Winnipeg dans l'ouest, il traversera encore une fois des pays nouveaux et il continuera ainsi jusqu'au bout, reliant d'abord les grands centres sur sa route, mais ouvrant toujours de nouveaux territoires.

S'il fallait supposer, M. l'Orateur, que cette vaste étendue de territoire canadien ne renferme que des terrains sans valeur, les honorables députés de la gauche auraient raison de combattre cette mesure. Mais si, d'un autre côté, nous supposons que ce chemin de fer ouvrira à la colonisation des terres fertiles, si nous croyons qu'il livrera à l'industrie de riches forêts plus précieuses que jamais, vu le rapide déboisement de ce continent,si nous croyons que ce chemin permettra d'exploiter de grandes richesses minières, dans Ontario et Québec et dans les montagnes de la Colombie Anglaise, où les minéraux de toute sorte abondent, si nous croyons que ce chemin permettra la mise en exploitation de puissantes ressources hydrauliques dont la valeur augmente avec les progrès de la science, si nous croyons que sur ce parcours de deux mille milles nous avons un territoire qui mérite d'être possédé, si nous croyons cela, dis-je, nous devons croire aussi que le projet est bon et nous sommes fiers, M. l'Orateur, de proclamer que nous l'approuvons de toutes nos forces.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : L'opposition nous reproche de nous lancer dans cette entreprise sans avoir les renseignements nécessaires et on nous demande si des explorations ont été faites. Permettez-moi, M. l'Orateur, de poser à mon tour une question à nos honorables adversaires : exigeaient-ils des explorations, lorsqu'en 1871, le parti conservateur acceptait la responsabilité de construire le Pacifique Canadien et en faisait une des conditions de l'entrée de la Colombie Anglaise dans la Confédération ? Nous possédons plus de renseignements sur le projet actuel que le Canada n'en possédait en 1871, quand il ratifiait ce traité. Si cette entreprise doit présenter des difficultés, elles ne proviendront pas d'un manque de renseignements ; car ces derniers abondent et nos adversaires auront

bien du mal à digérer les masses de renseignements concernant cette question qui se trouvent dans la bibliothèque du parlement. La partie orientale de la ligne a été explorée il y a plusieurs années ; la région entre Winnipeg et Québec a été explorée et étudiée par des ingénieurs compétents dont nous avons les rapports. Les prairies ne sont plus un pays inconnu, les passages dans les montagnes de la Colombie Anglaise ont été souvent explorés et leur nature est bien connue et bien comprise. Bien que nous n'ayons pas un tracé définitif sur lequel appuyer le projet, nous avons, comme l'a dit l'honorable premier ministre, des monceaux d'informations dont pourront se servir tous ceux qui voudront s'en donner la peine. Il est donc absolument contraire à la vérité de dire que nous manquons de renseignements sur la question.

S'il y a une partie de ce projet que l'on combat plus vigoureusement qu'une autre, je crois que c'est cette partie du chemin qui devra s'étendre de Moncton à Québec. Je suppose que dans l'ouest du Canada nous entendrons blâmer ce côté du projet plus fréquemment que dans les autres parties du pays, mais je n'ai aucun doute non plus que dans les provinces maritimes nos adversaires en auront long à dire sur les régions incultes d'Ontario que ce chemin doit traverser.

Même après le discours de mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer, je ne crois pas que dans les provinces maritimes nous entendions de nombreuses protestations contre ce chemin de Moncton à Québec. Quand viendra le moment de rencontrer nos adversaires sur les tribunes publiques dans les provinces de l'est, on nous reprochera plutôt de gaspiller l'argent du peuple dans les solitudes d'Ontario. Quoi qu'il en soit, nous demandons à nos amis de l'est et de l'ouest d'en prendre et d'en laisser sur cette question et de bien se convaincre que ni dans un cas ni dans l'autre le pays n'est aussi ingrat qu'on voudrait le faire croire, mais que c'est au contraire un pays qui mérite d'être possédé et mérite d'être développé.

Après tout ce qu'on a dit de cette section de Moncton à Québec, on serait porté à croire qu'il s'agit d'un projet entièrement nouveau, d'une utopie, d'une folie. Nos adversaires demandent quel est l'homme assez insensé pour demander la construction d'un autre chemin de fer depuis le fleuve Saint-Laurent jusqu'aux provinces maritimes.

Or, M. l'Orateur, le tracé qu'il est question d'adopter pour ce chemin est virtuellement une des trois principales lignes qui ont été explorées, examinées et recommandées par les arpenteurs géographes de l'Intercolonial, dès l'année 1864.

Cela n'empêche pas les députés de l'opposition de traiter ce projet comme une chose dont on n'aurait jamais entendu parler. Nous trouvons des renseignements sur cette partie du chemin, dans un rapport de sir Sandford Fleming, fait il y a quarante ans.

On prétend aujourd'hui que ce chemin n'aura aucune valeur, mais, à cette époque, sir Sandford Fleming faisait remarquer que la ligne la plus courte et la plus directe pour le trafic d'entier parcours entre le golfe Saint-Laurent et les provinces maritimes, était celle qu'on appelait la ligne de la frontière, parce qu'elle passait tout près de l'Etat du Maine ; il ajoutait que la ligne le plus favorable après celle-là, était le tracé du centre, et ce tracé, dans le rapport de sir Sandford Fleming, est virtuellement celui qu'il est question d'adopter aujourd'hui. Voici ce que dit ce rapport :

> La route centrale, après celle de la frontière, serait la plus avantageuse pour le trafic d'entier parcours, et comme facteur pour aider à la colonisation du pays et au développement de ses richesses naturelles, elle occuperait le premier rang.

Plusieurs VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES FINANCES : Sir Sandford Fleming dit encore :

> La colonisation dans la province du Nouveau-Brunswick a naturellement suivi les voies navigables ; au sud, la province a été colonisée par la baie de Fundy et ses tributaires, à l'est par le littoral et les baies du golfe Saint-Laurent ; à l'ouest, par le fleuve Saint-Jean, qui s'étend presque jusqu'aux extrêmes limites nord-ouest de la province, et qui est navigable sur presque tout son parcours. Par conséquent, on peut dire que le Nouveau-Brunswick n'est encore peuplé que le long de ces cours d'eau. A l'intérieur, se trouvent de grands espaces inhabités, non parce que le sol n'est pas aussi fertile qu'ailleurs, mais parce que jusqu'à présent il est resté inaccessible.

Ce même état de choses existe encore aujourd'hui, en grande partie, bien que de nombreuses années se soient écoulées depuis la publication de ce rapport.

Dans la partie inférieure de la province, le chemin de fer Canada Eastern va du fleuve Saint-Jean jusqu'au golfe, et il y a ci et là un ou deux embranchements peu importants. La grande partie de l'intérieur du Nouveau-Brunswick décrite dans le rapport de sir Sandford Fleming est restée inaccessible et fermée à la colonisation, et s'il en est ainsi, ce n'est pas comme il le dit dans son rapport, parce que le sol est moins fertile qu'ailleurs, mais parce que ces terrains sont encore privés de toutes communications.

M. CLANCY : Cela ne veut pas dire que ces terres ne sont pas, comparativement, de qualité inférieure.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comparativement à quoi ?

M. CLANCY : L'honorable ministre vient de lire un rapport dans lequel il est dit que si ces terres sont restées inhabitées, ce n'est pas tant parce qu'elles sont moins fertiles que d'autres, mais plutôt parce qu'elles sont

inaccessibles. Cela veut naturellement dire qu'elles ne sont pas aussi fertiles que d'autres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Toutes les terres du Canada ne sont pas d'une égale fertilité. Mais, même si elles n'égalent pas toutes les prairies de l'Ouest, il y a au Canada des millions d'acres de terre que nous espérons voir habiter par des colons, et il y en a des millions d'autres qui sont déjà habitées bien qu'elles ne soient peut-être pas ce que mon honorable ami appellerait des terres de première qualité.

On me permettra de citer un autre passage du rapport de sir Sandford Fleming de 1864. Il décrit trois routes—la route frontière près de l'Etat du Maine, la route centrale, qui fait l'objet de la présente discussion, et la route de la baie des Chaleurs qui a été définitivement adoptée pour l'Intercolonial. Sir Sandford Fleming dit :

La route centrale aura moins de population à desservir immédiatement le long de la voie. Entre le Miramichi et le Saint-Laurent il n'y a qu'un seul établissement composé de quelques familles sur la rivière Tobique. Cependant en ouvrant des routes à l'est et à l'ouest on atteindrait facilement le comté de Ristigouche et la vallée du fleuve Saint-Jean et une partie considérable du trafic de ces régions viendrait alimenter le chemin de fer. Une ligne à travers le centre du Nouveau-Brunswick transportera les provisions des commerçants de bois et coloniserait rapidement les grandes étendues de terres arables qu'il y a dans ce district.

On voit qu'il considérait que ces terres étaient cultivables ?

Un chemin de fer construit d'après ce tracé aurait comme voie de communication les mêmes effets sur le commerce et les progrès du Nouveau-Brunswick qu'a eu le fleuve Saint-Jean, avec cet avantage en plus que cette route serait utilisée toute l'année au lieu de l'être pendant six mois.

En beaucoup moins de temps qu'il en a fallu pour coloniser et améliorer ce que la nature avait rendu accessible par eau, ce moyen artificiel de communication aurait pour effet de peupler l'intérieur du pays sur la plus grande partie de sa longueur et créerait un trafic qui n'existe pas à l'heure qu'il est.

Voilà quelle était l'opinion de sir Sandford Fleming dès 1864.

Un autre argument qu'on a apporté pour combattre cette partie du chemin, c'est qu'il longe l'Intercolonial. Nous nions cela, mais pour les besoins de la discussion, supposons qu'il en soit ainsi. Cela serait-il une raison concluante contre la construction du chemin ? Refuse-t-on d'autoriser la construction de deux lignes parallèles dans ce pays ; n'avons-nous pas accordé des chartes et des subventions à des lignes parallèles, dans toutes les parties du Canada, au cours de la présente session ; n'avons-nous pas consacré le principe, devant le comité des chemins de fer, qu'on peut accorder une charte pour un chemin de fer parallèle à un autre, pourvu qu'il y ait une distance de trente milles entre les deux lignes ? Quand ce parlement a-t-il posé en principe qu'il faille refuser des chartes ou des subsides aux chemins de fer construits parallèlement à d'autres ?

Si cela est permis dans les autres cas, pourquoi ne le serait-il pas également dans celui-ci ; pourquoi l'Intercolonial serait-il traité, sous ce rapport, autrement que les autres chemins de fer ? Prétendra-t-on que cest une excellente chose que de côtoyer une chemin de fer appartenant à une compagnie, mais que cela n'est pas permis quand il s'agit de l'Intercolonial ? Prétendra-t-on que parce que ce chemin appartient à l'Etat, nous devons l'entourer de protections spéciales et l'exempter de la concurrence à laquelle sont soumises les entreprises privées ? Faut-il laisser entendre à ceux qui placent leurs capitaux dans les chemins de fer du Canada que ces chemins sont exposés à subir la concurrence d'autres lignes construites dans la même direction, mais que le chemin de fer de l'Etat n'aura pas à subir ces inconvénients ? Le parlement ne voudra certainement pas prendre une pareille attitude. Si nous devons accorder des chartes et des subventions pour la construction de voies ferrées parallèles, quand il s'agit d'entreprises privées, il n'y a pas de raison pour que l'Intercolonial, parce qu'il appartient à l'Etat, soit exempté d'une concurrence à laquelle les autres lignes doivent se soumettre.

Supposons qu'au lieu de construire l'Intercolonial le long de la rive nord, le gouvernement eût adopté ce rapport favorable de sir Sandford Fleming, et que l'Intercolonial eût été construit par le tracé central. Dans quelle position serions-nous aujourd'hui? Les rives du littoral nord auraient, quand même, une certaine importance, due à leurs moyens de communication par eau, mais, sans chemins de fer, elles ne seraient pas aussi prospères qu'aujourd'hui. Une partie de la prospérité dont elles jouissent serait allée à la population établie le long du tracé central et le pays serait aujourd'hui habité et colonisé de la manière décrite dans le rapport de sir Sandford Fleming. Alors qu'arriverait-il si les citoyens de la rive nord venaient demander aujourd'hui l'aide du gouvernement pour obtenir les avantages d'une voie ferrée? Pourrions-nous leur répondre que nous ne pouvons pas leur donner un chemin de fer, parce que ce chemin serait parallèle à l'Intercolonial?

Il est évident, que, tôt ou tard, nous serions obligé de conférer à cette population les avantages d'un chemin de fer. Puisque l'Intercolonial a été construit sur la rive nord, cette partie du pays en a profité ; il est temps aujourd'hui de donner un chemin de fer à cette partie non colonisée que décrit sir Sandford Fleming même si cette ligne devait être parallèle à l'Intercolonial.

Mais, M. l'Orateur, le chemin projeté sera-t-il parallèle à l'Intercolonial? Cette question a été traitée au long par l'honorable premier ministre et je n'ai pas besoin d'y

revenir. D'après l'usage que l'on a fait de cette expression, on pourrait croire que parce que deux chemins de fer partent d'un même point pour aboutir au même endroit, il faut nécessairement qu'ils soient deux chemins parallèles, bien qu'en réalité ils puissent décrire chacun un cercle dans une direction opposée : ce chemin ne sera pas parallèle à l'Intercolonial. Il s'en éloignera immédiatement après avoir quitté Lévis. L'honorable député de Jacques-Cartier dit qu'il ne s'éloignera jamais à plus de cinquante milles de l'Intercolonial. Des personnes compétentes m'ont assuré qu'à certains endroits la distance entre les deux sera de 88 milles.

M. SPROULE : Ce chemin n'enlèvera-t-il pas à l'Intercolonial une grande partie du trafic qu'il transporte à Québec?

M. FIELDING : Même si cela devait être, ce ne serait pas une raison pour ne pas construire le chemin. Quand le Canada-Atlantique allait de Montréal à Ottawa, et que le Canadien du Pacifique est venu nous demander de l'aide pour construire une ligne entre ces deux villes, nous ne nous sommes pas demandé si ces deux lignes seraient parallèles, et, après la construction de cette ligne, la compagnie a entrepris d'en construire une troisième, parallèle à celle qu'elle possédait déjà.

A l'heure qu'il est, nous avons quatre voies ferrées entre Ottawa et Montréal, en comprenant le chemin de fer qui va à Prescott. Toutes ont reçu de l'aide du gouvernement et personne ne s'est plaint qu'elles étaient parallèles les unes aux autres. Je maintiens donc que, même si le nouveau chemin devait être parallèle à l'Intercolonial, que même s'il devait lui enlever une partie de son trafic, ce ne serait pas une raison pour ne pas le construire et ne pas donner un débouché à cette partie du pays. Si, parce qu'il existe déjà un chemin de fer entre Montréal et Québec et les provinces maritimes, il faut dire qu'un deuxième chemin entre ces deux mêmes points serait une ligne parallèle, qu'a-t-on fait quand le Canadien du Pacifique a été autorisé à construire sa ligne courte?

S'est-on demandé si cette ligne n'enlèverait pas de trafic à l'Intercolonial ? Non, cela ne comptait pas à cette époque. On n'avait pas d'objections, dans ce temps-là, à construire des chemins rivaux de l'Intercolonial, et les honorables députés de l'opposition n'ont pas hésité à subventionner libéralement une ligne qui n'était seulement pas construite entièrement sur le territoire brintannique.

Il y avait encore autre chose dans ce projet. Quand il a été adopté par le gouvernement conservateur, il comportait la construction d'un embranchement entre Harvey et Salisbury. Or Salisbury est tout près de Moncton, de sorte que cette ligne de Harvey à Salisbury était absolument de la même nature que celle que nous proposons de construire aujourd'hui. Le seule différence, c'est que la nôtre partira de Québec pour aller directement à Moncton, tandis que la première devait partir d'un point plus bas, sur la ligne principale du chemin de fer Canadien lu Pacifique, et aller de Harvey à Salisbury. Quel était le but de cet embranchement ? Le même que celui que nous voulons atteindre aujourd'hui, c'est-à-dire, de donner une autre ligne courte aux provinces maritimes. On ne craignait pas alors de construire une ligne parallèle à l'Intercolonial.

M. CLANCY : S'agissait-il d'un embranchement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas quelle différence cela pourrait faire. C'était un chemin destiné à transporter les marchandises, il aurait pu enlever du trafic à l'Intercolonial, mais cela n'inquiétait nullement les partisans du gouvernement d'alors.

Il y a encore un autre côté à cette question. Cet embranchement de Harvey à Salisbury était considéré comme si important pour les provinces maritimes, que si cette condition n'avait pas été mise dans le projet, le bill n'aurait pas été adopté par le parlement. Cela m'a été dit par des personnes bien au courant de ce qui s'est passé alors et je ne crois pas qu'on aurait trouvé un seul député de la partie est du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, appartenant à l'un ou à l'autre des partis politiques, qui aurait consenti à voter en faveur du projet, s'il n'avait pas eu l'assurance que cet embranchement serait construit. Comme dans beaucoup d'autres circonstances, les espérances des ministres conservateurs ne se sont pas réalisées. Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a jamais construit la ligne de Harvey à Salisbury. Les représentants des provinces maritimes commencèrent à se plaindre d'avoir été trompés, et pour les calmer le gouvernement d'alors présenta un bill autorisant la construction de la ligne Harvey-Salisbury, par le gouvernement. Cette ligne devait atteindre exactement le point que nous atteignons aujourd'hui, puisque Salisbury n'est qu'à une faible distance de Moncton. Le point de départ n'était pas le même, mais le but l'était, puisqu'il s'agissait de construire une ligne courte jusqu'à Moncton.

Qu'arriva-t-il ensuite ? Le bill fut voté par la Chambre, mais pour une raison ou pour une autre, il ne fut pas ratifié par le Sénat et l'affaire en resta là. La brave population des provinces maritimes s'était fait jouer. Elle avait été trompée, d'abord par l'introduction de cette condition dans le projet du chemin de fer Canadien du Pacifique et ensuite par la présentation d'un bill spécial qu'on a eu la précaution de faire rejeter par le Sénat. Est-il surprenant que depuis cette époque jusqu'à présent, un profond mécontentement ait existé dans les provinces maritimes sur cette question d'une

ligne courte ? La population n'est pas satisfaite de la ligne qui passe à travers le Maine. Nous n'avons pas d'objections à cette ligne, nous ne chicanons pas le Pacifique pour cela, mais nous aurions préféré un chemin sur le territoire canadien. Ce que le gouvernement conservateur avait promis de faire mais n'a pas fait, ce gouvernement va l'entreprendre comme partie d'un grand projet national, pour dédommager les provinces maritimes des torts qui leur ont été causés.

A en juger par ce qui a été dit hier et répété aujourd'hui, ce projet est insensé, et personne n'y avait jamais pensé avant nous. A en croire nos adversaires, jamais un ingénieur n'aurait voulu soumettre un tel projet et une personne dans son bon sens ne voudrait pas y songer. J'ai déjà expliqué qu'il a été recommandé par sir Sandford Fleming et que le gouvernement de sir John Macdonald considérait une ligne courte allant à Moncton comme si importante, qu'il en fit d'abord une des conditions de l'arrangement conclu avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et que plus tard, il présenta un bill spécial à cet effet. Mais ce n'est pas tout encore ; d'autres négociations ont eu lieu plus tard, au sujet de ce chemin. Après que le projet du gouvernement eut été abandonné le Grand Tronc entre en scène de concert avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata. Il demanda une subvention pour la construction d'un chemin depuis Edmundston, qui est sur la ligne du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à Moncton. Cela n'empêche pas les orateurs de la gauche de dire que c'est un projet insensé. Cependant, le Grand Tronc, sous la direction de sir Joseph Hickson, avait tellement confiance en ce projet que, de concert avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, il entama des négociations avec le gouvernement pour construire le chemin par la route que nous proposons aujourd'hui, avec cette seule différence, qu'il devait partir d'Edmundston, au lieu de Lévis. Le Grand Tronc demande une subvention et des renseignements dignes de foi me permettent de dire que sir John Macdonald, personnellement, était en faveur du projet, disposé à accorder une subvention de $10,000 par mille pour la construction de ce chemin. J'ai tout lieu de croire que ces renseignements sont exacts et celui à qui la promesse a été faite pourrait être appelé en témoignage, si ce que je viens de dire était contesté. Je ne dis pas que le gouvernement, comme corps, favorisait l'entreprise, car dans le règlement final, certaines influences furent mises en jeu pour la faire échouer. Pourquoi y a-t-on renoncé ? Est-ce parce que l'on prétendait que ce chemin serait parallèle à l'Intercolonial? Pas du tout. On y a renoncé parce qu'il aurait fait concurrence à la nouvelle ligne courte du chemin de fer Canaien du Pacifique. Voilà la raison pour laquelle le gouvernement a refusé d'accorder la subvention demandée. Je n'accuse pas le gouvernement de ce temps-là, et je ne blâme pas la conduite du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette compagnie venait de construire une ligne courte, à travers les provinces maritimes, et elle considérait qu'il n'était pas juste de la mettre sitôt en présence d'une ligne rivale. L'attitude du chemin de fer Canadien du Pacifique à cette époque peut s'expliquer, mais les choses sont bien changées depuis et je ne crois pas que le chemin de fer Canadien du Pacifique ait la moindre raison de regarder ce projet d'un mauvais œil. Les craintes qu'il pouvait éprouver au commencement, n'ont plus leur raison d'être et rien ne nous autorise à supposer que cette compagnie est hostile au projet.

On dit que c'est un projet insensé, auquel personne n'aurait jamais songé. Cependant, la Chambre de commerce de Québec a adopté, à l'unanimité, un ordre du jour en faveur de ce projet et a demandé au gouvernement de lui venir en aide. La chambre de commerce d'Halifax a aussi voté un ordre du jour demandant l'aide de l'Etat, pour l'exécution de ce projet. La chambre de commerce de Truro a aussi émis un vœu dans ce sens. Tout ce monde-là était-il frappé de folie ? J'ai par hasard, sous la main, le texte du vœu émis par la chambre de commerce de Truro que je puis donner comme un échantillon du sentiment populaire qui existait alors dans les provinces maritimes en faveur du projet que le gouvernement propose aujourd'hui. Le 14 de février 1899, la chambre de commerce de Truro émit le vœu suivant :

M. FRASER : Quel jour ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le 14 février 1890, le jour de la Saint-Valentin. Ce valentin fut adopté à l'unanimité et envoyé au représentant de cette ville à Ottawa :

Résolu, que la Chambre de Commerce de Truro apprend avec satisfaction qu'il est question de prolonger le réseau du chemin de fer du Grand Tronc jusqu'aux provinces maritimes et de le relier à l'Intercolonial, à où près de Moncton, donnant ainsi une ligne rivale, vers l'ouest et une ligne courte, entièrement sur le territoire britannique, et prie le gouvernement fédéral de donner toute l'aide possible pour assurer le prompt succès de cette entreprise ; et il est de plus résolu

Qu'une copie de cette résolution soit envoyée à notre représentant pour qu'il la fasse parvenir au gouvernement.

G. CLIESH, président.
J. A. HALL, secrétaire.

Je ne m'étonne pas de voir que l'honorable député de Colchester (M. Gourley) exhale son patriotisme chaque fois qu'il prend la parole. Il vient d'une ville loyale et cette résolution respire la loyauté. J'ai le plaisir de connaître ces deux messieurs, et en justice pour eux, je dois dire qu'ils sont tous deux de fervents conservateurs de Truro.

M. SPROULE : Cette résolution ajoutera sans doute beaucoup de poids au projet dont l'ébauche primitive appartient aux tories.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le gouvernement de sir John Macdonald qui a le premier conçu ce projet, mais il a subi le sort de tant d'autres ébauches: la main du temps les a oblitérées. Du reste, ce projet a été utilisé au cours de deux élections dans les provinces maritimes, mais jamais les promesses faites ne se sont réalisées. Ce que je tiens à mettre en relief, c'est que toutes ces négociations ont abouti au même résultat. Au cours des négociations primitives intervenues avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, il avait été entendu que leur réseau comprendrait une ligne de Harvey à Salisbury près de Moncton, et le projet de loi adopté par la Chambre comportait l'établissement de cette ligne. Le projet de la Compagnie du Grand Tronc auquel j'ai fait allusion, comportait également la construction d'une ligne d'Edmundston à Moncton. Au cours de toutes ces négociations, Moncton a toujours été l'objectif visé, comme il l'est encore aujourd'hui. Et pourquoi cela ? A entendre certains honorables députés, on dirait que l'objectif principal, l'unique but est de construire la ligne la plus courte et la plus directe vers l'océan. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) nous disait hier : " Puisque le gouvernement veut construire ce réseau de l'est, pourquoi ne prend-il pas la route la plus courte vers Saint-Jean ? Et la gauche d'applaudir à ces paroles. Il y a plusieurs raisons qui justifient le choix que nous faisons de Moncton. Une de ces raisons c'est que si on veut prendre la route la plus courte, entre le Saint-Laurent et l'Atlantique, il ne faut pas aller à Saint-Jean, parce que ce n'est pas la route la plus courte. Le député de Charlotte (M. Ganong) peut corroborer ce que j'avance, car, il le sait, la ligne la plus courte, du Saint-Laurent à l'Atlantique, est vers le port de Saint-Andrews. Par conséquent, prétendre qu'il faut aller à Saint-Jean, parce que c'est la ligne la plus courte, c'est se faire complètement illusion. Je sais que quelques députés se sont laissés influencer par pareille considération. Le choix de la route la plus courte vers l'océan est une considération importante, mais ce n'est pas la seule qui doive entrer en ligne de compte. Il y a d'autres intérêts en jeu, dont nous avons dû tenir compte, en faisant cette convention. Il y a différentes raisons qui militent en faveur du choix de Moncton. D'abord, Moncton est le centre des provinces maritimes, ou du moins, c'est le port le plus près du centre qu'il soit possible d'atteindre. Le centre réel de population est plus à l'est, et se trouve probablement dans le comté représenté par le député de Cumberland ; ou peut-être même plus à l'est encore, dans le comté représenté par le député de Colchester.

Mais pour atteindre ce centre, il faudrait établir une ligne parallèle à celle de l'Intercolonial, chose que nous ne voulons pas faire. Moncton est le centre de raccordement qui convient le mieux au million d'habitants des provinces maritimes. Si important que soit le trafic des grains, importance que nous reconnaissons tous, ce n'est, après tout, qu'un seul des objectifs dont il faut tenir compte dans l'établissement dun chemin de fer transcontinental vraiment national. Il est non seulement probable, mais il est hors de doute que le million d'habitants des provinces maritimes auront des produits à expédier vers l'est, et en outre, il y a le transport des voyageurs dont il faut tenir compte. A notre avis, ce ne serait pas faire acte de sagesse que de choisir un port et de lui donner le monopole. Moncton est le point le plus convenable, et de là l'accès à tous les ports des provinces maritimes est des plus faciles. Il convient à Saint-Jean, car il est plus rapproché de cette dernière ville qu'il ne l'est d'Halifax. En ce qui concerne le port maritime, Saint-Jean se trouve placé, au moins, sur un pied d'égalité, car, je le répète, il est plus rapproché de Moncton qu'il ne l'est Halifax. Il faut laisser à Saint-Jean et à Halifax le soin de débattre la question des avantages de leurs ports respectifs ; mais Moncton est choisi, parce que c'est le centre de rayonnement dans les provinces maritimes. Les ports d'Halifax et de Saint-Jean ne sont pas les seuls qui ont des droits dont il faille tenir compte. Ceux qui ont eu le plaisir et l'avantage d'assister au débat qui s'est livré autour du bill du Grand-Tronc, en séance du comité des chemins de fer, se rappellent que M. Hays, le chef de l'exploitation du Grand-Tronc, lorsqu'on lui a demandé ce qu'il pensait de l'utilité des ports des provinces maritimes, a déclaré que si l'ouest continue à se développer avec autant de rapidité qu'aujourd'hui, chose dont on ne saurait douter, il faudra non seulement un port, mais trois ou quatre ports pour desservir le trafic venant de l'ouest. Ce n'est pas seulement pour les besoins actuels que nous construisons ce réseau, mais en prévision de l'avenir également. Le gouvernement a donc fait acte de sagesse en choisissant pour objectif sur l'Intercolonial, au centre même des provinces maritimes un point qui donne accès facile à Saint-Jean, d'une part et à Halifax, d'autre part, aussi bien qu'à Sydney et à Louisbourg, qui tous se trouvent sur la ligne de communication par rail, puis à Country-Harbour qui est l'objectif d'une ligne de chemin de fer déjà constituée, et enfin à Whitehaven, un des ports des provinces maritimes qui prendra rang, un jour, parmi nos principaux ports de l'est. Le gouvernement ne vise pas à faire choix d'un port à l'exclusion des autres, mais bien à choisir un point de rayonnement vers tous les ports des provinces maritimes.

D'ailleurs nos amis de Saint-Jean ne sont nullement en lieu de regretter que nous ayons fait ce choix. Saint-Jean, j'en suis convaincu, bénéficiera, dans une large mesure, de la construction de ce réseau. Je le répète, Saint-Jean est plus rapproché de Moncton qu'il ne l'est d'Halifax ; et les trains venant de l'ouest, à destination de Saint-Jean, prendront tout aussi probablement cette route que celle de l'Intercolonial, qui est beaucoup plus longue. Les citoyens de Saint-Jean ont fait preuve d'un grand esprit de progrès par le passé. Ils ont consacré de forts capitaux à l'aménagement et à l'outillage de leurs ports afin d'en faciliter l'accès à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je vois avec bonheur qu'ils recueillent les fruits de leurs travaux. Il n'en est pas moins vrai que qu'ils ne peuvent compter que sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ils ont, il est vrai, un raccordement avec l'Intercolonial, mais l'Intercolonial et le Grand Tronc avec lequel il se raccorde, n'ont point de raccordement avec l'ouest et par conséquent, l'Intercolonial ne peut transporter à Saint-Jean même le trafic de l'ouest. Quand ce réseau sera construit, Saint-Jean au lieu de compter uniquement sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, aura deux cordes à son arc. Saint-Jean ne perdra pas une seule livre de trafic qui se dirige aujourd'hui vers ce port, et il sera en bon lieu d'accaparer une forte partie du trafic qui sera créé par ce nouveau réseau. Halifax, avec son port incomparable, jouira d'avantages dont il a été privé jusqu'ici. A coup sûr, M. l'Orateur, après avoir été si longtemps trompées, jouées, dupées au sujet de toutes les lignes en question, les provinces maritimes ont bien droit de demander que ces promesses se réalisent et prennent une forme tangible en établissant un réseau en territoire canadien, d'un océan à l'autre.

Jusqu'ici, je me suis borné à jeter un regard rétrospectif vers le passé. Peut-être, avant que six heures sonne, aurai-je le temps de dire un mot sur ce qui se passe actuellement.

Le projet en discussion, s'écrie-t-on, est insensé, impraticable ; personne n'y saurait ajouter foi, et pas un seul homme d'affaires n'y voudrait croire. Eh bien, voici les vœux exprimés, par voie de résolution, le 23 juillet dernier, relativement à ce projet même :

Attendu qu'on a soulevé certaines objections contre cette partie de l'entreprise du chemin de fer Grand Tronc Pacifique, qui pourvoit à la construction du réseau, de Winnipeg à Moncton, N.-B., cette Chambre de commerce tient à réaffirmer ici, de la façon la plus catégorique, sa première déclaration (ci-annexée), portant que nul projet de transports transcontinentaux d'Etat ne répondrait aux besoins et aux justes vœux des provinces du Dominion, s'il n'assurait l'expédition des produits canadiens par des ports canadiens, tant en hiver qu'en été, et cette Chambre est d'avis qu'il est d'impérieuse nécessité que le gouvernement exige de strictes garanties relativement à l'exécution de ce système.

M. FIELDING.

En outre, nous maintenons que la construction du réseau à l'ouest de Québec, sans assurer sa continuation à l'est, en territoire canadien, serait évidemment injuste envers les provinces maritimes.

Cette Chambre est également d'avis que la construction de la ligne la plus courte possible, en territoire canadien, de Québec à Moncton, N.-B., serait d'un immense avantage aux provinces maritimes comme aux autres provinces du Canada, et assurerait au réseau une large part du trafic direct et du transport des voyageurs, qui s'effectuent actuellement par les ports des Etats-Unis.

(Signé) JAMES HALL, vice-président.
CHARLES M. CREED, secrétaire de la Chambre de commerce d'Halifax.

Ce sont là les vœux exprimés, d'une voix unanime, il y a quelques jours à peine, par la Chambre de commerce d'Halifax.

Il y a quelques jours, lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous disait que ce projet pourrait porter atteinte à l'Intercolonial et l'exposait au danger d'être désorganisé, ces paroles ont été acclamés par les députés de la gauche. Ces messieurs étaient sans doute affligés d'entendre dire que l'Intercolonial était menacé du danger d'une entière désorganisation, et que les services allaient souffrir, faute de fonds pour les sustenter. L'ex-ministre des Chemins de fer a dû, sans doute, éprouver une sensation nouvelle, en se voyant ainsi acclamé par l'opposition ; car il n'a pu oublier que lorsque, de session en session, depuis plusieurs années, dans tous les efforts qu'il a tentés, avec l'autorisation et l'appui du cabinet, pour développer cette voie ferrée, il s'est toujours trouvé en butte à l'hostilité de la gauche. Quand il nous a dit qu'il vaudrait mieux consacrer ces deniers à l'amélioration de l'outillage des ports, à l'installation d'élévateurs et à tous les aménagements principaux de ces terminus, c'est encore du côté de l'opposition que lui sont venus les applaudissements. Celui qui aurait pu pénétrer le fond de la pensée de l'ex-ministre, y aurait vu que le souvenir du passé hantait sa mémoire ; car il n'a pu l'oublier, chaque fois que le gouvernement, par le passé, a demandé le concours de ces messieurs, soit pour l'amélioration de l'outillage du port de Saint-Jean, soit pour y construire un modeste élévateur, là ou à Halifax, ces messieurs, au lieu de nous prêter leur appui, nous ont déclaré que c'était du pur gaspillage.

Plus tard, l'ex-ministre nous a fait part des plus vives appréhensions au sujet de Moncton ; les usines allaient souffrir ; les ouvriers chômeraient ; plus rien ne marcherait, faute d'argent. Et encore une fois la gauche d'applaudir, et sans doute, mon excollègue a dû penser, dans son for intérieur: Ah ! pourquoi ne m'acclamait-on pas jadis, alors que je faisais voter de si forts crédits pour ces usines de Moncton ? Comment se fait-il que pendant sept années, alors que nous n'épargnions rien pour la réorganisation de l'Intercolonial et que l'argent coulait à flots, comme le disent les députés de

la gauche, nous n'ayons recueilli, pour toute récompense, que les moqueries, les sarcasmes, le persiflage de ceux qui applaudissaient hier aux paroles de l'ex-ministre ? Que l'honorable député (l'honorable M. Blair) se rassure ; qu'il bannisse toute crainte au sujet de l'Intercolonial, car cette voie ferrée, sous la garde du gouvernement actuel, est en bonnes mains et en parfaite sûreté. Fasse le ciel que l'heure ne sonne jamais où elle tomberait sous la douce tutelle de ceux-là mêmes qui hier acclamaient l'ex-ministre, après l'avoir, sept années durant, entravé de toute façon dans ses efforts pour développer cette voie ferrée de l'Etat.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'ouest—(M. McCarthy).

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre reprend la délibération de la motion proposée par le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), tendant à ratifier la convention intervenue entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour la construction d'un chemin de fer national transcontinental.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. l'Orateur, au moment où la Chambre a suspendu sa séance à six heures, j'étais en train de présenter quelques observations sur la section du réseau projeté, qui s'étend de Moncton à Québec. J'essayais de prouver que ce chemin de fer serait utile en ce qu'il donnerait accès à une contrée qu'il importe et qu'il est nécessaire de développer. Je me suis efforcé de démontrer que le pays n'offre pas de difficultés sérieuses au point de vue de la construction de ce chemin de fer, et que tout en développant cette contrée, qui est parfaitement susceptible de développement, nous obtiendrons en même temps une route plus courte à travers la province du Nouveau-Brunswick, ce qui n'est certes pas quantité négligeable, mais au contraire, comme tout le monde en conviendra, un avantage fort appréciable. J'ai fait observer que nous avions choisi Moncton comme objectif, et cela parce que, grâce à la l'Intercolonial, un accès facile à tous les ports importants des provinces maritimes.

Moncton est situé dans la partie est du Nouveau-Brunswick, et relativement parlant, à proximité de la frontière de la Nouvelle-Ecosse. Il est fort rapproché du point de communication avec l'Ile du Prince-Edouard. Il existe deux voies principales de communication entre le continent et cette île. Une de ces voies relie Pictou, en Nouvelle-Ecosse, à Charlottetown et l'autre voie sert de comunication entre la Pointe du Chêne, au Nouveau-Brunswick, et Summerside, de l'autre côté du détroit. Le passage de la Pointe du Chêne à Summerside se trouve à proximité de Moncton. Le voyageur, suivant cet itinéraire et qui voudrait traverser à l'Ile du Prince-Edouard, quitterait l'Intercolonial à un endroit fort rapproché de Moncton. Ainsi, en choisissant Moncton, comme point central, nous avons, dans la partie est du Nouveau-Brunswick, tout près de la frontière de la Nouvelle-Ecosse, un point qui se touche à proximité de la voie des communications avec l'Ile du Prince-Edouard. Par conséquent, de tous les points qui s'offraient à notre choix, Moncton est certainement celui qui se prêtait le mieux à ce dessein. Je dois ajouter ici que je n'accorde pas tout ce que l'on a dit au sujet du tracé primitif de l'Intercolonial. Il est d'usage d'affirmer que ce tracé a été inspiré par des motifs politiques. C'est là une façon de s'exprimer qui est susceptible de s'interpréter dans un sens favorable. Pour ma part, je suis porté à croire qu'il y avait de hautes raisons d'Etat qui militaient en faveur de ce tracé. Je l'affirme sans hésitation, s'il était possible, aujourd'hui, de n'avoir qu'une seule ligne de communication entre les provinces inférieures et les provinces supérieures, je préférerais que le chemin de fer Intercolonial passât par la voie nord. S'il était possible de n'avoir qu'un seul réseau, alors le choix du tracé devrait s'inspirer non seulement de raisons d'ordre commercial, mais encore de raisons d'un ordre plus élevé, c'est-à-dire l'intérêt national et même celui de l'empire. En faisant choix de la route de la rive nord pour le chemin de fer Intercolonial, à l'époque de l'établissement de la Confédération, on s'est inspiré dans une certaine mesure, de raisons tant d'intérêt national que d'ordre impérial. On a cru utile que ce réseau offrît une voie de communication entre l'est et l'ouest et qu'il fût assez éloigné de la frontière internationale pour en faire ce qu'on appelle un chemin de fer stratégique, C'est là une pensée à laquelle le pays applaudit. En outre on s'est inspiré d'une raison d'Etat, d'ordre impérial et financier. Aujourd'hui, grâce à la superbe situation du Canada, notre crédit est si élevé que lorsqu'il s'agit de faire quelque transaction nous n'avons plus besoin de garantie ou d'endossement : notre situation financière est si excellente qu'il n'y a plus lieu de demander la garantie impériale ni d'y attacher grande importance.

Cependant, bien que ce soit là aujourd'hui la situation du Canada, grâce à la prospérité dont il jouit depuis plusieurs années, telle n'était pas la situation à l'époque de l'union, et on attachait à la garantie impériale assez d'importance pour qu'elle jouât un rôle considérable dans la transaction en question. On jugea utile que le gouvernement impérial donnât une garantie, à titre d'aide à la construction de l'Intercolonial.

Sans vouloir affirmer que le gouvernement impérial aurait refusé la garantie, advenant qu'on eût choisi un autre tracé, on peut affirmer sans exagération que lorsque le gouvernement décida que le tracé suivrait la côte nord, il le fit, de l'agrément des autorités impériales qui favorisaient ce tracé, pour des raisons d'ordre impérial.

Quoi qu'il en soit, je prétends que s'il était possible d'établir une seule ligne vers les provinces maritimes, le tracé de cette ligne devrait suivre la côte nord du Nouveau-Brunswick et je ne saurais me ranger à l'avis de ceux qui prétendent qu'on a commis une erreur, à cette époque.

Le chef du cabinet (le très honorable sir Wilfrid Laurier), au cours de ses observations au sujet de la ligne de chemin de fer a mis en relief un aspect important de la question, qui revêt une grande importance à ses yeux, le privilège du transit. L'établissement de ce réseau, nous a-t-il dit, nous rendra plus indépendants de nos voisins, les Américains. Quelques honorables députés ont tourné la chose en raillerie, prétendant que nous sommes bien réellement indépendants des Américains, puisque l'Intercolonial nous donne accès à nos ports nationaux et qu'une autre ligne nous permet d'atteindre le littoral. Bien que nous soyons peut-être indépendants de nos voisins, les Américains, dans une mesure restreinte, il est de notre devoir de leur donner à entendre que nous sommes bien décidés à accentuer davantage cette indépendance. A mes yeux, la partie la plus admirable de l'éloquent discours du premier ministre est celle où il a affirmé que le meilleur moyen de conserver des relations amicales avec nos frères de la république voisine est de leur faire comprendre que nous sommes bien déterminés à nous rendre absolument indépendants d'eux. Il est vrai qu'à certains égards nous avons été plus indépendants d'eux relativement à la faculté de transit, qu'ils ne le supposaient ; mais on nous a dit que, parce que la faculté de transit est un privilège réciproque, et qu'il tourne au bénéfice des chemins de fer américains comme à l'avantage de nos propres voies ferrées, il n'y a pas lieu de se créer des alarmes au sujet de la révocation de ce privilège.

A mon avis, du fait qu'une chose tourne au bénéfice d'un groupe de la population aux Etats-Unis il ne faut pas se hâter de conclure que cette situation se perpétuera. Indubitablement, le tarif élevé des Etats-Unis est un fardeau qui pèse lourdement sur les épaules des populations de certaines sections de ce pays ; mais, bien que le fonctionnement de ce régime fiscal soit préjudiciable aux populations de ces sections, les habitants d'autres parties du pays et sans doute la majorité voient la chose d'un œil favorable. La population de certaines sections du pays est donc forcée de porter le fardeau, pour le bien commun, et je ne doute nullement que si les Américains jugeaient qu'il y va de leur intérêt de réaliser les menaces qu'ils ont si souvent faites au sujet de la révocation du privilège du transit, ils ne reculeraient pas devant pareille initiative, dans la crainte qu'elle pourrait porter préjudice à un certain groupe de la population où à certaines compagnies de chemins de fer. Voilà pourquoi j'affirme qu'il importe de faire comprendre à nos voisins que le Canada est décidé à se rendre complètement indépendant des Etats-Unis à cet égard, et la population actuelle contribuera à ce résultat ; et même s'il nous faut construire un nouveau réseau, pour atteindre ce but, nous le ferons sans hésitation.

L'attitude que le gouvernement a prise, et le discours prononcé devant cette Chambre par le premier ministre sur cette question ont vivement préoccupé l'attention aux Etats-Unis, et on s'y rend bien mieux compte que jamais de l'indépendance du Canada. Voici ce que je lisais aujourd'hui même dans un des grands journaux des Etats-Unis, le " New York Journal of Commerce ", journal consacré non pas à la politique, mais au commerce :

> Ce qui nous intéresse et nous touche de plus près, c'est la détermination qu'à prise le Canada de se rendre indépendant, des Etats-Unis, coûte que coûte, relativement aux moyens à prendre pour atteindre les mers de l'est et de l'ouest et transporter les produits de son territoire.... Notre attitude politique n'a été rien moins que libérale, bien qu'une attitude libérale eût tourné tout autant à notre avantage qu'à celui du Canada. Si nous excluons ou restreignons son commerce, l'empêchant de passer librement et de circuler dans notre territoire, nous devons nous attendre à ce que le Canada y pourvoie ailleurs, et nous devons admirer le courage et la détermination qu'il y met.

Voilà un échantillon de ce qui se dit aujourd'hui dans les journaux des Etats-Unis Les députés de l'opposition affirment à bon droit que nous n'avons pas été entièrement dans la dépendance des Etats-Unis relativement au privilège du transit. Il est vrai que nous avions quelques ressorts à faire jouer, mais tout cela ne nous serait pas d'un bien puissant secours, advenant qu'il surgirait aux Etats-Unis un grand mouvement qui dégénérerait en hostilité envers le Canada. Par conséquent, dans l'intérêt du Canada, et en prévision de l'avenir, il est inutile que nous fassions connaître à nos voisins au delà de la frontière que, quelle qu'ait été la mesure d'indépendance dont nous avons joui par le passé, non seulement nous la conserverons, mais nous l'accentuerons davantage par l'établissement du réseau projeté, et s'il y a urgence, nous ne reculerons pas devant la construction d'une nouvelle ligne.

Des VOIX : Très bien! très bien!

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sache pas, du reste, M. l'Orateur, que je puisse réussir à trancher le différend, relativement à l'économie à réaliser dans le nombre de milles à parcourir entre Québec et

Moncton. Tant qu'un tracé n'a pas été définitivement établi, il y a toujours lieu à controverse en pareille matière ; mais, pour les besoins de la discussion, disons que la distance à parcourir entre Québec et Moncton soit plus considérable que ne le supposent certains députés. Je tiens de source autorisée qu'en ligne directe, à vol d'oiseau, entre Moncton et Quebec—s'il est possible d'employer l'expression à vol d'oiseau, quand il s'agit d'atteindre un point où il faut dévier vers le territoire des Etats-Unis et prendre une nouvelle ligne directe vers Moncton—cette ligne à vol d'oiseau, dis-je, de Québec, ou plutôt de la Chaudière à Moncton, serait de 351 milles, et si l'on y ajoute 10 pour 100 pour les courbes, le total serait de 386 milles. Je ne saurais manquer de rappeler ici que le député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous a dit qu'il y a de fortes courbes et dans ce tracé et dans notre politique. J'accepte le compliment que l'honorable député nous a adressé sans le faire exprès, car sans doute il a oublié qu'au point de vue esthétique, la courbe est la ligne de beauté par excellence.

Des VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : En traçant une ligne à vol d'oiseau et en y ajoutant 35 milles pour les courbes, il nous faudrait donc construire 386 milles, au lieu que le parcours de l'Intercolonial, de la Chaudière à Moncton, est de 496 milles.

C'est donc une économie de 110 milles qui se trouve réalisée ; économie de quelque peu inférieure à celle revendiquée par quelques députés de la droite, mais de beaucoup supérieure à celle que les députés de la gauche prétendent réaliser. Au demeurant, bien que ces chiffres soient puisées à des sources autorisées, je ne prétends pas y adhérer d'une manière inflexible, et pour les besoins de l'estimation que j'entends faire plus tard, disons que le parcours de cette ligne sera de 400 milles, en chiffres ronds.

M. R. L. BORDEN : Eu égard aux obstacles créés par les accidents du sol quelle serait, de l'avis du ministre, l'économie réalisée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'assure qu'une ligne d'environ 400 milles couvrira la distance. En traçant une ligne directe, tout en ayant soin d'y ajouter 10 pour 100, comme le font les ingénieurs en pays ordinaires, on obtient 386 milles ; mais, pour les besoins de mon estimation financière, je porte ce chiffre à 400 milles, car je tiens à faire preuve de parfaite loyauté dans mon argumentation.

La section de Québec à Winnipeg a été l'objet de vifs débats, et l'on a tenté de prouver que le pays que ce chemin de fer doit traverser n'a absolument aucune valeur. Je l'ai dit cet après-midi même, le seul terrain sur lequel les députés de la gauche pourraient se placer pour donner un semblant de raison à leur hostilité envers cette entreprise, ce serait d'essayer de prouver que ce vaste territoire n'a aucune valeur. Pour notre propre compte, nous soutenons le contraire ; nous prétendons que ce territoire mérite d'être développé. Nous croyons, en outre, que toutes les représentations formulées au sujet des frais énormes que nécessiterait la construction de cette section, sont dénuées de tout fondement. Des renseignements puisés à bonne source nous autorisent à affirmer, parlant d'une façon générale, que cette section du pays n'offre pas de grandes difficultés, au point de vue de la construction du chemin de fer, que les travaux de premier établissement de cette voie ferrée n'entraîneraient pas de fortes dépenses. En outre, ce pays possède des ressources qui méritent d'être développées, dans l'intérêt du Canada.

Au cours des explorations effectuées pour le tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, on a constaté qu'il serait possible de construire un chemin de fer au nord du lac Nipigon, sans trop grands frais, mais la compagnie a décidé autrement et elle a préféré suivre le parcours du lac, ou les travaux de construction ont nécessité de bien plus grands frais. Il est avéré que la construction du chemin de fer aurait coûté bien moins cher, si on l'avait fait passer sur le plateau élevé qui s'étend en arrière du lac Supérieure et du lac Huron. Nos renseignements à cet égard sont fort précis et fort nets. Tout indique qu'il est facile d'établir un bon tracé sur ce plateau, et si la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne l'a pas adopté, c'est qu'elle voulait éviter de construire un long embranchement jusqu'au lac Supérieur. Les rapports sont unanimes sur ce point : tandis que le pays riverain est accidenté, abrupt, escarpé, et impropre à la construction d'un chemin de fer, à quelque distance en arrière, il offre un aspect bien plus favorable. Voici ce que dit sir Sandford Fleming, dans son rapport de 1874 :

> Bien que le pays, à l'est du lac Nipigon, aperçu des lacs Supérieur et Huron, offre l'aspect d'escarpement abrupts et de brusques précipices, en arrière de cette frontière raide et sauvage le plan des terres s'incline vers le nord en pentes douces. Cela est tellement le cas qu'en passant du lac Nipissing au lac Népigon à travers tout le pays la rampe à gravir pour atteindre le faîte des hautes terres est réellement moindre que celle à gravir, quand on passe par Toronto, à travers la péninsule de l'Ontario occidental, soit par la voie des chemins de fer Grand Occidental, ou du Grand Tronc, soit encore par le chemin de fer de Grey et Bruce, ou par le Northern.

Cette contrée a été explorée par M. James Rowan, attaché relativement au tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, et voici ce qu'il dit au sujet de l'aspect général de ce pays :

> Les principales difficultés d'ordre physique qu'il faut vaincre dans la construction d'un chemin de fer à travers toute la section du pays

à l'étude, se rattachent aux grandes nappes d'eau, aux massifs de rochers rencontrés sur la route, et son inaccessibilité. On croit, toutefois, qu'on pourrait obtenir une ligne très directe, au moyen de travaux d'excavation et qui ne dépasseraient pas la moyenne des travaux exécutés par les chemins de fer construits dans les autres parties du Canada. On pourrait vaincre cette dernière difficulté en utilisant les renseignements déjà obtenus sur ce pays. Il n'y a qu'un petit nombre de rivières à traverser sur la route projetée, et parmi ces rivières, il n'y en a guère plus de trois ou quatre qui demanderaient des ponts de 200 pieds d'archée. On peut obtenir sur la ligne, ou à proximité, du bois de construction de bonne qualité et en quantité suffisante pour les divers usages d'un chemin de fer. On pourra établir le tracé avec des pentes maxima d'un pied par cent ou de 52·80 par mille. Il n'y aura guère, du reste, qu'un petit nombre de ces pentes maxima.

Cette ligne ne soutient pas favorablement la comparaison avec celle que le député de Norfolk-nord (M. Charlton) espère que nous obtiendrons, mais enfin, elle vaut bien nombre d'autres lignes qui existent aujourd'hui au Canada. M. Rowan ajoute :

Ce n'est pas une chaîne de montagnes mais tout simplement un plateau élevé et un trait caractéristique de ce plateau, c'est le grand nombre de lacs qui en occupent le faîte, lacs dont on pourraient facilement dévier les eaux et les faire écouler de l'un ou de l'autre côté.

Plus loin M. Rowan dit :

Le pays présente un aspect très uniforme dans le voisinage des deux côtés de ce plateau élevé, mais en dehors de cette lisière, la différence, relativement à la facilité qu'offre la contrée au point de vue de la construction d'un chemin de fer, est très accusée ; car, tandis que vers le sud, elle est parsemée de collines d'une altitude considérable, coupées par des lacs de toutes dimensions et de toute forme, dont quelques-uns sont très profonds, au nord le pays est relativement horizontal et marécageux.

La plus grande partie de la contrée explorée est couverte d'une épaisse végétation d'essences baumiers, épinettes, peupliers, bouleaux élancés, quelques mélèzes d'Amérique (tamarac) et par ci par là des massifs de pins blancs du Canada, mais surtout de pins rouges, tandis qu'en divers endroits il y a des indications de gisements miniers importants.

Dans une note en bas de la page consacrée aux minéraux, le rapport dit :

Le fer, le cuivre et le gypse s'y trouvent en grandes quantités ; on y a également constaté la présence de l'argent, et les sauvages disent qu'il s'y rencontre de la houille ou du lignite, assertion corroborée, dans une certaine mesure, par une observation de M. Bell, dans le rapport géologique sur l'Albany.

Je tiens à mettre encore mieux en lumière la nature du pays entre Winnipeg et Québec. Et voici pourquoi je tiens à donner le plus amples renseignements à la Chambre à cet égard ; c'est que bientôt, toutes ces clameurs poussées contre la section de Moncton s'affaibliront et on s'écriera, comme l'a presque déclaré hier le député de Jacques-Cartier (M. Monk) que la section de Québec à Winnipeg est établie dans une contrée sous-arctique, impropre à la colonisation, et qu'il ne faut pas songer à y construire un chemin de fer.

M. F. D. MONK : Le ministre n'a pas bien saisi ma pensée. Je prétends que cette contrée nous est inconnue, et que les allégations du premier ministre ne sont nullement corroborées par les rapports.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député fait erreur. Nous sommes fort bien renseignés sur ce pays. Je lui ai cité les témoignages des explorateurs et des arpenteurs qui nous disent ce qu'ils en savent, et je vais lui en citer davantage. Ce pays, inconnu au dire de l'honorable député, a été étudié et visité depuis plusieurs années par des groupes d'explorateurs et d'arpenteurs géographes envoyés par le gouvernement d'Ontario, et voici le rapport qu'ils ont publié. Je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre, mais pour l'édification de ceux qui n'ont pas accès à ces documents, je veux en lire quelques extraits :

Les résultats de ces explorations étendues, consignés dans les rapports très circonstanciés transmis par les explorateurs, les arpenteurs, les estimateurs des terres et des bois ainsi que par les géologues, ont pleinement justifié les plus vives espérances conçues, au sujet des richesses naturelles et de la fertilité de l'Ontario septentrional et ont prouvé la sagesse de l'initiative adoptée qui a permis d'obtenir des renseignements précis sur la nature et l'étendue de ses énormes ressources, non encore développées. Il a été parfaitement établi que dans la partie orientale de ce territoire, au nord de la ligne de division des eaux, il existe une immense étendue d'excellentes terres arables, apparemment égales en fertilité à celles de l'ancien Ontario et que cette contrée, grâce à son climat tempéré et uniforme, et à l'abondance de l'eau et du bois, offre à ceux qui sont à la recherche d'établissements de famille autant d'avantages et d'attractions que toute autre partie du continent. Les craintes exprimées par certaines personnes au sujet du peu d'étendue de nos ressources forestières ont été dissipées pour l'exploration et l'estimation de vastes pinières sur le versant oriental, ainsi que par la découverte de grandes forêts d'épinettes et autres variétés d'essences propres à la fabrication de la pâte de bois au nord du faîte de partage des eaux, ce qui permettra à la province de prendre une place marquante dans le monde commercial, relativement à la fabrication de la pâte du bois et du papier, industrie fort lucrative et qui va toujours grandissante. Bien que les études géologiques n'aient pas abouti à de nouvelles découvertes de minéraux économiques, chose à laquelle on ne pouvait guère s'attendre, elles ont été d'un grand secours en ce qu'elles ont aidé à reconnaître et à classifier les différentes formations de terrains et à poser de précieux jalons, en vue de plus amples recherches à l'avenir. Les analyses de la tourbe extraite des tourbières très considérables du Nipissing en ont clairement démontré les excellentes qualités et l'utilité économique ; elles ont établi la valeur de cette grande réserve naturelle des combustibles, qui pourra être utilisé dans le développement industriel du pays.

Puis, sous le titre de terres propres à l'exploitation agricole, le rapport dit :

La vaste zone de terrains argileux, partant de la frontière ouest, traversant les districts de Nipissing et d'Algoma et pénétrant jusque dans le district de la Baie du Tonnerre, comprend une superficie d'au moins 24,500 milles carrés, soit 15,680,000 acres, et ces terrains se prêtent presque tous à la culture. Cette zone presque interrompue de bonnes terres au point de vue de l'exploitation agricole, égale en étendue presque les trois quarts de la partie colonisée de la province au sud du lac Nipissing, de la rivière aux Français et de la Mattawa. Elle l'emporte en étendue sur les Etats du Massachusetts, du Conecticut, du Rhode Island, du New-Jersey, du Delaware pris collectivement et est en outre moitié plus grande que l'Etat de New-York. Cette région est arrosée par la rivière à l'Orignal, qui se jette dans la baie James, et par ses tributaires, l'Abbitibi, la Matagami, la Missinabie, puis par la rivière Albany et ses tributaires, la Kenogami et l'Ogoke. Chacune de ces rivières a plus de 300 milles de longueur et leur largeur oscille entre 300 et 400 verges au mille. Ces rivières sont alimentées par nombre de petits cours d'eau qui, à leur tour, reçoivent les eaux d'une infinité de lacs de plus ou moins grandes dimensions, de sorte que, toute cette région est un véritable réseau de cours d'eau offrant des moyens faciles de communication avec les grandes voies navigables. Cette vaste superficie de domaine fluvial met, en outre, le pays à l'abri de ces sécheresses prolongées qui se font si souvent sentir dans les autres pays. La frontière sud de cette grande étendue de terres fertiles se trouve à moins de quarante milles de la gare de Missinabie, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et le pays au nord du faîte des bassins de plaine, étant un immense plateau horizontal dont le versant incline vers la baie de James, la construction de chemin de fer et de routes carrossables, à travers chaque partie de ce pays, n'offrirait guère de difficultés.

Sous le titre de " climat ", le rapport dit :

Un autre fait important établi par les explorations, c'est que le climat, dans ce district septentrional, n'offre pas d'obstacles au succès de la colonisation. Les renseignements obtenus dissipent complètement la fausse impression régnant au sujet de la sévérité tout arctique de ses hivers et de la brièveté de ses étés qui ne permettraient pas aux grains et aux plantes de venir à maturité. L'absence de gelées d'été, fait remarqué par les explorateurs, et la culture de tous les légumes ordinaires aux postes de la baie d'Hudson devrait suffire à rassurer le public, Le 50ème parallèle de latitude passe par le centre de la zone des terres arables et le climat ne diffère guère de celui de la province du Manitoba, située sur le même parallèle, sauf que l'hiver est tempéré par les grandes forêts d'épinettes blanches et la présence d'aussi grande étendue de cours d'eau. Le pays offre aussi des grandes quantités de bois de chauffage et de construction et d'essences pour les fins du commerce, ainsi que de l'eau pure en abondance partout.

M. MONK : J'ai fait une mention spéciale de l'introduction des rapports ; j'ai dit que les dix rapports que j'ai lus ne me paraissent pas répondre aux belles promesses que renferme l'introduction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je laisserai à mes auditeurs et à ceux qui me liront le soin de juger ce qui est établi par les passages que j'ai cités du rapport officiel publié par le gouvernement d'Ontario.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quelle signature porte ce rapport ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est publié par le gouvernement d'Ontario.

M. CLANCY : L'honorable ministre observera qu'il ne porte pas de signature. C'est un simple commentaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne m'attendais pas à pareille critique. Il s'agit ici d'un document publié par l'imprimeur de Sa Majesté pour la province d'Ontario.

M. NORTHRUP : Par le ministère de M. Stratton.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans être précisément un Livre bleu, cette publication est cependant ce que l'on appelle un Livre bleu, bien que la couleur de la couverture n'en soit pas tout à fait de même nuance que celle de nos propres Livres bleus, et elle a pour titre: " Report of the Survey and Exploration of Northern Ontario, 1900." Ce rapport a été publié par ordre de la législature de la province d'Ontario.

M. BROCK : C'est de la pure fiction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Que l'honorable député de Jacques-Cartier condamne cette région, cela n'a rien de bien étonnant ; mais nous étions vraiment loin de nous attendre à voir l'honorable député de Toronto-centre se charger de cette besogne.

M. BROCK : C'est ce que je n'ai pas fait ; j'ai mis la Chambre en garde contre la publication que l'honorable ministre a cherché à faire passer comme étant un rapport soit du gouvernement soit de quelque particulier. Ce nest pas un rapport. Cest une vulgaire publication imaginée pour des fins électorales.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce rapport est vieux de trois ans ; il a été publié en 1900, et sans avoir suivi les affaires de la province d'Ontario d'aussi près peut-être que mon honorable ami, je n'ai jamais entendu révoquer en doute la bonne foi qui a présidé à la publication de ce rapport. Il me paraîtrait étonnant qu'un document officiel——

M. HEYD : Lors de l'adoption de ce rapport par la législature, l'opposition y a-t-elle soulevé quelque objection

M. BROCK : Tout cela n'est que de la hâblerie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne m'est pas possible de répondre à la question de mon honorable ami de Brantford (M. Heyd), mais je dois dire que ce rapport

étant un document officiel du gouvernement de la province d'Ontario, force m'est d'y ajouter autant de foi, de créance que s'il s'agissait d'un rapport publié par les soins du gouvernement de quelque autre colonie anglaise. J'ai à la main les rapports de la Commission Géologique pour l'année 1877-78. Voici, sous le titre de "Sol de la contrée entre le lac Supérieur et la baie de James," un rapport spécial dont l'auteur est le Dr Robert Bell :

Dans mon compte rendu de l'exploration de 1875, j'ai fait une description générale du sol, etc., de la région située entre les grands lacs et la baie de James. En suivant la route des canots depuis Michipicoten jusqu'à la factorerie de l'Orignal, le pays est plus ou moins rocheux jusqu'au lac Missinaïbi, et pourtant, même dans cette section, la proportion de surface rocheuse relativement à toute son étendue peut être comparativement minime. Mais après avoir passé les "Terrains Marécageux," au nord du lac Missinaïbi, le voyageur ne peut manquer d'être frappé de l'abondance et de la fertilité du sol exposé sur les bords des rivières Missinaïbi et de l'Orignal jusqu'à la factorerie de l'Orignal. Il se compose en grande partie de marne ou terre brunâtre, quelque peu graveleuse, reposant sur le "till" (dépôt d'argile, sable et gravier non-stratifiés) et parfois sur des argiles stratifiées ou le roc solide, que, cependant, l'on ne voit que rarement, excepté aux principaux rapides et chutes. Mais dans le tiers central de la section entre le lac Supérieur et la baie de James, ou entre Brunswick et le Long-Portage, une argile de couleur claire forme ordinairement la surface. J'examinai le pays sur un mille ou deux en arrière de la rivière en plusieurs endroits, afin de constater quelle était la nature du sol, et je le trouvai partout excellent, mais tendant à devenir plus marécageux à mesure que je m'éloignais de la rivière dans la région dévonienne en bas du Long-Portage. Je pris des échantillons du sol en plusieurs endroits afin de les examiner plus tard. En parcourant une aussi grande étendue de terrain vierge, l'on est porté à oublier la valeur possible de cette vaste région pour les fins agricoles. Mais les exemples des fermes établies au comptoir de Brunswick et à la factorerie de l'Orignal font voir, sur une petite échelle, ce qui pourrait se faire dans une grande partie de la région. Je n'ai aucun doute que ce territoire pourra nourrir plus tard une nombreuse population.

Ce rapport est publié depuis plus d'un quart de siècle, et nous estimons que le temps est venu de construire une ligne transcontinentale à travers ce territoire susceptible de nourrir une nombreuse population.

Au risque de répéter ce qui a déjà été dit, qu'on me permette d'exposer les vues du gouvernement par rapport au mode de construction de ce chemin de fer. Nous voulons qu'il soit construit pour le compte de l'Etat, depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, en passant par Québec, une ligne de chemin de fer qui sera affermée au Grand-Tronc-Pacifique pour une période de cinquante ans. La division de l'ouest, comprise entre Winnipeg et l'océan Pacifique devra être construite par la compagnie elle-même. Les garanties à donner ne devront pas excéder

$30,000 pour chaque mille de la section des montagnes, et $13,000 pour chaque mille de la section des prairies. C'est notre désir que la division est soit construite par le gouvernement qui s'en remettra de ce soin à une commission composée de trois membres qui sera chargée de tous les travaux de construction. Ces commissaires auront des pouvoirs très étendus, mais le gouvernement et le parlement seront toujours libres d'exercer une surveillance convenable, comme cela doit toujours être lorsqu'il y a dépense de deniers publics.

Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) a signalé à l'attention un article du bill qui lui paraît singulier, sur un article qui autorise le gouvernement à suspendre les travaux sur la division de l'est. Si cela peut constituer une objection, autant aurait valu appeler l'attention sur l'article où il est dit qu'il ne sera pas fait de dépense que le parlement n'aura pas autorisée. Une objection de cette nature aurait autant de raison d'être que celle que l'honorable député a soulevée. Le gouvernement entend que l'exécution des travaux soit confiée aux soins d'une commission, mais il veut aussi que le parlement puisse exercer un certain degré de surveillance. C'est pour cela que le bill porte qu'il ne sera pas dépensé d'autres deniers que ceux que le parlement votera d'année en année.

En outre, pour le cas—peu probable cependant—où les travaux de la commission ne s'effecturaient pas à la satisfaction du gouvernement et du parlement, le bill dispose encore que le gouvernement pourra suspendre les travaux jusqu'à ce que, à la session suivante, le parlement ait décidé ce qu'il devra faire. Et cet article-là, mon honorable ami le trouve extraordinaire, il prétend que nous l'avons inséré dans le but d'empêcher la construction du chemin.

Ce qui, à nos yeux, milite le plus fortement en faveur du projet, c'est que la réalisation en dépend virtuellement de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada. J'ai lu dans un article de fond publié tout récemment dans un journal conservateur, que l'actif de la vieille Compagnie du Grand Tronc, est de $150,000,000. Ne m'étant pas attardé à vérifier l'exactitude des chiffres, je consens volontiers à reconnaître qu'avec son actif de $150,000,000, le Grand Tronc est une des institutions les plus solidement assises du Dominion. Eh ! bien, M. l'Orateur, quelles que soient la solidité, la puissance et l'influence de la vieille Compagnie du Grand Tronc, tous ces avantages sont acquis à l'entreprise dont la Chambre est actuellement saisie. Les députés qui ont suivi les séances du comité des chemins de fer doivent se rappeler que sir Rivers-Wilson avait promis que le Grand Tronc appuierait l'entreprise. Nous ne nous sommes pas contentés de cela; nous avons exigé—et on s'est empressé d'acquiescer à notre demande—que le Grand Tronc s'intéressât directement à l'entreprise, qu'il en devînt l'âme dirigeante.

Nous estimons qu'il est avantageux pour le pays que le Grand Tronc se prolonge à l'est comme à l'ouest; nous croyons qu'il vaut beaucoup mieux que cette entreprise repose entre les mains de la vieille Compagnie du Grand Tronc qu'entre celles des promoteurs que l'on pourrait soupçonner de n'être pas responsables. Ce n'est que depuis quelques jours que nous connaissons la manière de voir de l'opposition sur ce sujet, mais le ton de la presse conservatrice indique suffisamment que la critique de la gauche portera surtout sur ce que le projet serait de nature à permettre à ses promoteurs d'en tirer des bénéfices énormes. Or, je n'ai encore rien découvert dans le bill qui soit susceptible de mettre les promoteurs de l'entreprise en mesure d'en retirer beaucoup d'argent. Jamais le parlement n'a été saisi d'un contrat concernant l'entreprise d'un chemin de fer où les promoteurs étaient plus en situation d'entreprendre les travaux, et offraient de meilleures garanties de leur bonne foi et de leur habilité à satisfaire à leurs engagements. Nous avons exigé que le Grand Tronc fût partie au contrat et ne se contentât pas d'appuyer l'entreprise.

Toutes les compagnies par actions sont dirigées par les détenteurs des actions ordinaires. Tant que l'intérêt des obligations est payé, nul ne peut enlever à ces personnes la haute main qu'elles ont sur les affaires de la compagnie. Cette compagnie émettra pour $25,000,000 d'actions ordinaires, et nous avons mis comme condition que ces actions soient entièrement détenues non par les promoteurs, non pas même par les directeurs du Grand Tronc individuellement, mais par la Compagnie même du Grand Tronc de chemin de fer du Canada. Il sera émis 250,000 actions ordinaires, dont 249,000 seront détenues par le Grand Tronc en sa qualité d'institution civile. Il ne restera donc que 1,000 actions à répartir entre ceux qui auront les qualités requises pour être élus directeurs de la compagnie. Où donc est le grand avantage des promoteurs puisqu'ils n'auront à se partager que 1,000 actions sur les 250,000 qui seront émises ?

Peu nous importe le prix que le Grand Tronc paiera les actions. Ce point, on l'a débattu, mais je n'y attache guère d'importance. Si le Grand Tronc achetait ces actions à un prix relativement bas pour les remettre ensuite sur le marché, on y pourrait trouver à redire ; mais il ne devra pas seulement les acheter, il devra aussi les détenir toujours ; il ne lui sera pas permis d'en metttre pour un seul dollar sur la place. Il sera impossible d'acheter une seule de ces actions ; elles devront être détenues par le Grand Tronc, et personne ne pourra en vendre ni en acheter. Où sont donc les probabilités de spéculation ? Peu nous importe, je le répète, que le Grand Tronc paie ses actions tel ou tel prix. Il lui faudra prendre certaines mesures, et ces actions constituent un des éléments de la transaction, l'élément dont il devra se servir pour prélever de fortes sommes d'argent. Et, qu'on le remarque bien, le Grand-Tronc-Pacifique est tenu de payer au moins le quart du coût de la construction du chemin depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique. Nous ne garantissons pas le coût de ce chemin-là. Contrairement à ce que certaines personnes cherchent à faire supposer, nous n'avons rien à payer par rapport à cette partie-là de la ligne ; nous n'en garantissons même pas le coût. Nous garantissons bien une partie des frais de la construction de cette division, mais nous ne devrons pas dépasser une limite déterminée. Nous garantissons les trois quarts du coût de la division de l'ouest, mais cette garantie ne devra pas excéder un certain chiffre. Notre garantie—je ne dis pas le coût du chemin, mais notre garantie---est limitée à $13,000 par mille sur la section des prairies, et à $30,000 par mille sur la section des montagnes. Si le prix de revient du chemin est moins élevé que celui qui a servi de base à ces garanties, notre garantie n'excèdera pas les trois quarts de ce prix, mais si le chemin coûte plus cher—et certains députés prétendent qu'il va coûter fort cher—la limite de notre garantie reste la même, mais la compagnie devra pourvoir à l'augmentation du prix de revient, quel qu'en puisse être le chiffre, afin que le chemin soit terminé. Le Grand-Tronc-Pacifique se soumet à ces conditions. Il reste maintenant à savoir comment cela s'opérera. Pour atteindre ces fins, le Grand Tronc, la vieille compagnie, s'engage à garantir les obligations de la nouvelle compagnie. Avec ses $150,000,000 d'actif—je cite encore le journal conservateur—le Grand Tronc garantira autant d'obligations du Grand-Tronc-Pacifipue qu'il sera nécessaire pour prélever le quart du coût des travaux de construction. Il donne cette garantie pour favoriser la nouvelle entreprise. Nominalement, il s'agit ici d'une nouvelle compagnie, mais plus on y regarde de près, plus on voit qu'il n'y en a qu'une seule au fond. Je ne fais donc pas reproche à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux d'avoir dit que les deux compagnies n'en font qu'une. Nous nous réjouissons de ce qu'il en soit ainsi ; nous nous rejouissons de ce qu'en présentant ce projet au peuple canadien nous ne lui présentons pas l'œuvre de gens promoteurs irresponsables, mais un projet que non seulement le Grand Tronc voit d'un bon œil, mais grâce auquel il offre sa garantie et l'appui de toutes ses ressources à l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. De son côté, le gouvernement se protège en prenant une hypothèque sur tout ce qui entre dans l'entreprise de cette manière ; et quiconque place ainsi ses capitaux dans l'entreprise sait parfaitement qu'il existe déjà une première hypothèque en faveur du gouvernement. Si quelqu'un hésite à faire dans une entreprise quelconque un placement garanti par première hypothèque, cela n'indique-t-il pas suffisamment que l'entreprise est solide et digne de confiance ? Tous les

actionnaires du Grand Tronc savent que le gouvernement a pris une première hypothèque sur toute l'entreprise, et que tout autre placement dans cette dernière sera subordonné à l'hypothèque du gouvernement. Non seulement le Grand Tronc devra-t-il, au moyen de ces actions, de l'émission d'obligations de garantie, ou de quelque autre manière—non seulement cette nouvelle compagnie devra-t-elle, avec la coopération de la plus ancienne, pourvoir au quart du coût des travaux de construction de la division ouest du chemin, depuis Winnipeg jusqu'à l'océan, mais elle devra en outre fournir à ses propres frais pour $20,000,000 de matériel roulant. La garantie du gouvernement ne porte pas du tout là-dessus. La Compagnie du Grand Tronc et celle du Grand-Tronc-Pacifique réunies ne devront pas seulement fournir le quart du montant requis pour la construction de la division de l'ouest, ou davantage si le chemin doit coûter plus cher, elles devront en outre aviser aux moyens de prélever les fonds nécessaires pour fournir un matériel roulant d'une valeur de $20,000,000. On s'est demandé quelle somme on affecterait au matériel roulant sur les différentes parties de la ligne. Quand le très honorable premier ministre en traitant de cette question a parlé des $20,000,000 qui seraient destinés au matériel, l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a trouvé étrange qu'il ne fût affecté que $5,000,000 à la division est, qui doit être la plus longue, tandis qu'on destine $15,000,000 à celle de l'ouest. Il me semble que l'honorable député n'a pas bien compris l'emploi que l'on veut faire de cet argent. Cette somme de $5,000,000 ne représente pas le coût du matériel qui servira à l'exploitation de la division est du chemin. Cette division se trouvera en relations plus directes avec le réseau actuel du Grand Tronc, et il n'y a pas de doute que le matériel roulant des deux lignes circulera indifféremment sur les deux réseaux et que le matériel du Grand Tronc servira plus souvent à la division est qu'à la division ouest de la nouvelle ligne. Nulle restriction n'est imposée quant à l'usage que l'on pourra faire de ces $20,000,000 de matériel roulant—on pourra utiliser celui-ci sur toute la ligne. Mais ces $5,000,000 de matériel roulant appartiendront en propre à la division est à titre de garantie de son exploitation. Ils constitueront avec les autres $15,000,000 un nantissement donné en retour de la garantie offerte par le pays ; en outre, ces $5,000,000 serviront spécialement à garantir l'exploitation de la division est du chemin. C'est-à-dire que si nous avons exigé que $5,000,000 de matériel roulant fussent spécialement destinés à la division de l'est, ce n'est pas que nous espérons que ce matériel servira sur cette division seulement, mais plutôt parce que le matériel, dût-on en faire usage sur cette division ou ailleurs, sera virtuellement considéré comme appartenant au gouvernement du Canada, qu'il sera grevé d'une première hypothèque consentie au gouvernement non seulement pour obliger la compagnie à se conformer aux stipulations du contrat, mais surtout pour assurer l'exploitation de la division de l'est. M'est avis, M. l'Orateur, que dans toute cette transaction, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et l'ancienne Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer nous ont donné d'abondantes preuves de leur bonne foi. Et si l'on ajoute à tout cela que le gouvernement aura un représentant dans le bureau de direction de la compagnie aussi longtemps que durera la présente convention, on reconnaîtra, ce me semble, que nous avons pris tous les moyens raisonnables de protéger les intérêts de l'Etat.

J'aborde maintenant la question de la qualité du chemin. Il n'est pas spécifié de qualité particulière par rapport à la division de l'est, attendu que cette dernière est virtuellement placée sous la surveillance du gouvernement qui la construira à son gré, sauf l'assentiment du Grand Tronc. Le gouvernement et le Grand Tronc poursuivront un but commun. Le gouvernement tiendra à construire aussi économiquement que possible afin d'épargner de l'argent, et le Grand Tronc, de son côté, tiendra à ce que l'entreprise ne lui coûte pas trop cher, parce qu'il aura à payer l'intérêt. Mais le Grand Tronc voudra que le chemin soit solidement construit et, il n'y a pas à en douter, le gouvernement et la compagnie s'entendront quant à la qualité des ouvrages de la division est du chemin de fer. La voie de la division de l'ouest devra être de qualité remarquablement supérieure, puisqu'elle doit être de même qualité que la voie que possède déjà le Grand Tronc entre Montréal et Toronto. Les renseignements que j'ai par devers moi me font considérer cette voie comme une des meilleures qui soient en Amérique. Je ne crois pas que nous ayons pu trouver au Canada un meilleur type de chemin de fer. Il y a deux manières de déterminer la qualité du chemin de fer que l'on veut construire : l'une consiste à faire un devis précis de tous les travaux à faire. Cela peut se faire quand il s'agit de construire une ligne de peu de longueur. Mais lorsqu'il s'agit de la construction d'une ligne longue comme celle-ci, il est préférable de s'en rapporter à un type déterminé. Lorsque, citant certaines clauses du contrat, le premier ministre a dit que la division de l'ouest devra être de qualité égale à celle de la ligne mère du Grand Tronc, de Montréal à Toronto, en autant que la chose peut se faire quand il s'agit d'une voie ferrée nouvellement construite, la gauche s'est mise à rire comme si cette restriction eût été de nature à annuler l'effet de la clause qu'elle accompagne. Je suis sûr qu'après y avoir réfléchi, ceux des membres de la gauche qui ont fait une étude spéciale des questions de chemins de fer conviendront que cette restriction était absolument nécessaire. Quelque dépense que l'on fît, il serait

tout à fait impossible de construire dans un délai de cinq années un chemin de fer de même qualité que la ligne du Grand Tronc, depuis Montréal jusqu'à Toronto. Certaines choses ne peuvent s'accomplir qu'avec le temps, et le complet parachèvement d'un chemin de fer est de celles-là. Tout ce que l'on peut faire, c'est de déterminer un type dont on se rapprochera sans cesse, c'est de s'efforcer d'obtenir un chemin de fer qui, une fois complètement terminé, sera absolument conforme au type choisi. C'est tout comme lorsqu'un propriétaire loue une mai son qu'il vient de faire construire. Au bout d'un an ou deux, la maison est en état convenable et le propriétaire y fait faire certains travaux qu'il n'était pas possible d'exécuter auparavant.

On sait que dans la construction d'un che min de fer, le grand désir qu'on a de le voir en exploitation le plus tôt possible oblige à faire certains travaux que l'on peut considérer pour ainsi dire comme provisoires. Ici la voie est établie sur des chevalets aux quels, cinq ou six années plus tard, on sub titue une plate-forme permanente ; là on construit un petit pont en bois qui, dès qu'il commence à faiblir, cède la place à un pont en acier, et ainsi de suite. Le chemin n'est pas terminé à l'époque où il semble l'être, ce n'est qu'avec le temps que le parachèvement s'en opère. La restriction que l'on a insérée à ce propos est semblable à celle que l'on a mise dans le contrat du Pacifique Canadien. On avait alors pris comme type l'Union-Pacifique des Etats-Unis, mais non l'Union-Pacifique tel qu'il était à cette époque-là, mais à l'époque de sa construction. Or, je crois savoir que la qualité du chemin de fer entre Montréal et Toronto est supérieure à celle qui était prévue au contrat du Pacifique Canadien. A tout événement, pour ceux qui sont versés dans les questions de chemins de fer il est évident qu'il est impossible de s'attendre à ce qu'un chemin de fer nouvellement construit réunisse toutes les qualités d'une ligne depuis longtemps établie. On peut dresser ses plans, les suivre autant que possible, et avec le temps, on finit par l'élever peu à peu au même degré d'excellence que le type qu'on s'est choisi.

Je reviens pour un instant à la division de l'est. Certains députés de la gauche prétendent que le fardeau de l'entretien de cette division retombera sur le gouvernement. Cela n'est pas exact du tout. Le gouvernement stipule que la compagnie devra non seulement entretenir la division de l'ouest mais aussi celle de l'est que nous lui donnons à bail. Nous lui fournirons un chemin aussi complet que peut l'être un chemin nouvellement construit ; mais si, avec le temps, le gouvernement, qui se trouve dans la situation du propriétaire dont j'ai parlé tout à l'heure, désirait faire certaines améliorations sur la ligne, s'il voulait, pour donner plus de durabilité à ce chemin, remplacer un pont en bois par un pont en acier, substituer une plate-forme solide aux chevalets, ou exécuter un des nombreux ouvrages que comprennent bien mieux que moi les honorables députés de la gauche qui sont versés dans les questions de chemins de fer, il aurait plein droit de faire ces améliorations ; mais rien ne peut l'y obliger, et s'il les faisait, le coût en serait porté au capital du chemin, et la Compagnie du Grand Tronc sera tenue de payer l'intérêt de ce capital.

Une question qui n'est pas sans quelque importance, c'est celle de fixer les endroits où commenceront et où finiront les diverses sections. Naturellement, le point de séparation entre les divisions de l'est et de l'ouest est nettement établi. Le gouvernement construira le chemin depuis Moncton jusqu'à Québec, et de là jusqu'à Winnipeg. La division de l'ouest, que construira la compagnie, commence à Winnipeg et se prolonge jusqu'au littoral du Pacifique. Mais cette division se répartira en deux sections, car la garantie n'est que de $13,000 par mille dans la région des prairies, tandis qu'elle est de $30,000 par mille dans la région montagneuse. A quel endroit se terminera la section des prairies et où commencera celle des montagnes, c'est ce qui n'est pas établi par le contrat. Il n'a pas paru possible de le faire, mais ce qu'il y aura à faire à ce propos est stipulé au contrat. Le point de division dépendra en grande partie du tracé du chemin. Nous croyons, et c'est ce que je vais supposer pour les fins de la discussion, que le chemin de fer entrera dans les montagnes par le débouché de la rivière aux Pins ; s'il y entrait par quelque autre passe, cela influerait sur la longueur respective des deux sections. Je le répète, l'établissement du point de division est important, parce que nous ne garantissons que $13,000 par mille de la section des prairies, tandis que pour la section des montagnes, notre garantie est de $30,000 par mille. Il est stipulé au contrat que les ingénieurs devront déterminer le point auquel prendra fin la construction plus facile et moins coûteuse particulière à la région des prairies et où doit commencer le travail plus difficile et plus coûteux qu'exige la construction dans les montagnes. Au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas, le différend sera soumis à l'arbitrage. Comme la question relève plutôt des ingénieurs, nous croyons que le mieux que nous puissions faire c'est de nous en remettre à eux du soin de la décider.

Il a été fortement question au cours du débat du droit de circulation que le gouvernement s'est réservé relativement à l'Intercolonial ou d'autres compagnies. Grâce à cette stipulation, nous pouvons dire à bon droit, ce me semble, que l'Intercolonial se trouve virtuellement prolongé de Québec à Winnipeg. Nous avons réservé au gouvernement, à titre de propriétaire de l'Intercolonial, le droit de faire circuler ses trains sur le chemin qui sera loué au Grand Tronc, et nous pourrons, si tel est notre dé-

sir, les faire rendre jusqu'à Winnipeg. Nous nous sommes en outre réservé le droit de circulation sur la division de l'ouest. Tant que la compagnie aura notre chemin à bail, il nous sera loisible de faire circuler les trains de l'Intercolonial depuis Halifax ou Saint-Jean jusqu'à Winnipeg. Certains prétendent qu'il n'est pas possible d'exercer un droit de circulation comme celui qui est stipulé au contrat, d'autres soutiennent le contraire. Pour moi, cela est surtout une question d'économie. Je ne crois pas que l'exercice de ce droit offre de difficultés; il reste à savoir s'il sera avantageux de l'exercer. L'Intercolonial pourra demander qu'un train parte chaque jour d'Halifax ou de Saint-Jean, ou qu'un train mixte comme celui qui dessert aujourd'hui ces deux villes se rende directement à Winnipeg sans arrêter à Québec, et le Grand-Tronc-Pacifique serait tenu de laisser circuler ce train, moyennant une indemnité raisonnable, sur la ligne qu'il aurait prise à bail.

Il a été établi au cours du présent débat que le droit de circulation s'exerce sur des lignes d'une longueur assez considérable. Si le droit de circulation peut s'exercer sur une ligne de 100 milles de longueur, on pourrait également, en doublant les moyens d'exploitation, l'exercer sur un parcours de 200 milles, et ainsi de suite, autant de fois que l'on doublerait les moyens d'exploitation. Il ne serait peut-être pas avantageux de le faire à moins qu'on ne pût compter sur un trafic considérable. Mais on pourrait se trouver dans l'obligation, comme dans le cas de l'Intercolonial, d'établir le long de la ligne des stations de charbon, d'approvisionnement d'eau, et toutes sortes de commodités indispensables à l'exploitation. Il est peut-être avantageux pour des lignes de peu de longueur de faire ces frais; mais à moins de ne pouvoir compter sur un très fort trafic, je ne crois pas qu'il soit avantageux pour le gouvernement de tenter l'aventure. Mais le fait de savoir que nous avons le droit et le pouvoir de le faire nous met en meilleur posture pour obtenir du Grand Tronc des conditions plus équitables et plus raisonnables relativement aux échanges de trafic, et nous considérons que cela n'est pas un des moindres avantages que nous confère le cotrat. Indépendammet du droit de circulation, nous nous en sommes réservé un autre qui est désigné au contrat sous le nom de droit de traction. En vertu de ce droit, si l'Intercolonial trouve qu'il ne lui est pas avantageux de faire circuler lui-même ses trains jusqu'à Winnipeg, il pourra les remettre en bon état au Grand Tronc, à Québec, et exiger que, sans décharger, cette compagnie les rende jusqu'à Winnipeg. Il ne sera pas nécesasire de les faire accompagner des mêmes locomotives ou des mêmes employés, il suffira de confier les trains au Grand Tronc; mais le fait de savoir que nous avons ce droit nous permet de conclure avec le Grand-Tronc-Pacifique des arrangements plus avantageux relativement à la mise en circulation de nos trains avec ses locomotives et sous la conduite de son propre personnel, si nous jugeons que ce procédé vaut mieux que l'autre. Voilà, dans mon opinion, comment les choses devront se passer. Je ne crois pas cependant que nous trouvions avantage à exercer notre droit de circulation, mais il nous est loisible de le faire, et cela suffit pour nous mettre en mesure d'obtenir des conditions justes et raisonnables relativement aux échanges de trafic.

Bien qu'il ne s'agisse ici que de la ligne principale, nombre de députés ont cependant déjà soulevé la question des embranchements. Pourquoi ne construit-on pas un embranchement sur tel endroit, dit l'un ? Pourquoi n'en construit-on pas un sur tel autre endroit, dit l'autre ? Pourquoi ne construit-on pas d'embranchement sur cette ville, dit encore un autre? M. l'Orateur, voilà autant d'appels aux préjugés. Il serait facile de jeter la perturbation dans les affaires d'une ville peu éloignée de ce chemin en colportant le bruit qu'on va la maintenir dans l'isolement en refusant de construire un embranchement qui la mettra en communication avec la ligne principale. Construisons d'abord cette ligne principale; nous nous occuperons ensuite des embranchements.

Construisons d'abord la ligne-mère, et quand elle sera construite, ses ramifications s'étendront dans toutes les directions. Il sera certainement construit des embranchements dans les parties reculées de l'ouest, comme il en sera construit pour desservir les endroits peuplés qui seront éloignés de la ligne principale. Il sera sans doute construit un embranchement qui se prolongera jusqu'au lac Supérieur ; un autre se raccordera vraisembabement avec e chemin de fer du gouvernement d'Ontario à Témiskamingue pour relier North-Bay à toute la partie du réseau du Grand Tronc qui se trouve dans la province d'Ontario. Plus à l'est, on ne manquera pas de construire un autre embranchement qui se prolongera jusqu'à Montréal. Enfin, si le Grand Tronc le juge nécessaire, il en construira sans doute un autre encore qui se rendra jusqu'à Saint-Jean. Si la compagnie désire atteindre Saint-Jean par une ligne plus rapide que celle de Moncton, elle pourra s'établir un embranchement entre Chipman et Saint-Jean, soit en construisant un nouveau tronçon, soit en achetant le chemin qui existe déjà entre ces deux endroits. La ligne doit s'étendre de Québec à Moncton, mais doit passer à quelque distance de Chipman, et il pourrait se faire que les ingénieurs se vissent dans l'obligation de la faire aboutir au village de Chipman. Dans le cas même où elle n'aboutirait pas à Chipman, ce dernier endroit ne sera séparé de la ligne principale que par une faible distance, et si l'on trouve que, ainsi qu'on l'a prétendu, Saint-Jean peut s'atteindre plus rapidement par voie de Chipman, il est bien certain qu'on adoptera ce tracé pour construire un embranche-

M. FIELDING.

ment sur Saint-Jean. Bien que toutes ces questions soient sans doute fort importantes aux yeux des divers groupes de population qu'elles concernent, il n'en est pas moins vrai qu'il n'y a pas encore urgence en la matière. Construisons d'abord la ligne principale ; nous nous occuperons ensuite des embranchements, au fur et à mesure que la population en demandera la construction.

Il y a une autre chose à considérer dans cette question : c'est le caractère vraiment national de cette ligne. L'ancien chemin de fer du Grand Tronc n'a jamais été une ligne nationale dans l'acception véritable du terme. Je n'en fais point reproche à la compagnie. Ce chemin de fer fût construit avant la Confédération, à une époque où il semblait que Portland fû le port le plus avantageux pour notre commerce maritime, et c'est dans cette pensée que le Grand Tronc y a dépensé d'importantes sommes d'argent. Il est donc tout naturel qu'il cherche à utiliser les installations de tête de ligne qu'il a faites à Portland. Je ne puis l'en blâmer. Mais force a été au Grand Tronc de reconnaître que le Canada d'aujourd'hui n'est plus le Canada d'alors. Je me rappelle que lorsqu'on eut terminé la construction de l'Intercolonial, il se fit beaucoup d'agitation quand on proposa de manifester notre indépendance des Etats-Unis en faisant passer nos malles par Halifax au lieu de Portland. Nombre de citoyens des provinces de l'ouest prétendaient qu'il n'était pas possible de faire passer les malles par cette voie-là, qu'elles n'arriveraient jamais assez tôt, et qu'il n'y avait pas à compter sur les raccordements. Voilà quelques-uns des motifs que l'on invoquait alors dans le but de nous déterminer à continuer le service de la malle par voie de Portland, et cela en dépit de l'union des provinces, en dépit des sacrifices que le pays s'était imposés par rapport à l'Intercolonial que l'on venait de livrer à l'exploitation. Il nous paraît tout naturel aujourd'hui que notre malle passe par un port canadien, mais il en était tout autrement à cette époque-là, et nombre de gens des provinces du Haut-Canada hochaient gravement la tête à la seule pensée que la malle pourrait passer par Halifax ; mais elle y a passé, et elle y passe encore, en hiver aussi bien qu'en été.

Au cours des divers entretiens que j'ai eus avec des membres de la Compagnie du Grand Tronc, je me suis efforcé de leur faire comprendre qu'il était temps que leur compagnie prît une attitude plus nationale. Je me suis efforcé de leur faire comprendre que les changements survenus dans les conditions économiques du pays étaient tels que s'ils voulaient obtenir les sympathies et la coopération du peuple canadien dans les grandes entreprises, il leur fallait répondre aux aspirations de notre population, même si cela devait leur coûter quelques sacrifices à Portland. A maintes et maintes reprises, chaque fois que l'occasion s'en est présentée, j'ai cherché à inculquer ces idées aux directeurs de cette compagnie. Il me fait plaisir de constater aujourd'hui, que grâce non pas à ce que j'ai pu faire, mais au projet que nous soumettons aujourd'hui au parlement, la Compagnie du Grand Tronc a enfin compris son devoir et nous a fait part de son intention de devenir une entreprise vraiment canadienne.

Nous ne pouvons pas exiger qu'elle renonce à son terminus de Portland où elle a de grands intérêts. Il n'y a pas de doute qu'une partie de son trafic continuera de prendre cette direction. Nous devons nous montrer raisonnables. Nous avons dit aux représentants de cette compagnie : Si vous vous adressez à nous pour obtenir notre concours dans une grande entreprise, si vous voulez que sous engagions l'argent et le crédit du Canada, il faut que cette entreprise nous soit présentée sous forme qui nous permette de dire à la population de ce pays que cette entreprise n'est pas destinée à servir les intérêts de celui-ci ou de celui-là, mais que c'est une entreprise qui intéresse toute la population, de l'Atlantique au Pacifique, et ce but est atteint dans le contrat que nous soumettons aujourd'hui à l'approbation du parlement. Une clause de ce contrat stipule que tout le trafic que pourra se procurer cette ligne ou ses embranchements sera, en l'absence de conditions contraires posées par les expéditeurs, dirigé vers un port intérieur ou un port de mer du Canada, par une voie canadienne. Cette clause a fait faire des gorges chaudes à nos honorables amis de la gauche. Ils nous ont demandé quelles garanties nous avions qu'elle sera respectée. J'avoue qu'il est parfois assez difficile de lier une compagnie de chemin de fer. Si les compagnies m'inspirent pas plus de confiance qu'à tout autre, je n'en suis pas encore arrivé cependant à croire que tous ceux qui en font partie sont des voleurs, et il ne m'est pas permis de supposer que les membres de la compagnie ont pu souscrire à cette obligation dans l'intention de s'y soustraire ou de tromper le gouvernement. Je crois qu'ils étaient de bonne foi lorsqu'ils ont contracté cette obligation et assumé la responsabilité nationale que comporte la clause en question. D'autre part, j'ai la certitude que nous aurons, au besoin, le moyen de les forcer de s'en tenir à la lettre du contrat.

On dira peut-être que cette stipulation n'est pas satisfaisante. Heureusement pour nous, nous avons un excellent témoignage en notre faveur. Nous avons l'avantage de savoir ce que ces messieurs de la gauche entendent par une stipulation suffisante en l'espèce. A l'heure où le gouvernement était encore à étudier la question et à élaborer le projet dans ses détails, le comité des chemins de fer était saisi d'un bill concernant l'institution civile de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et lorsque ce bill revint devant la Chambre, nous eûmes le plaisir d'entendre un honorable député de la gauche proposer une résolution où il faisait connaître les sortes de garanties qu'il importerait d'obtenir

pour assurer le caractère national de ce chemin, pour assurer le transport du trafic par un débouché canadien. L'honorable député de King, N.-B. (M. Fowler), proposa une résolution au sujet de laquelle la Chambre fut invitée à se prononcer. Voici ce que les députés de la gauche ont proposé comme étant le plus susceptible de sauvegarder le caractère national du chemin : Insérez cette condition, nous ont-ils dit, non pas dans le contrat du gouvernement, mais dans la charte même de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et tout ira bien. Ils on donc proposé :

Que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, afin que la disposition suivante y soit ajoutée :

Tout fret provenant du Canada et reçu le long de la ligne du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pour être expédié de l'autre côté de l'Atlantique sera expédié de ports canadiens lorsque la route ne sera pas autrement spécifiée par l'expéditeur, et que ledit chemin de fer transportera tout ce fret au littoral canadien de l'est à aussi bon marché qu'à tout port américain sur l'Atlantique.

Voilà, à en croire les députés de la gauche, ce qu'il conviendrait de faire. Eh bien, au moment même où ces messieurs élaboraient cette disposition qui leur paraissait si nécessaire, nous insérions non pas dans la charte, mais dans le contrat même, une clause tendant au même but, et il n'y a pas une ligne, un sentiment, pas même un mot de la proposition de ces messieurs qui n soïent compris, mais en meilleure forme dans le contrat que nous avons signé. J'ai lu la résolution de l'honorable député de King, N.-B., et je ne doute pas que la Chambre en ait bien saisi la portée. Qu'on me permette maintenant de citer les stipulations des clauses 42 et 43 du contrat :

42. Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le fret pris sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, s'il est à destination d'endroits du Canada, transporté par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur les marchandises destinées à l'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

La compagnie s'engage donc formellement par là à faire tout ce qu'il est raisonnable d'exiger sous ce rapport. Mais, dira-t-on, la compagnie pourra user de détours pour se soustraire à cette stipulation ; vous lui permettez de faire passer par les ports américains les marchandises auxquelles l'expéditeur n'a pas assigné de route spéciale ; vous n'empêchez pas cela. Mon honorable ami (M. Fowler) ne le fait pas davantage. Il reconnaît à l'expéditeur le droit d'assigner à ses marchandises la route de son choix. On cherche à faire croire que la compagnie va nous tromper, qu'elle verra à ce que les expéditeurs assignent une route spéciale à leurs marchandises afin qu'elles ne soient pas transportées aux ports canadiens. Telle est du moins l'insinuation qu'ont faite certains députés ; mais comment se lit la clause 43 ?

43. La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Cette clause renferme les plus complètes garanties qui se peuvent donner, toutes les garanties prévues dans les résolutions que ces messieurs de la gauche ont appuyée de leur vote, mais elles y sont plus complètement exprimées, en termes plus clairs et plus précis. En premier lieu, la compagnie s'engage à se conformer de bonne foi aux conditions qui lui sont imposées ; deuxièmement, elle nous donne l'assurance qu'elle ne nous trompera pas comme on a voulu le faire croire ; troisièmement, enfin, elle ne sera pas tentée de détourner le trafic, parce qu'il est stipulé que le tarif ne sera en aucun temps plus élevé par voie des ports canadiens que par la voie des ports américains. Je conviens, M. l'Orateur, que s'il ne devait pas y avoir uniformité de tarifs, la compagnie pourrait se laisser tenter, parce que dans ces sortes de questions, les hommes d'affaires consultent d'abord leur intérêt ; mais grâce à cette stipulation, il n'y a pas à craindre le détournement du trafic. Nous avons exigé que le tarif des marchandises expédiées par les ports de Québec, de Montréal, de Saint-Jean ou d'Halifax ne soient jamais plus élevé que celui des marchandises expédiées à la même époque par voie des ports américains. Je ne crains pas de dire que jamais le parlement n'a été saisi d'un contrat offrant de telles garanties sous le rapport du trafic d'exportation.

Quelques VOIX : Très bien ! Très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami le chef de l'opposition a demandé quelles sont les peines prévues ? Eh bien, nous avons ici toutes les peines prévues dans l'article proposé par la gauche. Après mûre réflexion, ces messieurs ont jugé qu'il n'était pas nécessaire d'établir de peines. Mais le présent contrat en comporte, et mon honorable ami (M. Borden), qui est avocat, sait très bien que si la compagnie venait à manquer à ses engagements

de la manière que l'on a signalée, il y aurait moyen de l'obliger à les respecter. Ce moyen, mon honorable ami l'aurait vite trouvé, et il saurait rappeler la compagnie au sentiment de son devoir. On pourrait si bien accabler cette dernière de procédures légales pour s'être soustraite à ses obligations, qu'il ne lui serait pas avantageux de tenter l'expérience, même si nous avions lieu de penser qu'elle entendrait manquer à la foi promise au pays. Je voudrais que mon honorable ami (M. Borden) fût dans ce cas, chargé de faire punir la compagnie, car je suis persuadé qu'il saurait s'y prendre de façon à réussir.

On a établi des comparaisons entre le présent contrat et celui du Pacifique Canadien. Si je mentionne ce dernier, ce n'est certes pas dans le but de m'attaquer à la politique de l'ancien gouvernement; je veux simplement, en procédant par comparaison, faire plus de lumière sur la question afin que le public soit plus à même de comprendre la nature du contrat que nous avons signé. Il est bon de dire tout dabord que le contrat du Pacifique Canadien ne comportait aucunement la construction d'un chemin de fer transcontinental. Ce chemin de fer-là devait commencer à une distance d'environ 85 milles du littoral de l'Atlantique, tandis que celui-ci doit s'étendre d'un océan à l'autre, avec Moncton comme point de départ—notez bien que si Moncton n'est pas un port très profond, ce n'en est pas moins un port de l'Atlantique, et que les voyageurs qui y prendront le train pourront entendre le murmure de l'océan lorsque le ras le marée (Bore) se fera sentir dans la baie de Fundy. Ce contrat comporte l'établisement d'une ligne vraiment transcontinentale, tandis qu'il n'en était pas ainsi de l'autre. Rappelons-nous bien cela.

M. BORDEN (Halifax) : C'est un contrat pro-Boer!

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas. Je prie mon honorable ami de ne pas médire du ras de marée (Bore) de Moncton. C'est un des attraits de la place, et grâce à ce contrat, des milliers de personnes auront l'avantage d'aller contempler les eaux merveilleuses de la baie de Fundy.

Quelques VOIX : Très bien ! Très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Rappelons-nous que le présent contrat ne comporte ni les concessions ni les exemptions qui ont accompagné celui du Pacifique Canadien. Nous avons cédé à la Compagnie du Pacifique 25,000,000 d'acres de terre. Je ne m'occuperai pas à présent de la valeur de cette concession. Nous avons versé à la même compagnie, soit en espèces, soit sous forme de chemins de fer construits, $62,000,000. Il est bon de ne pas oublier, car cela importe beaucoup, que nous n'accordons pas la moindre exemption de taxes à la nouvelle compagnie, que nous ne lui concédons que juste le terrain nécessaire à la construction de la ligne. On ne se contenta pas de céder au Pacifique Canadien l'emplacement de son chemin de fer, on lui fit en outre cadeau d'immenses étendues de terre. A-t-on eu tort ou raison de le faire, c'est ce que je ne discuterai pas en ce moment; je me contenterai de faire observer qu'en vertu du présent contrat que nous n'octroyons aucune partie des terres fédérales, si ce n'est que nous y cédons à la compagnie le terrain nécessaire à la construction et à l'exploitation de sa ligne. De plus le gouvernement conservateur avait accordé à la Compagnie du Pacifique l'admission en franchise d'une grande partie des articles dont elle avait besoin pour la construction du chemin. Longtemps après la construction de ce dernier, la compagnie continua, grâce à la clause relative à la " construction primitive ', d'importer des marchandises en franchise ou, ce qui plus était, de toucher des subventions à titre de dédommagement pour les articles fabriqués au Canada. Le présent contrat n'autorise pas d'exemptions de ce genre. Le gouvernement construira lui-même la division de l'est et se trouvera, sous ce raport, dans la même situation que n'importe quel autre gouvernement, l'Etat ne paie pas de droits de douane sur les matériaux qu'il importe actuellement pour le compte de l'Intercolonial. S'il arrivait que le gouvernement se trouvât dans la nécessité d'importer certains matériaux devant servir à la construction de la partie du chemin comprise entre Moncton et Winnipeg, l'usage établi le dispenserait d'acquitter les droits de douane ; mais comme cette division sera construite par des entrepreneurs et que ces entrepreneurs devront soumissionner, tous les droits de douane devront être acquittés.

Par conséquent, quiconque prendra part à la construction de ce chemin de fer devra acquitter les droits de douane, s'il importe des matériaux, et s'il en achète au Canada, les fabricants du pays retireront des droits tous les avantages qu'il est possible d'en retirer. Si l'Etat établissait lui-même ce chemin et s'il importait les matériaux, comme dans le cas de l'Intercolonial, ces articles entreraient en franchise, étant importés pour le gouvernement fédéral. Pourtant je déclare que même en ce qui a trait à la division de l'est, nous ne profiterons pas de ce privilège ; car, nous prescrivons que les travaux seront adjugés à l'entreprise après que des soumissions auront été demandées, et que les entrepreneurs ne jouiront d'aucune faveur, qu'ils devront s'approvisionner au pays ou acquitter les droits, s'ils jugent à propos d'importer leurs matériaux. Quant à la division occidentale, nous aurons affaire à la compagnie. Elle construira la voie ferrée, sans obtenir aucune faveur quelconque. Elle ne pourra pas importer deux sous valant de matériaux sans acquitter les mêmes droits qu'un simple particulier doit payer. C'était un important privilège que celui de l'exemption du paiement des droits de douane qui fut conféré à la Compagnie du chemin de fer Canadien du

Pacifique. Je ne chercherai pas à l'estimer à prix d'argent ; néanmoins, je suis certain qu'il représenterait une forte somme. Nous n'accordons aucune exemption semblable.

J'aborde maintenant la question financière. L'Etat, par l'intermédiaire d'une commission, entreprend de contruire la voie ferrée entre Moncton et Québec sur une distance que j'estime à 400 milles. On se rappelle que j'ai démontré qu'à vol-d'oiseau, en tenant compte des courbes, le chemin de fer aurait 368 milles de longueur. Cependant pour plus de sûreté, je calcule que la distance sera de 400 milles. Des personnes renseignées m'apprennent, en se basant sur les données que nous possédons sur ce pays, qu'on peut construire ce chemin pour un prix modique. Il coûtera peu de chose entre Québec ou Lévis et la frontière de la province de Québec. Pour passer de celle-ci dans la province du Nouveau-Brunswick, il faudra faire des travaux qui coûteront cher, et une fois au Nouveau-Brunswick, il y aura des tronçons dont la construction sera assez coûteuse. Cependant, on m'apprend qu'on peut établir, à raison de $25,000 par mille, un chemin traversant cette province avec des pentes aussi douces que celles de l'Intercolonial—mais, mon honorable ami, le représentant de Norfolk-nord désire quelque chose de mieux. A ce prix-là, 400 milles coûteraient $10,000,000.

J'estime à 1,475 milles la distance qui sépare Québec de Winnipeg. Ce chiffre est plus fort que celui que certains de mes honorables amis ont adopté. Je ne cherche pas à abréger la distance. Un ingénieur qui a calculé la distance me dit que ce chiffre de 1,475 milles laisse une marge raisonnable. J'estime à $28,000 par mille le coût de la construction ; c'est une estimation libérale, me dit-on. Qu'on ne perde pas de vue que, dans les deux cas, je ne parle que de la voie elle-même, indépendamment du matériel roulant. Cette subdivision coûterait $41,300,000. Qu'on additionne ces deux sommes et on obtiendra $51,300,000, coût probable de l'entière division de l'est.

En vertu du principe énoncé dans la loi des chemins de fer, l'intérêt payé au cours de la construction forme partie du capital. C'est d'après ce principe que toutes les compagnies construisent leurs voies ferrées. Par conséquent, l'argent que nous paierons pendant la construction sera imputable sur le compte du capital et l'intérêt sur cet argent devra s'ajouter au capital. Ainsi, lorsque le chemin de fer sera terminé, le capital représentera non seulement les sommes versées, mais l'intérêt qui se sera accumulé dans l'intervalle.

L'honorable M. HAGGART : Vous n'avez pas calculé séparément l'intérêt à échoir pendant la construction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme l'honorable député le comprendra, l'inconvénient, c'est qu'il est difficile de dire ce qu'on dépensera chaque année. A ce sujet, j'ai fait faire un calcul approximatif, le seul possible. La première année, nous ne dépenserons qu'une somme minime. Ensuite, les dépenses augmenteront rapidement. Elles seront de douze à treize millions de dollars, annuellement. En répartissant ainsi le coût sur toute la durée de la construction, j'estime que, les travaux terminés, le capital s'élèvera à$54,609,676, au lieu de $51,300,000. Cette somme produira un intérêt annuel de $1,638,290.30. Nous perdrons pendant sept ans ce montant d'intérêt. Il faut tenir compte de trois autres années pendant lesquelles la compagnie nous paiera l'intérêt, si les recettes du chemin couvrent cet intérêt. Autrement, le découvert sera ajouté au compte du capital. Si nous perdons l'intérêt pendant ce temps-là il nous sera remboursé finalement par suite de l'augmentation du capital dont la compagnie devra nous servir l'intérêt. Conséquemment, nous ne perdrons que l'intérêt pendant sept ans sur le capital tel qu'il sera à la fin des travaux.

Mon honorable ami, le premier ministre, a déclaré dans son discours que l'excédent du présent exercice, qui est de $13,000,000 en chiffres ronds, suffira à faire face aux engagements que nous prenons dans ce contrat. La gauche a cru que cette déclaration était téméraire. Je suis convaincu que les calculs que je communiquerai à la Chambre établiront qu'elle est exacte au fond. Si, à la fin de l'exercice, lorsque nous balançons nos comptes, nous mettons de côté l'excédent mentionné dans l'exposé budgétaire, excédent que nous espérons voir accroître lors de l'inventaire final et, si au lieu de consacrer cet excédent à la construction d'autres voies ferrées, à l'amortissement de la dette ou aux fins auxquelles il pourrait servir, nous plaçons ces $13,000,000 entre les mains d'hommes d'affaires, j'espère pouvoir démontrer à la députation que cette somme suffirait au gouvernement pour faire face à tous les engagements qu'il a pris en concluant ce traité. Comment obtenir ce résultat ? Il ne faut pas uniquement calculer la multiplication de l'intérêt pendant sept années. Il faut également tenir compte de l'emploi que nous pourrons faire de ces $13,000,000. Il faut tenir compte de la valeur présente de l'intérêt pendant sept ans sur l'argent que nous plaçons et sur le montant dont nous garantissons le paiement. L'intérêt annuel sur cette somme de $54,609,676, représentant le compte du capital de la division de l'est une fois les travaux terminés, sera de $1,638,290 et nous perdrons cet intérêt pendant sept ans. Si on demande à un actuaire habile du pays quelle somme d'argent il faut mettre de côté aujourd'hui pour faire face, à l'échéance, à l'intérêt, pendant ces sept années, il répondra qu'avec $8,853,502 on peut y faire face. C'est-à-dire que, si, au lieu d'employer nous-mêmes cette somme, nous la confions à une compagnie d'assurance ou à une société de crédit, ou à une autre association de rentes viagères qui la placeront à 3 pour 100 d'inté-

rêt semestriel, ces sociétés pourront faire face au paiement de l'intérêt pendant ces sept années, au moyen de cette somme de $8,853,502 que nous leur remettrions présentement. Pour savoir si ce calcul est exact ou erroné, les honorables députés n'ont qu'à s'en rapporter à un actuaire. Voici ce que je prétends au sujet de l'emploi que nous pourrions faire de l'excédent du présent exercice: en prenant $8,853,000 à même ce surplus et en employant cette somme comme je l'ai dit, nous pourrions acquitter l'intérêt pendant sept ans sur le coût de la construction de la division de l'est, au fur et à mesure de l'échéance.

L'honorable M. HAGGART : Vous ne tenez pas compte du pont de Québec.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis sur le point d'en parler. Je m'occupe de choses plus précises. Il y a de l'incertitude concernant le pont de Québec ; mais, je me propose de traiter ce sujet plus tard.

La division occidentale comprend deux sections, la section des prairies et la section des montagnes. Quant à la première, nous ne prenons pas d'engagement, si ce n'est que nous garantissons les obligations ; mais, mon raisonnement repose sur l'hypothèse que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique mènera son entreprise à bonne fin, et je crois que les fortes sommes qu'elle y consacre sont un sûr garant de son habileté et de sa bonne foi. En supposant que le Grand-Tronc-Pacifique remplisse les obligations que lui impose le contrat et que nous ne soyons appelés à faire que ce dont nous sommes convenus, nous ne prenons aucun engagement en ce qui a trait à la section des prairies, attendu que le Grand-Tronc-Pacifique consent à payer l'intérêt du commmencement à la fin sur le coût de la construction de cette section. Nous en arrivons à la section des montagnes. Ici, se présente la difficulté de savoir d'une manière certaine où commence cette section. L'endroit est nécessairement indéterminé. C'est au point où finit la construction facile de la section des prairies, et où se présentent les obstacles qui accompagnent la construction dans la région montagneuse. Seul un ingénieur pourra fiexer l'endroit plus tard. Néanmoins, d'après les meilleurs renseignements qu'il soit possible de recueillir, il est probable que la facilité qu'on aurait à utiliser le pas de la rivière aux Pins nous portera à construire la voie ferrée à travers ce défilé. En supposant que le chemin de fer traverse ce pas, nous sommes en mesure de déterminer avec précision l'endroit où finira la section des prairies et où commencera la section des montagnes. On me dit que, si le chemin de fer suit le défilé de la rivière aux Pins, la section des montagnes aura 480 milles de longueur. Ici, il nous faudra garantir le paiement des trois quarts du coût de la construction de la voie ferrée ; mais, dans aucun cas, notre garantie ne devra dépasser $30,000 par mille. Nous ne garantissons que les trois quarts du coût, qui pourraient être moindres que $30,000. Néanmoins, si le coût est plus élevé, la compagnie paiera la différence. Notre garantie ne pourra s'élever qu'à $30,000 par mille, au plus, et en estimant la distance à 480 milles, elle ne pourra pas dépasser $14,400,000. Le gouvernement devra payer l'intérêt sur cette somme pendant sept ans, et pendant trois autres années on fera ce que j'ai déjà dit. Nous ne nous engageons qu'à payer l'intérêt pendant sept années. A l'expiration de ce délai, la compagnie acquittera elle-même l'intérêt, de sorte que nous perdrons pour la section des montagnes l'intérêt pendant sept ans sur une somme totale de $14,400,000, représentant 480 milles à $30,000 par mille. Il reste maintenant à nous assurer, au moyen du même calcul que j'ai fait précédemment, quelles sommes d'argent il faudra prendre à même l'excédent pour faire face à l'intérêt de sept ans sur le coût de la voie dans la section des montagnes. Les renseignements qu'un actuaire m'a fournis m'apprennent que la valeur présente est de $2,334,575.90. Autrement dit, en prenant $2,334,575.90 à même le surplus et en les mettant de côté, comme je l'ai expliqué précédemment, cette somme suffira au paiement de l'intérêt peudant sept ans sur le coût de la section des montagnes, au fur et à mesure de l'échéance annuelle de cet intérêt.

Mon honorable ami (l'honorable M. Haggart), a fait allusion au pont de Québec. Présentement, ce pont appartient à une corporation qui désire se faire autoriser en tant que compagnie de ponts et d'aménagements terminaux. Elle espère que les recettes du trafic lui permettront de payer un dividende raisonnable sur les fonds placés dans cette entreprise. Nous avons déjà accordé une subvention d'un million de dollars à cette compagnie, et je suppose qu'il faudra lui venir en aide de nouveau. Quand même nous n'aurions pas conclu un traité avec le Grand-Tronc-Pacifique, quad même nous ne construirions jamais un chemin de fer transcontinental, le pont de Québec est maintenant une entreprise nationale et le gouvernement du jour est tenu de la mener à bonne fin, d'une manière ou d'une autre.

Je ne suis pas en mesure de dire ce que le gouvernement pourra faire plus tard. Il faudra décider s'il est sage d'acheter le pont pour qu'il fasse partie du réseau des chemins de fer de l'Etat, ou s'il vaut mieux en laisser l'administration à la compagnie. Néanmoins, il est juste d'imputer sur le compte du Grand-Tronc-Pacifique une partie du coût de ce pont. Il servira à cinq ou six compagnies—l'Intercolonial, le Pacifique Canadien, le Québec Central, le Grand Tronc et le Québec et Lac Saint-Jean, et il y a d'autres voies ferrées se dirigeant vers Québec, qui s'en serviront probablement. Je crois que le pont proprement dit et ses abords coûteront environ $4,500,000. Le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) en

porte le coût à $5,000,0000 ; de sorte que l'écart n'est pas considérable ; mais, il comprend probablement dans son état estimatif certaines installations terminales dans la cité de Québec qui peuvent être importantes, mais qui ne sont pas essentielles pour le Grand-Tronc-Pacifique. Quelle partie de cette somme serait-il juste d'imputer sur le coût de cette entreprise ? Je calcule qu'on pourra légitimement imputer sur le compte du Grand-Tronc-Pacifique $2,000,000. C'est assez, et même trop. Je ne voudrais pas que la compagnie vienne nous dire que nous sommes engagés à payer cette somme. Cependant, pour les fins de l'argumentation, nous pouvons supposer que c'est assez. Cela veut dire que nous serons obligés d'accorder au Grand-Tronc-Pacifique le droit de passage sur ce pont et que pour le lui obtenir, il faudra augmenter de $2,000,000, au plus, le coût de l'entreprise. Ces deux millions de dollars seront censés faire partie du coût de la construction du chemin de fer sur lequel la compagnie devra en fin de compte nous payer l'intérêt de la même manière que sur le coût de la construction des autres parties de la voie. Pendant sept ans, nous perdrons l'intérêt sur ces deux millions de dollars. D'après le même calcul des actuaires, il faudra une somme de $324,246 pour acquitter l'intérêt pendant sept ans sur le montant que nous paierons pour ce pont. Nous n'avons pas encore employé tout notre excédent, nous avons seulement pris $8,000,000 environ pour une division et $2,000,000 pour une autre, et il nous reste encore une jolie somme. En prenant même le surplus $324,-246, nous pourrons faire face au paiement de l'intérêt pendant sept ans sur ces $2,-000,000.

J'additionne maintenant ces montants. La valeur actuelle, d'après les calculs des actuaires de l'intérêt pendant sept ans sur le coût de la division de l'est est de $8,853,502.47 ; l'intérêt pendant sept ans sur notre contribution au pont de Québec représente une valeur actuelle de $324,246.65 ; l'intérêt pendant sept ans sur les obligations que nous garantissons pour la section des montagnes équivaut à $2,334,575.90. Ces montants forment un total de $11,512,325.02. Comment, il reste encore quelques millions de l'excédent ? Toutefois, on a déclaré aujourd'hui, au cours du débat, que la division de l'est que le gouvernement est tenu de construire coûtera très cher. Naturellement, il n'a a pas d'erreur possible pour la section des montagnes, car notre contribution est fixée définitivement à $30,000 par mille, tandis qu'il est indiscutable que nous devrons payer le coût de la construction de la division de l'est, quelque élevé qu'il soit. J'ai estimé qu'une partie de cette division coûterait $25,000 par mille et l'autre $28,000 par mille, et mes calculs sont approuvés par un ingénieur de grande réputation. Néanmoins cette estimation n'est peut-être pas assez élevée, si le chemin doit être aussi bon que le voudrait mon honorable ami, le représentant de Norfolk-nord. Je suis prêt à consacrer les millions qui nous restent à améliorer cette voie ferrée. Je propose d'ajouter 25 pour 100 à mes premiers calculs concernant le coût de la construction de la division de l'est, et d'ajouter aussi 25 pour 100 au chiffre qui représente l'intérêt pendant sept années sur cette partie de la voie. Cela équivaut à porter de $25,000 à $31,250 par mille le coût de la construction d'une partie du chemin et de $28,000 à $35,000 par mille le coût de la construction de l'autre partie, sans un seul sou pour le matériel roulant. C'est une estimation très libérale et cette somme devrait suffire à construire même un chemin aussi bon que celui que demande le représentant de Norfolk.

M. CLANCY : Le ministre me permettrait-il de lui poser une question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

Quelques VOIX : Ah! ah!

M. CLANCY : Les députés de la droite devraient faire preuve de plus de politesse et de courtoisie. Je désire simplement poser une question à l'honorable ministre. Il a parlé d'états estimatifs. Ses calculs sont-ils purement fantaisistes, ou reposent-ils sur des données que le ministre est prêt à fournir à la Chambre ?

M. COWAN : Il a très bonne tête pour faire ces calculs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Malgré la haute opinion que j'ai de moi, je n'aurais pas voulu faire ces calculs sans avoir obtenu de bonne source les renseignements voulus. Non, ces calculs ne sont pas purement fantaisistes, ils ont plus de valeur que cela. Je les livre à la discussion. Je crois qu'ils ne sont pas erronés. Naturellement, il peut s'y être glissé une erreur, mais je puis affirmer positivement qu'ils ont été faits de bonne foi par des personnes habiles. En additionnant ces différentes sommes—la valeur présente de l'intérêt pendant sept ans pour la division de l'est, à raison, d'abord, de $25,-000 et de $28,000 par mille, chiffres qui ont servi de base aux calculs; l'intérêt pendant sept ans sur notre contribution au pont de Québec représentée par la valeur actuelle de cet intérêt; l'intérêt pendant sept ans sur la garantie des obligations de la section des montagnes, également représentée par sa valeur actuelle; et enfin 25 pour 100 de plus pour le coût de la construction de la division de l'est de manière à combler les désirs du représentant de Norfolk-nord: j'arrive à conclure que si nous avions un excédent de $13,725,706—et nous en avons un plus considérable—et si, au lieu d'employer cet excédent pour les différents besoins de l'administration; si, au lieu de réaliser les différents projets que la Chambre a approuvés; si, au lieu d'amortir la dette du Dominion comme nous le ferons pendant

l'exercice courant—bien que je ne tire pas grand orgueil de ce fait—si, au lieu d'employer l'argent à ces différentes fins, nous prenions cet excédent pour le confier à une société de crédit ou à une compagnie d'assurance qui le placerait à 3 pour 100 par année, payables semestriellement, ces compagnies pourraient faire face à toutes les obligations que nous assumons par ce contrat. Voilà ce que j'ose affirmer en me basant sur l'opinion d'un actuaire.

M. HEYD : Sauf le rachat des obligations à l'expiration des cinquante ans ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Naturellement, si au bout de cinquante années, nous rachetons les obligations, nous nous emparerons du chemin. Je m'occupe présentement du paiement de l'intérêt. Ce que nous aurons à payer, c'est l'intérêt pendant sept ans, et nous nous mettons en mesure de faire ce paiement de la manière que j'ai décrite. En garantie de sa bonne foi, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'engage à déposer $5,000,000 dans le trésor du Canada, dans les trente jours qui suivront l'adoption de la présente loi. Quand pareille somme a-t-elle été offerte au gouvernement du pays comme garantie de la bonne foi d'une compagnie? Lors de la signature du contrat avec le Pacifique Canadien, la compagnie a déposé un million et on a considéré que cette somme était importante. Elle l'était en effet. Le Grand-Tronc-Pacifique quintuple la garantie donnée par le Pacifique Canadien et le montant de sa garantie sera déposé dans la caisse fédérale, moins d'un mois après l'adoption de la présente loi.

M. BRODER : Ce dépôt sera-t-il fait en espèces sonnantes ou en obligations ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En espèces sonnantes ou en effets publics, ce qui vaut autant. Tant que le gouvernement conservera ce dépôt il paiera à la compagnie 3 pour 100 d'intérêt si le dépôt a été fait en espèces sonnantes, et si la compagnie remet des obligations—il faudra des effets publics approuvés par le gouvernement du jour, des obligations d'un gouvernement reconnu et non pas de corporations particulières—elle touchera l'intérêt que ces obligations rapportent, quel qu'en soit le taux. Nous conserverons ce dépôt jusqu'à ce que la division de l'ouest soit terminée—sauf les cinq millions de dollars valant des derniers travaux, et jusqu'à ce que tout le chemin soit complètement outillé jusqu'à concurrence de vingt millions de dollars. Lorsque les travaux seront assez avancés pour qu'il suffise de $5,000,000 pour les terminer et lorsque la compagnie aura conclu avec le gouvernement un arrangement satisfaisant, ces $5,000,000, déposés entre les mains du gouvernement. seront remboursés graduellement sur preuve satisfaisante que l'argent est employé à terminer le chemin conformément à la convention.

Quelle meilleure garantie pourrions-nous exiger dans une pareille entreprise ? Je crois que la révélation de ce contrat a étonné le pays et surtout la gauche. Celle-ci est vraiment surprise que le gouvernement du jour puisse conclure un traité avec une grande compagnie de chemin de fer, qui est au fond de la Compagnie du Grand Tronc du Canada, une compagnie qui possède un actif de $150,000,000, pour citer de nouveau la presse conservatrice. Les membres de la gauche sont surpris et ils ont lieu de l'être, lorsqu'ils comparent ce que nous accomplissons par ce contrat avec ce qui a été accompli à aucune époque de l'histoire du Canada. Il suffit de parler d'un chemin transcontinental pour que le public rêve d'une entreprise colossale, et il a raison. Même si nous n'avions pas connu les responsabilités que comporte une pareille entreprise, il eût suffi de mentionner celle-ci pour nous faire penser aux responsabilités considérables que nous assumons. Lorsque nous songeons aux sommes fabuleuses qu'il fallut payer jadis pour une partie d'une voie transcontinentale et à ce que nous payons aujourd'hui pour un chemin de fer vraiment transcontinental et reliant les deux océans, il n'y a plus lieu de sétonner que le pays soit émerveillé. Nous lui présentons ce traité conclu de bonne foi, non pas avec des hommes de paille, avec des entrepreneurs irresponsables, mais avec les personnes les mieux renseignées sur les questions de chemins de fer, qui ont donné des preuves de leur bonne foi, qui sont prêtes à mettre au service de l'entreprise plus de capitaux qu'aucune autre compagnie en a jamais risqué.

Quel acueil font à ce projet les membres de la gauche ? Je crains que les rôles ne soient intervertis ; je crains qu'en 1903, à cette époque éclairée, les honorables représentants ne répètent les erreurs qui furent commises il y a vingt ans, lorsque les connaissances ne faisaient que commencer à se répandre. Nous avons établi un rapprochement entre la construction du Pacifique Canadien et la présente entreprise. Je ne veux blâmer qui que ce soit. A vrai dire il s'est passé relativement au premier projet et au cours des négociations, avant la signature du contrat avec le syndicat, des choses dont nous ne voulons nous souvenir que pour les déplorer, parce qu'elles n'ont fait honneur ni au gouvernement, ni au parlement ni à la population du Canada. Mais, enterrons le passé. Quant à la convention même, intervenue avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, on avouera dès aujourd'hui que des erreurs ont été commises relativement au tracé, aux subventions en terres et, à la lumière des connaissances nouvelles, on verra qu'il s'est fait des choses qu'il aurait mieux valu ne pas faire. Je veux croire que cela a été le résultat des difficultés qui existaient alors et du fait qu'il fallait construire vite. Pour ma part, je n'hésite pas à dire

que le parti libéral entretenait des craintes qui ne se sont pas justifiées. Je ne me sens pas disposé à me livrer à des critiques injustes. J'avoue franchement qu'étant encore jeune à cette époque, j'ai été porté à craindre et à m'alarmer. Aujourd'hui, je déclare que la politique du parlement conservateur, sauf les restrictions que j'ai faites, aurait été légitime et, à cet égard, le parti conservateur a le droit d'être fier de ce qu'il a accompli.

Mais, si l'hésitation et le doute étaient permis en 1871 et en 1887, ils ne le sont plus aujourd'hui. Nos contradicteurs n'apprendront-ils donc rien ? L'expérience a rendu les libéraux plus sages, mais, eux, ressembleront-ils aux Bourbons qui n'avaient rien appris, ni rien oublié? Joueront-ils le rôle de censeurs impitoyables qu'ils reprochent aux libéraux d'avoir joué en 1881 ? Non, ils ne devraient pas agir ainsi.

Ils devraient s'unir à nous dans cette grande entreprise; ils devraient se rappeler que le Canada de nos jours n'est même plus le Canada de 1871 ou de 1881. En 1871, lorsque le parti conservateur prit envers la Colombie Anglaise l'engagement de construire le Pacifique Canadien, quelle était la situation du Canada? En 1871, notre population était de 3,547,000 âmes. En 1881, lors de la signature du contrat avec le syndicat, elle était de 4,324,000 âmes. Aujourd'hui, on estime notre population à 5,500,000 âmes. Des choses que nous pouvions hésiter à entreprendre en 1871, peuvent être entreprises avec confiance aujourd'hui, grâce à des ressources et à des lumières plus abondantes. En 1871, lorsque les conservateurs assumèrent la responsabilité de construire une voie ferrée jusqu'à la Colombie Anglaise, le revenu du pays était de $19,250,000; en 1881, lorsqu'ils firent une convention avec le syndicat, il se chiffrait par $29,500,000. Cette année, il s'élève à $66,500,000. En 1871, lors du traité avec la Colombie Anglaise, la totalité du commerce du Canada était de $170,000,000; en 1881, lors de la signature du contrat avec le syndicat, elle s'élevait à $203,000,000; cette année, pendant l'exercice qui vient de s'écouler, la totalité du commerce du Canada a été de $467,000,000. En 1871, les dépôts dans les banques, y compris les caisses d'économie du Canada, se chiffraient par $62,250,000; en 1881, lors du contrat du Pacifique Canadien, ils étaient de $99,500,000. En 1903, les dépôts dans les banques et les caisses d'économie s'élèvent à $439,000,000. En présence de ces données statistiques démontrant les progrès et le développement du pays, qu'avons-nous à craindre ? Pourquoi les membres de la gauche ne sont-ils pas aussi confiants que nous ? Je suis bien aise d'apprendre que tous les conservateurs ne partagent pas ces sentiments mesquins que je crains de remarquer chez quelques-uns d'entre eux. Je suis bien aise de savoir que la masse du parti libéral appuiera notre politique et j'espère que plusieurs conservateurs en feront autant. J'ai à la main une lettre d'un des marchands conservateurs les plus estimés de la cité de Montréal, M. Robert Reford. Je demande qu'on me permette de la lire. M. Reford, citoyen et marchand de Montréal, n'entend pas se laisser influencer par la crainte que Montréal sera laissé de côté et ne sera pas relié par un embranchement. Il sait que toutes ces lignes succursales seront le complément nécessaire de la construction du réseau principal. M. Reford écrit ce qui suit :

A titre de Canadien convaincu que le Dominion rivalisera un jour avec les Etats-Unis, au point de vue de la population, de la prospérité et de la puissance, j'approuve hautement la présentation par le gouvernement fédéral d'un projet de loi qui permettra au Grand Tronc de prolonger son vaste réseau à travers les immenses territoires encore inhabités de l'ouest qu'aucune voie ferrée ne dessert, mais qui ont un besoin urgent d'un chemin de fer qui traversera de riches contrées agricoles et minières, d'un autre port sur l'océan Pacifique pour favoriser le commerce avec l'Asie et l'Australie, et d'une nouvelle ligne courte très nécessaire vers l'Atlantique et les grands ports d'Halifax et de Saint-Jean, qui en retireraient de grands avantages, parce que leur trafic serait alimenté en été comme en hiver. Le Grand Tronc a déjà beaucoup fait pour le Canada à une époque où le pays avait un besoin urgent des services d'une voie ferrée et n'était guère en mesure d'en construire une lui-même. Le Grand Tronc n'a pas été une mine pour ses actionnaires ; la plupart des premiers actionnaires sont morts avant d'avoir retiré un sou de leurs placements; conséquemment, il me semble que le Grand Tronc mérite d'obtenir des conditions libérales par la présente convention. Je ne puis comprendre pourquoi on s'oppose à ce projet de loi, lorsque je considère que la colonisation de nouveaux territoires et le placement de tant de capitaux devront profiter au pays. Il se peut que nous éprouvions des déceptions relativement à l'exploitation, à la construction ou aux recettes de certaines parties du chemin de fer ; mais, il faut s'y attendre dans une entreprise aussi colossale, et cela ne doit pas nous empêcher de mener celle-ci à bonne fin. Rien n'était, au début, moins rassurant que le projet du Pacifique Canadien, alors que des hommes de chemin de fer bien renseignés déclaraient que ce chemin ne rapporterait jamais assez pour payer l'huile destinée à lubrifier les essieux. Pourtant, cette voie ferrée est aujourd'hui une des plus lucratives de l'univers. D'après tous les rapports, la voie projetée du Grand Tronc sera beaucoup plus facile à construire et traversera probablement un pays plus riche, et il n'y a pas lieu de douter qu'elle soit aussi lucrative que le Pacifique Canadien et qu'elle contribue grandement au progrès du Canada. Les générations à venir auraient, j'en suis certain, reproché à bon droit au gouvernement Laurier d'avoir été indigne de gouverner le Canada, s'il avait refusé de reconnaître les titres du Grand Tronc à la reconnaissance du pays, s'il avait fermé l'oreille aux propositions de la compagnie ou inutilement retardé la construction de cette grande artère transcontinentale.

Je suis persuadé que cette opinion d'un des rois du commerce de la cité de Mont-

réal, qui fut toujours conservateur, n'est que le reflet des sentiments qu'entretiendront plusieurs membres éclairés et impartiaux du parti conservateur, après qu'ils auront examiné ce traité et pris connaissance de toutes les clauses qu'il contient. Je suis convaincu que nous pouvons présenter ce contrat au pays avec l'entière certitude que le public l'approuvera. Quelqu'un a dit : Que le pays construise des chemins de fer, ils feront la fortune du pays. C'est le principe que nous nous proposons d'appliquer. Je regrette que la gauche ne nous prête pas un concours plus libéral. Je regrette qu'aujourd'hui un chef reconnu du parti conservateur ait déclaré de nouveau que ses partisans ne favoriseront l'octroi d'aucune subvention. C'est ce que déclarait il y a deux ou trois ans le représentant de Toronto-ouest (M. Osler), au cours du débat sur l'exposé budgétaire. Cette déclaration a été répétée aujourd'hui. Soit, nous acceptons la lutte sur ce terrain. Il y a parfois lieu d'accorder des subventions ou de donner des garanties. Dans le présent cas, nous ne donnerons pas de subvention, mais nous accorderons une garantie. Dans d'autres parties du pays, le Grand Tronc ne consent pas à consacrer ses immenses ressources à la construction de voies ferrées. Ces parties du pays ont aussi des droits à notre sollicitude ; nous devons nous occuper des subventions au besoin. Quoi qu'il en soit, nous nous rendons compte de l'attitude de nos adversaires. Nous sommes prêts à exposer notre politique au pays, fermement convaincus qu'elle a été mûrement délibérée, que ses détails peuvent supporter la critique, qu'elle n'entraînera pas de dépenses exagérées et que nous pourrons doter le Canada d'une des plus grandes entreprises dont ses annales fassent mention.

M. BARKER (Hamilton) : M. l'Orateur, j'étais absent pendant que le représentant de Norfolk-nord prononçait son discours. Je sais cependant qu'il a parlé des droits de circulation et qu'il a tenté de réfuter le raisonnement de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux à ce sujet. Ce soir, le ministre des Finances a touché le même point. Je dois dire que je crains que le représentant de Norfolk-nord ait manqué de franchise lorsqu'il a parlé à la Chambre de certains chemins de fer qui exercent des droits de circulation dans Ontario. L'honorable député a signalé en particulier le Wabash qui exerce des droits de circulation sur environ 200 milles de distance sur la voie ferrée du Grand Tronc. Néanmoins, l'honorable député a négligé d'apprendre à la députation que le Wabash, qui jouit de ces privilèges, n'a le droit de faire aucun trafic local. Tout ce que la compagnie peut faire, c'est de transporter du trafic d'entier parcours de la rivière Détroit à la rivière Niagara, et si l'honorable député voulait expédier une tonne de marchandises d'aucun endroit de son comté vers un point quelconque du Canada, il ne pourrait pas se servir du Wabash, bien que cette compagnie exerce des droits de circulation.

M. CHARLTON : Qu'on me permette de corriger la déclaration de l'honorable député qui dit qu'il n'est permis au Wabash de faire aucun trafic local entre Détroit et Buffalo. Au contraire, j'ai moi-même expédié du fret local par cette compagnie et le Wabash est absolument libre de recevoir des marchandises le long de cette voie ferrée et de concurrencer le Grand Tronc et tous les autres chemins de fer, en ce qui a trait au trafic local.

M. INGRAM : Je contredis les affirmations de l'honorable député (M. Charlton). Je sais que sa déclaration est contraire à la vérité.

L'honorable M. TISDALE : Je le sais également.

M. COWAN : Je sais que les billets de la Compagnie Wabash sont offerts en vente par tous les buralistes sur le parcours du Grand Tronc.

L'honorable M. TISDALE : Un billet de la Compagnie du Grand Tronc ne vaut rien sur un train du Wabash.

M. COWAN : Non plus qu'un billet du Michigan-Central.

L'honorable M. TISDALE : On peut acheter un billet du Wabash, mais on ne peut pas s'en servir sur n'importe quel convoi.

M. BARKER : Je parlais du transport des marchandises. Je déclarais que le représentant de Norfolk-nord ne peut pas expédier une tonne de marchandises par le Wabash, ni dans une direction ni dans l'autre.

M. CHARLTON : Je l'ai déjà fait. J'ai expédié du bois à Buffalo pas le Wabash.

M. BARKER : Je parle de ce que peut faire la population établie sur le parcours de la voie. Si l'honorable député, dans une circonstance exceptionnelle, grâce à des influences particulières, a obtenu ce privilège, il sait que le public ne saurait en jouir. Prenez, par exemple, le Pacifique Canadien qui circule entre Hamilton et Toronto. La compagnie doit faire circuler des trains d'entier parcours. Elle ne peut pas faire de trafic local, et elle ne jouit de droits de circulation que sur une distance de 40 milles. Prenez encore le Pacifique Canadien se rendant à North-Bay, il ne peut pas faire de trafic local. Je demanderai à l'honorable député à quoi serviraient des droits de circulation sur les 1,400 milles de voie ferrée qui sépareront Québec de Winnipeg, si les différentes compagnies auxquelles l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a fait allusion, et qui désireraient se servir en commun de ce chemin de fer, ainsi qu'il est dit dans le traité, ne pouvaient faire qu'un trafic d'entier parcours? A quoi servirait de dire qu'un chemin de fer qui circulerait sur cette voie pu-

blique pourrait prendre un voyageur en n'importe quel endroit?

M. COWAN : Le Wabash peut recevoir des voyageurs.

M. BARKER : Cette compagnie a conclu un arrangement spécial qui a parfois été mis de côté à la suite de différends.

M. COWAN : Les billets de la Compagnie du Wabash sont en vente dans tous les bureaux du Grand Tronc le long de la voie sur laquelle circulent les convois du Wabash.

M. BARKER : Je le sais parfaitement; mais, lorsqu'il survient un différend, cela n'a plus lieu. C'est une faveur de la part des propriétaires de la voie. De quelle utilité sera ce même privilège sur les 1,400 milles qui seront loués à la Compagnie du Grand Tronc? Nous parlons du transport des marchandises. Les voyageurs ne passeront pas au nord de la ligne de partage des eaux, tant qu'il y aura des routes traversant les parties peuplées du pays. C'est du transport des marchandises que nous nous occupons présentement.

M. COWAN : Cela ne peut-il pas faire l'objet d'une convention ?

M. BARKER : Je suppose que le représentant d'Essex adressera lui-même la parole, et, s'il voulait ne pas interrompre notre argumentation, le débat suivrait un cours plus régulier. Je traite uniquement la question que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux agitait hier. Il n'y a pas dans toute l'Amérique, un seul homme de chemin de fer qui contredirait sa déclaration tendant à établir qu'il serait absolument impossible d'exercer des droits de circulation sur une voie ferrée aussi longue. Aujourd'hui, le ministre des Finances a voulu nous présenter la question sous un jour différent en disant qu'une seule compagnie pourra voiturer toutes les marchandises; mais, cela n'est plus procurer un chemin de fer à l'usage de toutes les compagnies. Si j'ai soulevé cette question, c'est uniquement parce qu'on a prétendu que cette voie ferrée pourrait servir à toutes les compagnies du pays. Le ministre des Finances s'est attardé à parler de la division occidentale du Grand-Tronc-Pacifique, connue sous le nom de section des montagnes. Il a imité l'exemple de son leader, il a traité à fond tous les détails concernant cete partie de la voie. Je me demande s'il est nécessaire de réfuter ce qu'on a dit ou ce qu'on pourrait dire de cette division. Ce n'est pas l'Etat, mais la Compagnie du Grand Tronc qui la construira, et, si l'on en juge par l'habilité que ses représentants ont apporté à la négociation du traité avec le gouvernement, je crois que nous pouvons nous en rapporter sans crainte à cette compagnie, en ce qui a trait à la construction de cette partie de la voie. Ce que nous désirons connaître, ce sont les renseignements que le gouvernement possède concernant la division de l'est qu'il a entrepris de construire. Nous désirons obtenir des renseignements sur cette division, et j'ai observé aujourd'hui que le ministre des Finances, suivant l'exemple que lui a donné son leader en traitant de la partie du chemin qui s'étend de Winnipeg à Québec, s'est contenté de faire allusion à plusieurs centaines de milles, se servant d'expressions vagues et donnant le moins d'éclaircissements possibles. Le ministre des Finances a fait allusion à certaines études faites dans le district du Lac Népigon et dans le territoire qui se trouve entre Abittibi et Québec. Il a vaguement parlé d'explorations qui ont eu lieu depuis deux cents ans, et qui n'ont fourni que de maigres renseignements; car, il y a quelques années, la province de Québec, a fait faire de nouvelles études sur le terrain. Il est manifeste qu'aucun d'eux ne possède de renseignements qui permettraient d'établir le tracé du chemin. Le ministre a parlé de la section de Moncton, que, naturellement, il connaît mieux, et il nous a dit qu'en 1864, sir Sandford Fleming a fait une exploration de ce district. Il dit qu'à cette époque des études ont été faites le long de la frontière où, à son dire, passera la voie projetée. Il est vrai qu'en 1864, sir Sanford Fleming a exploré la ligne centrale, mais y a-t-il dans cette Chambre ou au dehors une seule personne qui croie qu'une compagnie va se contenter d'études faites il y a 39 ans pour établir le tracé d'une voie ferrée ? Les données obtenues à cette époque par les arpenteurs se rapportaient à un but tout autre que la construction du chemin de fer qui est aujourd'hui nécessaire. En 1864, qui croyait que le chemin de fer qu'on projetait transporterait un jour le grain des vastes plaines du Nord-Ouest à Halifax ou à Saint-Jean? Personne. On ne pensait pas à la nécessité du transport à bon marché, et le chemin de fer qu'on aurait pu croire suffisant à cette époque, ne serait pas accepté de nos jours. Le ministre nous parle des rapports de sir Sanford Fleming. Il y a moins de huit jours, j'ai eu l'avantage de converser avec sir Sanford Fleming ; il m'a affirmé qu'il était impossible de construire une voie ferrée pour le transport du grain à l'endroit où le chemin de fer projeté devra passer, au dire du ministre des Finances.

Quelques VOIX : Ecoutez ! Ecoutez !

M. BARKER : A cette époque, sir Sanford Fleming disait que le meilleur tracé passerait le long de la frontière et que celui qui conviendrait le mieux ensuite, eu égard à l'état de choses qui régnait en 1864, franchirait les hauteurs de l'intérieur du Nouveau-Brunswick. Sir Sanford Fleming m'a dit que le chemin de fer qui traverserait le centre du Nouveau-Brunswick raccourcirait peut-être la distance de 70 milles ou d'un peu moins, comparativement au parcours actuel de l'Intercolonial ; mais, il a ajouté que les pentes et les courbes feraient perdre plus qu'on ne gagnerait en abrégeant la

distance. Il vaudrait beaucoup mieux, disait-il, continuer à transporter les marchandises par le chemin actuel que de chercher à les faire passer au centre du Nouveau-Brunswick en franchissant des hauteurs. Il disait aussi que, si nous voulons une autre voie, il est préférable d'utiliser les chemins existants d'Edmundston à Frédéricton, et de là à l'est et au midi. Ces lignes, me disait-il, sont aussi bonnes et aussi courtes que le chemin que le gouvernement se propose d'établir. Pourquoi donc entreprendre de construire des chemins de fer lorsqu'il en existe déjà ? Pourquoi établir une ligne parallèle à la voie de l'Intercolonial, dans le seul but de construire un chemin de fer en ligne droite jusqu'à Moncton, comme le demande le ministre des Finances? Je suppose qu'il prenne une carte géographique, qu'il tire une ligne en travers, et qu'il accorde ensuite l'entreprise de construire un chemin de fer. C'est virtuellement ce que fait le gouvernement dans ce cas-ci. Et pourtant, le ministre des Finances s'étonne que nous critiquions un tel projet. Il trouve même étrange que nous nous opposions à la construction d'un chemin de fer qui fera concurrence à l'Intercolonial. Certes, si cette voie parallèle ne doit pas être meilleure que le chemin de fer existant, nos critiques sont plus que justifiées, et au meilleur de notre connaissance, au meilleur de la connaissance du ministre des Finances, la voie actuelle vaut mieux que le chemin de fer qu'on projette d'établir. Le ministre nous dit qu'on voit chaque jour une compagnie entreprendre la construction d'un chemin de fer pour faire concurrence à la voie ferrée d'une autre compagnie. En effet, mais on n'a jamais entendu dire qu'une compagnie ait construit une ligne rivale à la sienne, et c'est ce que le gouvernement fait dans cette circonstance. Il a présentement un excellent chemin de fer, mais il veut en construire un autre qui lui fera concurrence. Désire-t-il le diriger vers le midi jusqu'à Saint-Jean, et vers l'est en passant par Chipman ? Il y a déjà des chemins de fer construits et assurément, il ne doit pas désirer en construire de nouveaux dans un pays où il en existe déjà suffisamment. Le ministre invoque à l'appui de sa thèse le fait que le Pacifique Canadien se proposait, il y a quelques années, d'établir une ligne entre Harvey et Salisbury près de Moncton ; et il croit que le gouvernement a une excellente raison de se rendre à Moncton, attendu que le Pacifique Canadien projetait lui-même de s'y rendre. Pourtant, lorsque cette compagnie voulait relier Harvey à Moncton, elle n'était pas en communication avec cette dernière ville. Le gouvernement, lui, a un chemin de fer qui se rend à Moncton, mais cela ne lui suffit pas, il lui en faut un autre ; et il vient nous dire que les deux cas sont analogues, que c'est une excellente raison pour l'Etat de construire deux voies ferrées là où il n'en faut qu'une. Puis le ministre des Finances reproche à l'opposition de combattre le projet d'amélioration de l'Intercolonial, comme si, en supposant que ce fût vrai, cela pouvait influer sur la question qui fait l'objet du débat. En admettant que nous combattrions bien à tort et bien injustement le projet d'améliorer l'Intercolonial, qu'est-ce que cela pourrait faire au projet de construire une nouvelle voie ferrée ? On a longuement discouru sur ce sujet, comme si un pareil raisonnement pouvait avoir quelque influence sur le pays. Je nie que l'opposition se soit livrée à de pareilles critiques, qu'elle ait soulevé de pareilles objections. Il y a trois ans que je fais partie de cette Chambre ; j'ai entendu tout ce qu'on a reproché à l'Intercolonial, et jamais un député de l'opposition n'a combattu un projet praticable d'améliorer l'Intercolonial. Nul membre de l'opposition ne s'est opposé à ce qu'on renforce les ponts, à ce qu'on pose des rails plus pesants, ni à d'autres travaux de cette nature. Néanmoins, le ministre des Finances, parce que nous n'avons pas voulu approuver tout ce qui s'est fait, croit que nous sommes hostiles à l'amélioration de la voie. En réalité, nous nous sommes opposés à ce que le ministre fabriquât ses excédents en imaginant des bénéfices qui n'ont jamais existé. Le gouvernement, au lieu d'entretenir la voie de la manière ordinaire, posait des rails nouveaux et imputait le coût de ces travaux sur le capital, tandis qu'il aurait dû l'imputer sur les frais d'entretien. De cette façon, le ministre montrait quel monceau d'argent il retirait et quelle abondance régnait dans le pays sous l'empire du gouvernement actuel. Nous avions assurément droit de prouver que le ministre n'avait pas les excédents qu'il prétendait avoir. Cela ne se rapportait aucunement aux améliorations légitimes de l'Intercolonial. Nous sommes tous bien aises de voir l'Intercolonial amélioré et nous n'avons jamais soulevé la moindre objection à ce sujet.

L'honorable ministre des Finances dit que l'opposition a critiqué parce que le gouvernement a dépensé 1,000,000 de dollars à Saint-Jean pour établir des élévateurs et autres installations dans le but d'amener le trafic du grain dans ce port. Nous ne critiquions par parce que vous dépensiez $1,000,000 mais parce que cette dépense n'a pas servi à amener un seul boisseau de grain dans cette direction. C'est de cela que nous nous plaignions, et l'honorable ministre croit que cela indique de notre part le désir d'écraser l'Intercolonial. Je crois que l'Intercolonial, s'il pouvait parler, dirait: Seigneur, délivrez-moi de mes amis. L'honorable ministre nous a parlé de cet épouvantail affreux; le droit de transit au sujet duquel son chef a, l'autre jour, déployé tant d'éloquence. L'honorable ministre sait que depuis plusieurs années on discute cette question et que nous sommes toujours au même point. Ce n'est ni pour nos beaux yeux,

ni pour notre avantage, que les Etats-Unis nous accordent le droit de transit. Ils ne nous l'accordent pas non plus parce qu'ils nous craigent, ni parce qu'ils veulent se tenir en bons termes avec nous. Ils le maintiennent parce que les Etats de la Nouvelle-Angleterre le veulent; et le gouvernement des Etats-Unis ne peut pas l'enlever sans faire plus de tort à son trafic qu'à celui du Canada. Voilà la vérité et l'honorable ministre la connaît aussi bien que moi. Mais voyez donc ce que font ceux qui comprennent cette question. Voyez par exemple la Compagnie du Grand Tronc dont on parle tant. Elle possède un chemin de fer dans les Etats-Unis depuis Port-Huron jusqu'à Chicago. Elle a en outre plusieurs centaines de milles dans le Michigan. Elle possède un long chemin de fer dans l'Etat du Maine. Dans le Vermont, elle est virtuellement propriétaire du Vermont Central depuis la frontière jusqu'à Long Island Sound. Elle a acheté quelques-uns de ces chemins tout récemment. La Compagnie du Grand Tronc ferait-elle ces risques si elle croyait le droit de transit en danger? Paraît-elle crainlre ? Refuse-t-elle du trafic ou construit-elle d'autres chemins dans la crainte que le droit de transit soit aboli? Pas du tout. Dans ces deux ou trois dernières années elle a acquis le chemin de fer de Chicago et du Grand Tronc qui est maintenant le Grand Trunk Western. La Compagnie du Grand Tronc n'a pas de craintes. Pourquoi le gouvernement du Canada en aurait-il ? Supposons que le droit de transit soit aboli demain, quel sera le résultat ? Par où le grain expédié aujourd'hui par Portland sera-t-il expédié? Peut-être que l'honorable ministre n'a pas songé à cela. Si le droit de transit était aboli demain, le Grand Tronc pourrait en souffrir de même que le Canadian Southern et quelques autres chemins de fer, mais le résultat inévitable serait celui que le gouvernement désire : faire transporter le grain par la route du Canada. Le grain irait nécessairement à Halifax ou à Saint-Jean par l'Intercolonial. Et cependant le gouvernement veut construire un autre chemin de fer de crainte que cela n'arrive. C'est à cela que se résume le raisonnement de l'honorable ministre, et il veut pour cela dépenser des millions ; le gouvernement ne veut attendre ni une heure ni une minute. Le temps est arrivé, dit le premier ministre, nous ne pouvons pas attendre parce que le droit de transit peut être aboli à tout instant et nous devrons être indépendants des Etats-Unis. Si le droit de transit était aboli demain cela nuirait-il aux ports d'Halifax et de Saint-Jean ? Pas du tout. Au contraire, le trafic s'en irait de ce côté. Cet argument se tourne contre le trafic. Mais cela n'a pas empêché l'honorable premier ministre et le ministre des Finances d'affirmer bravement cette prétention. Pour ma part, je dis que s'il y avait queque danger de ce côté-là, nous ferions bien mieux de rester comme nous sommes et de transporter le grain sur une distance de 60, 70 ou 100 milles de plus par l'Intercolonial pendant quelques années; le pays gagnerait plus à payer ses frais suplémentaires en réduisant les taux de transport sur l'Intercolonial, qu'à faire cette dépense énorme maintenant et à payer un intérêt en anticipation de difficultés qui n'arriveront peut-être jamais. L'honorable ministre veut faire cette dépense énorme immédiatement de crainte qu'un jour ou l'autre le droit de transit soit aboli. Pourquoi ne pas attendre si c'est là la raison? Il est plus facile de transporter gratuitement des marchandises sur une distance de 60 à 70 milles que de payer l'intérêt sur la construction du chemin de fer depuis Québec jusqu'à Moncton. Il ne peut y avoir de doute à ce sujet. Je crois que l'honorable ministre en est convaincu. Quant à moi je n'ai jamais rencontré personne qui attachât d'importance à cette question du droit de transit.

L'honorable ministre des Finances nous dit, et il semble content de lui en nous disant cela, que la Compagnie du Grand Tronc, couvre ce projet de sa responsabilité. Je ne voudrais pas dire un seul mot contre la Compagnie du Grand Tronc. Je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt du pays de parler en mal d'une corporation comme le Grand Tronc, le chemin du Pacifique ou aucun autre chemin de fer du pays. Je crois qu'il vaut mieux les appuyer et dire un bon mot en leur faveur lorsque l'occasion s'en présente. Mais lorsque le ministre des Finances allègue comme raison que la Compagnie du Grand Tronc protège ce projet, tout ce que je puis dire c'est que la Compagnie du Grand Tronc le protège en recevant gratuitement pour 25,000,000 de dollars d'actions ordinaires. C'est, à mes yeux, la seule manière dont la Compagnie du Grand Tronc protège ce projet. La Compagnie du Grand Tronc garantira une part dans la division des prairies. On peut trouver partout quelqu'un qui donnera sa garantie pour cette division.

Le raisonnement de l'honorable ministre des Finances diffère cependant de celui de l'honorable premier ministre. Le ministre des Finances nous dit ce soir que la Compagnie du Grand Tronc paie un quart du coût sur la division de l'ouest. Or, si je comprends bien, la Compagnie du Grand Tronc garantit 25 pour 100 du coût et le pays garantit les 75 autres.

L'autre jour le premier ministre nous a dit que le pays ne payait pas un sou. Si le pays en garantissant un 75 pour 100 ne paie pas un sou pour le chemin, comment le Grand Tronc peut-il payer un quart de tout le chemin ? Je laisse à l'honorable ministre le soin d'expliquer cela. Puis au sujet de la division de l'est le premier ministre nous a dit que nous ne payions rien non plus. Or, j'ai toujours pensé que si j'emprunte $10,000 pour acheter un terrain et construire une maison, je m'endette de $10,000, et que j'ajoute à mes obligations même

si je loue la maison. Et lorsque le Canada dépense $60,000,000 ou $70,000,000 ou plus pour construire la division de l'est, et qu'il donne sa garantie pour 50 ans et se rend responsable du principal et des intérêts, il me semble que ce chemin va nous coûter quelque chose. S'il devait en être autrement, j'aimerais bien à payer mes dettes de cette façon.

Ajoutons à cela que la garantie du Grand Tronc ne vient qu'après ces obligations et débentures qui s'élèvent à une somme de $100,00,000. Il y a 4 ou 5 ans, comme le sait l'honorable ministre, la Compagnie du Grand Tronc est venue demander à cette Chambre un bill l'autorisant à imputer sur son capital une partie de l'intérêt sur ces garanties quelle avait été incapable de payer. Il n'y a que 5 ans de cela. Je ne voudrais pas dire que la Compagnie du Grand Tronc n'a pas amélioré sa position depuis ce temps-là. Elle l'a améliorée, et continue de l'améliorer, mais il est absurde de nous donner la Compagnie du Grand Tronc comme une garantie d'une grande valeur. Je ne sais pas si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourra vendre ses obligations au pair et à 3 pour 100 d'intérêt avec la garantie de la Compagnie du Grand Tronc ; j'en doute beaucoup. Je crois qu'elle sera obligée de vendre ses obligations à un escompte considérable, ce qui augmentera sa dette, que le pays sera obligé de payer avec intérêt tôt ou tard, tout comme il sera obligé de payer les $25,000,-000 d'actions ordinaires tenues par la Compagnie du Grand Tronc, bien que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique puisse n'avoir jamais reçu un seul sou pour ces actions.

Au sujet du matériel roulant l'article 22 dit que la compagnie sera tenue d'équiper les deux divisions du chemin de fer d'un matériel roulant moderne et complet et que l'établissement primordial, équivaudra au moins à la somme de $20,000,000 dont $5,000,-000 au moins seront attribués à l'équipement de la division de l'est du chemin de fer et sera censé faire partie de l'équipement de la dite division de l'est. Je suppose qu'il suffira à la Compagnie du Grand Tronc, pour se conformer à cette obligation, de louer du matériel roulant. Je sais qu'il y a un autre article concernant l'achat, au Canada, de tout le matériel et outillage du chemin de fer, mais il suffira à la Compagnie du Grand Tronc, pour se conformer à cet article, de louer du matériel roulant canadien. Permettez-moi de citer l'article 14 :

> Pour les fins du présent contrat, l'expression "frais généraux" quand elle s'applique à la division de l'Est du chemin de fer, se dit et s'entend de tous les frais d'entretien de ladite division, et des gares, constructions, ouvrages et installations en dépendant et du matériel roulant ou d'autre nature, ainsi que de l'outillage mobilier servant à l'exploitation de ladite division.

Il y a deux aspects à cette question. On remarquera d'abord comme la Compagnie du Grand Tronc prend bien soin que toutes les dépenses soient inscrites au compte des frais d'entretien, afin que le gouvernement coure risque de ne retirer aucun profit. Cette ligne n'en donnera pas lorsque tous ces frais généraux seront déduits de la recette brute, et l'on verra très probablement à ce que tout le matériel roulant qui ira sur cette ligne soit le vieux matériel du Grand Tronc, fait en Canada naturellement, mais envoyé sur cette division à des conditions très profitables à la Compagnie du Grand Tronc, et la compagnie prendra bien soin que le gouvernement ne reçoive aucun intérêt pendant ces trois années.

Puis l'honorable ministre nous a dit que tout ce qu'il en coûterait au pays en intérêts pendant la construction du chemin, serait la somme de $13,000,000. Il est vrai que l'ex-ministre des Chemins de fer a dit 19,000,000 ou 20,000,000 ; mais le ministre des Finances dit que ce n'est que $13,000,000, et avec l'aide d'un actuaire il nous montre que ces $13,000,000 ne représentent que $8,853,-000 comptant. En effet, si nous déboursons $8,853,000 d'un seul coup et que nous ayons à attendre sept ans pour avoir un revenu de cet argent, nous arrivons bien près de la somme de $13,000,000. S'il faut juger du reste des calculs du ministre des Finances par la manière dont il réduit le $13,000,000 à $8,000,000, je m'imagine que l'ex-ministre des Chemins de fer n'était pas très éloigné de la vérité lorsqu'il a culculé que l'opération coûtera $19,000,-000 lorsque nous aurons payé les intérêts.

Lorsque j'ai parlé du chemin jusqu'à Moncton, j'ai oublié de dire à la Chambre comme mon honorable ami le ministre des Finances était absolument sûr de lui-même à propos de cette ligne. C'était virtuellement une ligne à tire-d'aile, se dirigeant en ligne droite d'un point de la frontière du Maine jusqu'à Moncton. Il connaissait tout. Il avait lu les archives, étudié les plans et les rapports, et tout était correct. Il s'est montré moins prudent que son chef, qui nous a dit, dans son discours :

> D'Edmundston elle se dirigera vers l'est, jusqu'à la ville de Moncton, en passant on ne saurait dire où, peut-être à Chipman ou près de là. En tous cas il est impossible de dire précisément quel en sera le tracé définitif. Qu'il me suffise de déclarer que nous désirons avoir entre Lévis et Moncton la ligne la meilleure et la plus courte possible.

C'est tout ce que l'honorable premier ministre a pu dire.

Une VOIX : Il n'y a pas plus de trois ou quatre jours de cela.

M. BARKER : Oui, la lumière arrive très vite quelquefois sur les bancs du trésor, et je ne suis pas du tout surpris que mon honorable ami le ministre des Finances sache maintenant exactement où le chemin va passer. Mais je crois qu'il serait désirable de faire une petite enquête pour découvrir comment il se fait que le gouver-

nement s'est engagé dans ce projet extraordinaire de chemin de fer transcontinental national. C'est une chose certaine, M. l'Orateur, qu'à l'ouverture de la session le gouvernement n'y avait pas encore songé. On en a la preuve évidente dans le discours prononcé par Son Excellence, à l'ouverture de la session.

Le grande affluence de peuple dans nos territoires du Nord-Ouest et la mise en culture de nouvelles et très grandes étendues de terre fertile nous prêchent la nécessité d'augmenter les moyens de favoriser le transport, par voies canadiennes, de notre grain et de nos autres produits, aux différents marchés de l'univers.

C'est exactement le sujet que nous discutons, et voici comment le gouvernement, au mois de mars dernier, se proposait de régler la question :

Toute cete question de transport et d'installations de tête de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Il y a juste cinq mois de cela.—Le gouvernement étudiait alors la quesiton et se préparait à nommer immédiatement une commission d'experts qui devait faire rapport à ce sujet. Qu'est-il arrivé? Le 6 avril le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) soumet au cabinet un rapport très élaboré—un autre département, voyez-vous, il y avait deux rapports,—et le cabinet après avoir soigneusement étudié ce rapport, naturellement, le soumettait à l'approbation du gouverneur général le 19 mars dernier, il y a moins de trois mois. Et que disait ce rapport? C'est un rapport très important, et je prendrai la libèrté de le dire, parce qu'il contient beaucoup de renseignements utiles au public.

Dans un rapport en date du 6 avril 1903, le ministre des Travaux publics dit qu'il a mis à l'étude certaines questions affectant le transport des porduits canadiens par voies canadiennes, jusqu'aux marchés de l'univers afin de mettre le producteur canadien en état de faire une concurrence heureuse, par les voies de transport entièrement canadiennes, avec les producteurs et les exportateurs des autres pays.

Le ministre soumet que l'on peut considérer comme acquis que le grain et autres produits suivront naturellement, pour atteindre les marchés de l'univers, la route la plus économique, et conséquemment, ce qu'il faut faire pour atteindre l'objet désiré, c'est de rendre les routes canadiennes plus économiques et plus faciles que les routes rivales.

Le développement du Nord-Ouest Canadien a démontré que nos routes canadiennes étaient impuissantes à transporter les produits canadiens. Le rapport dit aussi.

Que nos exportations agricoles ne pourront commander de l'autre côté des mers le prix que leurs excellentes qualités naturelles leur permettraient d'obtenir, que lorsqu'elles cesseront d'être confondues et mêlées avec des produits inférieurs ou souvent falsifiés des autres pays ; et pour leur conserver leur idendité distincte il faut les exporter par les voies canadiennes.

Le ministre soumet de plus que les questions a l'étude sont compliquées et comprennent, entre autres objets à atteindre, le transport des produits de l'ouest depuis le lieu de production jusqu'aux marchés de l'univers.

Les points a considérer sont le transport de ces produits :

Du lieu de production aux ports de mer du Canada.

De lieu de production aux ports du lac Supérieur.

Des ports de l'ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens de l'Atlantique.

Des ports de mer canadiens de l'Atlantique en Europe.

Du lieu de production aux ports canadiens sur la côté du Pacifique.

Le transport des produits des provinces de l'est du Canada se fait comme suit :

Jusqu'aux ports de mer de l'Atlantique.

Depuis ces ports jusqu'en Europe.

Il est clair qu'avant que l'on puisse arriver à une solution satisfaisante de ces questions il faudra faire une enquête complète et minutieuse concernant :

Les conditions dans lesquelles les expéditions de produits se font présentement et la possibilité de les améliorer.

L'établissement d'entrepôts sur les lacs et rivières, et aux ports océaniques.

Les installations aux ports intérieurs des lacs et des rivières, et aux ports de l'Atlantique et du Pacifique.

L'état de la route du Saint-Laurent et généralement toute amélioration, agrandissement, et autres choses pouvant donner des moyens de transport plus économiques et plus satisfaisants par les voies canadiennes terrestres et fluviales.

Le ministre soumet de plus que cette enquête ne devra pas être limitée aux routes et autres installations employées maintenant, mais, s'il est nécessaire que l'on fasse de nouvelles investigations afin de découvrir si l'on ne pourrait pas établir d'autres voies de transport plus économiques et plus satisfaisantes par terre et par eau.

Les forces qui militent contre le transport par les voies canadiennes sont les suivantes :—

Concurrence de la part des Etats-Unis ;

Concurrence de la part des vaisseaux venant des ports américains sur le lac Supérieur.

Le ministre soumet qu'une enquête devrait être faite au sujet de la division des produits du Canada par les ports de Boston, Portland et autres des Etats-Unis. On devrait aussi étudier avec soin les méthodes les meilleures et les plus économiques dont se servent nos concurrents de l'autre côté de la frontière.

Le ministre est d'avis que dans ces circonstances il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et d'adopter les meilleurs moyens possibles de transporter ses propres produits, et soumet que la méthode la plus efficace de faire une telle enquête et d'obtenir les informations les plus désirables serait de nommer une commission composée d'experts ; cette commission peut être nommée et recevoir ses pouvoirs en vertu du chapitre 114 des statuts du Canada.

Ce rapport est très significatif.

Puis le ministre donne les noms des commissaires. Or, il n'y a pas trois mois que ce rapport a été approuvé. Et cependant quel changement! La commission a été mise de côté; elle est allée on sait où; et les honorables ministre eux-mêmes se sont constitués en experts. Ils ont mis de côté même le ministère des Chemins de fer; le premier

ministre est devenu l'expert compétent, et le gouvernement a décidé de dépenser environ $70,000,000 de l'argent public sans un moment d'hésitation, et avec la confiance absolue attribuée à lord Russell, lequel, dit-on, se serait déclaré prêt à prendre, à un moment d'avis, le commandement de la flotte de la Manche. Tout cela, d'après moi, est en contradiction avec l'idée que le gouvernement avait lorsqu'il a soumis ce rapport au Gouverneur général, ou pouvait avoir sur un sujet comme celui-ci. Si le gouvernement avait eu à l'étude dans ce temps-là ce projet du transcontinental, le rapport demandant une commission aurait été une simple fumisterie. A quoi pourrait servir une commission de ce genre, si le gouvernement ne se réservait pas le pouvoir ordinaire d'envoyer des arpenteurs et des ingénieurs pour tracer la ligne, mais faisait un contrat avec un certain nombre de personnes et prenait sur lui de dire où le chemin devra passer? Et c'est là ce que l'on nous demande d'approuver. On demande au pays de prendre ces engagements, bien que l'on nous dise que " l'enquête doit être complète et minutieuse ", que cette question est compliquée, et que la commission doit être composée d'experts.

Le moment est arrivé pour moi, je crois d'exposer comment le gouvernement s'est trouvé pris dans cette affaire. Dire qu'il y a été entraîné ne serait pas une expression juste, car il semble y être tombé la tête la première. Au mois de janvier dernier plusieurs hommes de chemin de fer et autres personnes intimement liées à la Compagnie du Grand Tronc, ont publié dans la " Gazette du Canada " un avis disant qu'ils demanderaient au parlement une charte les autorisant à construire un chemin de fer depuis l'océan Pacifique jusqu'à North-Bay ou Gravenhurst. A cette époque ces messieurs se proposaient de construire un embranchement depuis leur ligne principale jusqu'à Winnipeg, mais un peu plus tard ils changèrent leurs plans et décidèrent que la ligne principale passerait par Winnipeg. Afin de bien comprendre le sens de cet avis, qui semble être le commencement du projet actuel, il ne faut pas perdre de vue que le réseau du Grand Tronc relie ensemble aujourd'hui tous les centres les plus importants de l'Ontario, de Québec et des provinces maritimes avec Gravenheurst ou North-Bay. La Compagnie du Grand Tronc a aussi deux ports sur la baie Georgienne: Collingwood et Midland; et le but du chemin du Grand Tronc dont l'avis avait été donné dans la gazette officielle était de relier la côte du Pacifique et les territoires de l'ouest au réseau du Grand Tronc dans l'est.

C'était là le projet formé par des hommes d'expérience en fait de chemins de fer, par les hommes les plus compétents qu'il y ait dans le pays. Ces promoteurs, parfaitement au fait des besoins du pays et connaissant d'une manière certaine quelle serait la meilleure ligne de chemin de fer à construire pour avoir le transport le plus économique, décidèrent que le terminus de l'ouest devait être Gravenhurst ou North-Bay, et leurs ports de la baie Georgienne : Collingwood et Midland. De Gravenhurst les promoteurs auraient pu construire le chemin de fer transcontiental au sud du lac Nipissing en traversant la rivière des Français, ce qui aurait exempté le passage par North-Bay. L'importance de ce point est démontrée par le fait que la Compagnie du Pacifique Canadien a déjà fait plusieurs explorations du terrain entre Gravenhurst et Sudbury, dans le but d'y construire un embranchement. Je puis dire que la Compagnie du Pacifique, au lieu de se décider à l'aveugle, ainsi que le gouvernement le fait au sujet du transcontinental, a, je crois, exploré cette route au moins six fois afin de trouver la meilleure, et que ces explorations durent depuis deux ou trois ans.

Tout cela, à mon avis, démontre d'une façon très significative ce que des hommes compétents et expérimentés pensent au sujet du meilleur point de raccordement que l'on peut choisir entre le réseau des chemins de fer de l'ouest et celui des chemins de fer de l'est. Les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique demandaient donc une charte au gouvernement, mais, malheureusement pour eux, ils découvrirent bientôt qu'il y avait dans la province de Québec une agitation en faveur d'un chemin de fer transcontinental, et pour donner satisfaction à ce désir ils furent obligés de consentir à prolonger leur chemin jusqu'à Québec. Je ne crois pas qu'ils aient jamais eu l'intention de le faire, mais cette condition fut insérée dans leur bill, et le chemin devait aller de Gravenhurst à Québec. Puis, à mesure que le bill était discuté en comité des chemins de fer, quelques députés voyant comment il avait été facile à Québec d'obtenir du Grand Tronc la construction d'un chemin jusqu'à cette ville, se dirent à eux-mêmes: il faut que le chemin soit prolongé aussi jusqu'à Moncton. Et ils s'agitèrent, ils firent du bruit et exercèrent une grande pression ; et M. Hays, avec la plus grande audace, dit : "Oh, oui, nous allons nous rendre jusqu'à Moncton." Il aurait promis d'aller jusqu'à Terre-Neuve, construire même un tunnel, pourvu qu'il obtînt sa charte. La charte, c'est ce qu'il voulait avoir, et il promettait tout ce qu'on lui demandait. Or, pendant que cela se passait au comité des chemins de fer et que la discussion s'y continuait pendant des jours et des semaines sur le bill, que se passait-il dans la coulisse ? Que se passait-il entre le premier ministre et M. Hays? Toute la matinée M. Hays combattait devant le comité des chemins de fer en faveur de son bill, et le soir, il s'enfermait avec l'honorable premier ministre, et tous deux mettaient le bill en pièces.

Le comité des chemins de fer a cru qu'il pourrait amener le Grand Tronc jusqu'à Moncton, et M. Hays y a consenti. Pendant que le comité discutait le bill, le

premier ministre, agisssant sans consulter son ministre des Chemins de fer, prenait sur lui-même, ainsi qu'il l'a dit, de conduire les négociations avec M. Hays. Et, un bon jour, on apprit que le gouvernement entreprenait de construire le chemin, non seulement entre Gravenhurst, North Bay et Moncton, mais jusqu'à Winnipeg, de sorte que M. Hays a toute la crême et le gouvernement reste avec le petit lait. Tel est le résumé de l'arrangement. Les choses peuvent ne pas s'être passées exactement de cette façon, mais je n'en vois pas d'autres explications. Que signifie cette comédie que l'on a jouée devant le comité des chemins de fer ? M. Hays consentait à tout ; il s'est montré l'homme le plus complaisant que le comité des chemins de fer ait jamais vu. Mais il savait qu'il rencontrerait le premier ministre après la séance, et plus le comité le malmenait, meilleures étaient les conditions qu'il obtenait du premier ministre. Tout cela, M. l'Orateur, nous justifie de croire que le bill qui est venu devant le comité des chemins de fer n'a jamais été un bill sérieux ; on jouait tout simplement la comédie. Je crois, cependant, que les membres du comité des chemins de fer étaient sincères. Ils combattaient avec tant d'ardeur que le bill semblait ne devoir jamais sortir du comité. Ils croyaient réellement que la Compagnie du Grand Tronc allait [illegible] toutes ces choses. Il est bien vrai qu'on a donné à entendre en passant que le gouvernement pourrait faire quelques faveurs à la Compagnie du Grand Tronc sous forme de garantie ou autrement, mais jamais personne n'a pensé que la Compagnie du Grand Tronc s'engagerait à construire le chemin de fer jusqu'à Moncton.

C'est alors que la démission du ministre des Chemins de fer arriva comme un coup de foudre. Vinrent ensuite les explications ministérielles. Le ministre des Chemins de fer remettait son portefeuille. Il abandonnait une charge dont il avait raison d'être fier. Depuis sept ans il était à la tête de ce ministère. Mais étant encore le ministre responsable vis-à-vis le pays en tout ce qui concernait les chemins de fer, il découvrit que son chef l'avait ignoré dans ces négociations avec M. Hays. Le premier ministre, qui n'a aucune expérience dans les affaires de chemin de fer, ayant entrepris de se mesurer seul, sans l'aide de personne contre l'homme le plus astucieux et le plus expérimenté en fait de chemins de fer qu'il y ait au Canada, en est arrivé à faire ce contrat que l'on nous demande d'approuver. Telle est la situation. Il n'est pas étonnant que le ministre des Chemins de fer ait démissionné. L'honorable premier ministre croit qu'un mot suffit pour refuter l'objection que, dans ces circonstances, le chemin de fer ne devait pas être construit immédiatement. Je suis surpris de la modération de l'honorable premier ministre. Les journaux racontent bien que des entrevues avaient lieu entre le premier ministre et M. Hays, mais personne ne soupçonnait ce qui se passait. Le secret était bien gardé. L'ex-ministre des Chemins de fer n'en savait pas plus long que nous.

Puis l'honorable premier ministre arrive avec le marché tout bâclé. Il fait un discours dans lequel il ridiculise la politique de ceux qui veulent étudier, calculer, s'enquérir. Il ne faut ni étudier, ni calculer, ni s'enquérir. Non, dit-il, le temps de délibérer est passé ; cependant, moins de deux mois auparavant, c'est ce qu'il avait décidé de faire ; il avait approuvé le décret de l'Exécutif disant qu'il fallait étudier, délibérer, obtenir des renseignements et nommer des experts qui feraient rapport. Mais aujourd'hui le premier ministre voudrait que le pays adoptât tout simplement sa politique, apparemment parce que le gouvernement a conclu ce marché avec M. Hays. Je répète les mots du rapport :

> Que les questions à étudier sont compliqués, et demandent——

Cependant, il ne faut pas attendre ; nous ne devons pas hésiter.

> Il est évident qu'une enquête complète et munitieuse sur ces questions devrait être faite si l'on veut en arriver à une conclusion satisfaisante.

Et encore :

> S'il est nécessaire, ces explorations devraient être faites en vue de découvrir si l'on ne pourra pas établir des voies de transport par terre ou par eau plus économiques et plus satisfaisantes.

Tout cela a du bon sens. Et il n'y a pas plus de raison maintenant de se hâter, qu'il n'y en avait alors ; cependant, l'honorable premier ministre ne veut rien entendre, et il nous apporte un projet où la main de M. Hays apparaît visiblement. M. Hays a les prairies et les montagnes, et le premier ministre a le district qui produit le peuplier, le sapin et l'épinette. Le gouvernement ne sait pas les pentes que le chemin aura dans ce pays du sapin, du peuplier et l'épinette. D'après les explorations dont nous a parlé l'honorable ministre des Finances ce soir, il semblerait que les pentes seront de 52 pieds au mille. L'honorable ministre ne sait-il pas que cette pente est trop forte pour le transport du grain ? Ne sait-il pas que c'est pour cette raison que le chemin de fer du Canadien Pacific ne peut pas transporter de grain sur la ligne au nord du lac Supérieur ? Cela n'empêche pas, cependant, le gouvernement de s'avancer dans le nord jusqu'à la hauteur des terres pour transporter du grain sur une distance de 1,800 milles, par une route toute terrestre, jusqu'à la mer, et d'essayer à faire la concurrence à une autre ligne qui a 550 milles de navigation et qui passe à travers un pays où il y a de grands centres commerciaux, des manufactures et des millions de personnes apportant du trafic au chemin de fer, et voyageant elles-mêmes. Outre cela, ce chemin n'aura pas de trafic de

retour. Quelle espèce de marchandises espère-t-on transporter de l'est à l'ouest par ce chemin ?

Une VOIX : Du bois.

M. BARKER : Du bois ! L'honorable député ne sait-il pas que l'on ne peut trouver un arbre plus gros que la jambe d'un homme sur tout ce parcours de 1,400 milles ? Il y a du bois à pulpe, mais il n'y en a pas assez en deçà de la hauteur des terres pour fournir au besoin du pays pendant 50 ans. Il n'est pas nécessaire de dépenser $80,000,000 pour aller chercher du bois à pulpe au nord de la hauteur des terres. Un chemin comme celui-là devrait avoir du trafic dans les deux sens ; car il lui faudra soutenir la concurrence de chemins qui ont un trafic de voyageurs et une route par eau. Il est impossible qu'un chemin comme celui-là réussisse s'il n'a pas les pentes les plus douces et les courbes les moins accentuées, et l'honorable ministre peut-il nous donner la preuve que le chemin entre Québec et Winnipeg sera dans ces conditions ? J'admets qu'avec de l'argent on peut faire un chemin aussi beau qu'on veut, mais on ne le fera pas avec la somme dont l'honorable ministre des Finances a parlé ce soir. Il n'y a pas l'ombre d'une preuve que l'on pourrait avoir des pentes de 21 pieds au mille, ou à peu près, sur ce chemin ? Si vous n'avez pas cela, à quoi bon ce chemin ? Le fait que le chemin de fer du Pacifique se décharge de tout son trafic à Port-Arthur pour le faire transporter sur les navires par la route des lacs, jusqu'à la baie Georgienne, est la meilleure preuve que l'on peut avoir qu'un chemin de fer pour transporter les marchandises avec profit doit avoir des pentes douces. Le nouveau chemin dans le nord devrait avoir les pentes les plus favorables, ou bien il ne peut pas espérer, toutes autres conditions égales d'ailleurs, faire concurrence aux autres routes. J'ai pris quelques notes sur le discours du chef du gouvernement, tel qu'il a paru dans les Débats, et je veux les citer. Je ne citerai pas ses paroles verbatim, mais je donnerai la substance de ce qu'il a dit. Au sujet du district à l'ouest du lac Abittibi, l'honorable ministre nous dit que le gouvernement d'Ontario a envoyé, il y a douze ou treize ans, des arpenteurs y faire des explorations. Ces arpenteurs ont fait un rapport dont le ministre des Finances nous a lu ce soir des extraits. Ce parti d'explorateurs était composé de quelques membres de la législature provinciale et de quelques autres personnes. L'un d'eux était M. Charlton, frère de l'honorable député de Norfolk-nord, qui a dû, je crois, écrire une grande partie de ce rapport. Tels étaient les explorateurs de cette terre inconnue.

Ils nous disent dans leur rapport qu'on n'attendait pas d'eux une exploration minutieuse. Ils rapportent modestement qu'il y a dans ce district 24,500 milles carrés de bonne terre arable. Ces explorateurs ont passé quelques semaines dans ce district. Comme ils doivent s'être amusés, et quelles bonnes histoires ils doivent avoir racontées ! Ce qui m'étonne c'est que ces explorateurs qui ont écrit ce beau rapport n'aient pas formé un syndicat à leur retour à Toronto pour acheter tout ce pays, mais je puis assurer aux honorables membres de cette Chambre que chaque acre est encore à prendre. Le pin est le seul bois qui ait une valeur commerciale, mais on peut flotter jusqu'au chemin de fer du Pacifique le pin qui est au sud de la hauteur des terres. Il n'y a réellement au delà de la hauteur des terres que de l'épinette, du sapin et du peuplier. C'est là tout ce que contient le rapport de ces explorateurs. Tout cela satisfait peut-être l'honorable premier ministre d'une manière générale, mais imposer au pays, sur ce simple rapport, la construction d'un grand chemin de fer, voilà qui dépasse mon entendement. J'ai peine à croire que le gouvernement songe sérieusement à construire ce chemin de fer. L'article 21 doit certainement vouloir dire plus que ne le prétend l'honorable ministre des Finances. Le gouvernement s'est sans doute ménagé une soupape de sûreté. Il a cru qu'après tout le projet était peut-être prématuré, et bien qu'il ait conclu ce contrat avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il met dans la loi un article qui lui permet de suspendre la construction du chemin.

Il y a un autre aspect de la question sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre. Supposons que l'on construise cette division du chemin de Québec à Winnipeg, où le gouvernement espère-t-il prendre les approvisionnements du chemin, comme le combustible ? Le premier ministre ne va pas faire brûler de l'épinette ou du peuplier dans les locomotives ? Il lui faudra transporter du charbon sur plus de 1,000 milles de distance. Car, je ne crois pas qu'il entreprenne de changer la tourbe en coke ou charbon. Il découvrirait peut-être quelque rapport qui l'y autoriserait, mais je ne crois pas qu'aucun homme de chemin de fer recommanderait d'adopter ce système. Le chemin traversera des bois rabougris se composant d'un peu de merisier, de tremble, de peuplier et d'épinette, mais ce bois sera un pauvre combustible pour une locomotive, et le résultat sera qu'il faudra transporter le charbon de Québec à Winniqeg, une distance de 1,400 milles. C'est une entreprise assez sérieuse, et l'honorable premier ministre aurait dû demander à quelques-uns de ses experts d'étudier cette question avant de s'engager à construire un chemin de fer à travers un tel pays.

Il y a un autre point très important sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre. Des centaines de milles du Grand-Tronc-Pacifique seront établis dans la division des prairies où est le grain à transporter à l'est, longtemps avant, peut-être des années avant que le gouvernement puisse terminer les 1,800 milles de la division de l'est. Tout le monde peut voir clairement

qu'il y aura des centaines de milles du Grand-Tronc-Pacifique en exploitation dans les prairies avant que les 1,800 milles de la division de l'est soient terminés d'un bout à l'autre. Le gouvernement ne pourra pas obliger la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à exploiter un seul mille de ce chemin tant que les 1,800 milles ne seront pas terminés.

Que fera-t-il alors des parties terminées ? Les exploitera-t-il lui-même ? S'il entreprend cela il y aura un beau déficit. Il n'y aura pas de trafic d'entier parcours et certainement pas de trafic local. Si le gouvernement n'exploite pas le chemin il lui faudra dépenser des sommes considérables pour entretenir les parties terminées, parce que rien ne se détériore aussi vite qu'un chemin de fer qui n'est pas exploité. Il y aura là une dépense annuelle énorme que le ministre des Finances n'a pas calculée avec son actuaire, et pendant que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique s'engraissera dans les prairies, le gouvernement dépensera pour construire ces 1,800 milles à travers des marais. Telle est la situation. Mais qu'arrivera-t-il ensuite ? Que fera le Grand Tronc Pacifique avec tout le grain qu'il apportera des prairies à Winnipeg ? Le premier ministre sait-il ce que fera le Grand Tronc ? Sait-il que le Grand Tronc a une ligne qui va de Chicago à Buffalo et de Buffalo à Portland, dans le Maine? Croit-il que le Grand Tronc n'expédiera pas par sa ligne et par celle d'Ontario, jusqu'à Bulfalo, le grain allant dans cette direction, et jusqu'à Portland le grain allant dans l'autre direction ? Le gouvernement pourra difficilement empêcher le Grand Tronc d'expédier son grain par la ligne qu'il voudra tant que les 1,800 milles ne seront pas complétés, et le pays va se trouver à aider le Grand Tronc-Pacifique à envoyer son trafic par Chicago. Quel sera le résultat inévitable de ce marché ? Si le Grand Tronc n'envoie pas son trafic de ce côté il a une autre route à sa disposition. L'honorable premier ministre se rappelle que l'année dernière le bruit a couru que le Compagnie du Grand Tronc était en négociations pour acheter un chemin de fer depuis Chicago jusqu'à la frontière canadienne. Que ce bruit fût vrai ou non, il ne manque pas de chemins de fer américains qui accepteraient de transporter le grain du Grand Tronc jusqu'à Chicago, et de cette façon le Grand Tronc fera plus d'argent que de toute autre. Le trafic à destination du Nord-Ouest passera par Chicago, et une fois le courant établi, il faudra des années pour le changer. Tel est le résultat de l'entreprise du gouvernement. Mais le Grand Tronc aura encore une autre route à sa disposition ; il pourra, s'il le veut, envoyer son trafic de Winnipeg à Port-Arthur. Ce serait probablement la solution la plus raisonnable dans l'intérêt du Canada. De là le grain prendra la route des grands lacs jusqu'au port de Midland, et il sera transporté par chemin de fer depuis Midland jusqu'à Niagara et Buffalo, ou jusqu'à Portland. Il n'y a rien dans le contrat qui empêche le Grand Tronc d'envoyer son trafic par la voie qu'il voudra, tant que le gouvernement n'aura pas complété ses 1,800 milles, et même lorsqu'il les aura complétés, ainsi que je crois pouvoir le démontrer dans un instant, le gouvernement ne pourra pas imposer sa volonté à la compagnie. Mais tant que le gouvernement n'aura pas complété ses 1,800 milles, il n'y aura rien au monde pour empêcher la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'envoyer le trafic du Nord-Ouest aux ports américains. Et cependant, l'honorable premier ministre ne veut attendre ni un jour ni une heure parce qu'il craint que le trafic aille aux Etats-Unis.

Je veux maintenant dire quelques mots au sujet de l'article 42 de ce contrat. C'est cet article mirobolant, par lequel, d'après le ministre des Finances, le Grand-Tronc-Pacifique consent à envoyer son trafic aux ports de mer du Canada. M. Hays a été très franc lorsque le comité des chemins de fer lui a demandé s'il voudrait s'engager à cela. Il a répondu : non ; voulez-vous que j'ignore les vœux d'expéditeurs ? C'était parler avec franchise, et le comité a parfaitement compris ce qu'il voulait dire. Mais que dit l'article ? Voyons quelle en sera l'utilité : "Tout le fret pris sur la ligne du chemin de fer et ses embranchements." Je suppose que d'ici à 10 ou 15 ans, l'on aura construit un grand nombre d'embranchements si le pays sur le parcours du chemin se remplit, ainsi qu'on s'y attend ; on en construira ou en achètera. Le Grand Tronc pourra recevoir quantité de trafic qui n'aura pas été recueilli sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, et en cela il n'est pas limité. Mais il est obligé d'expédier par les ports canadiens tout le fret recueilli sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique ou ses embranchements lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route. Puis, après avoir stipulé cette condition, on met dans le bill un autre article disant que la compagnie ne cherchera pas à violer l'engagement quelle vient de prendre. Je ne crois pas que cet engagement donne beaucoup de force au premier. Car l'honorable ministre croit-il sérieusement qu'un chef de gare de chemin de fer, soit du Pacifique, soit le Grand Tronc, soit de tout autre chemin, va attendre des ordres supérieurs à ce sujet ou qu'il ne sait pas quels sont les intérêts de la compagnie ? Mais le plus jeune commis d'une compagnie de chemin de fer sait parfaitement par où il doit expédier le trafic dans les intérêts de la compagnie qu'il sert, afin qu'elle fasse plus d'argent. S'il ne comprenait pas cela il ferait aussi bien de chercher une autre position, parce qu'il ne resterait pas longtemps au service de la compagnie.

Une compagnie de chemin de fer n'a pas besoin d'employés qui ne comprennent pas

parfaitement quels sont ses intérêts. Quand bien même le président ou le vice-président ordonnerait toutes les semaines à tous les chefs de gare et commis sur la ligne d'expédier le fret par les ports canadiens, et de ne pas en envoyer par Portland, ils expédieront le fret par Portland quand même. S'il expédiait par Halifax des marchandises qui pourraient être expédiées par Portland ce jeune homme ne garderait pas longtemps son emploi. Y a-t-il un seul député, expéditeur de marchandises ou de grain, qui croira qu'un expéditeur examine ce qui est écrit sur le connaissement? Si le commis lui dit : ces marchandises arriveront plus vite à destination par telle route, l'expéditeur dira : envoyez-les par cette route. S'il expédie ces marchandises par un port océanique et qu'il demande de les envoyer par Halifax, le commis lui dira : certainement, monsieur, nous allons les envoyer par Halifax. Cependant il n'y a pas de steamer cette semaine à Halifax, mais il y en a un à Portland et vous pouvez choisir. L'expéditeur dira : Je choisis Portland. Tout le monde sait cela. M. Hays ne peut rien y faire. Le préposé aux expéditions préférera courir le risque d'être renvoyé du service de la compagnie pour refus d'obéir aux ordres, plutôt que de ne pas agir dans son véritable intérêt. A part cela l'article est bon et bien rédigé. Ainsi que l'a dit l'honorable député de Norfolk (M. Charlton), la rédaction du contrat fait honneur à ceux qui y ont mis la main, et ceux-ci devraient être touchés du compliment que leur fait l'honorable député. Il est bon juge en la matière, et j'espère que l'honorable ministre de la Justice leur transmettra l'approbation que l'honorable député de Norfolk fait de leur talent.

Il serait plus utile cependant à la Chambre et au pays que l'honorable député de Norfolk nous montrât que l'on a fait des explorations de la ligne. La manière dont les hommes de loi rédigent un contrat n'est pas le point important dans le moment. Ce n'est pas cela que nous discutons. Nous blâmons le gouvernement d'avoir fait ce contrat sans avoir les renseignements nécessaires, et nous disons que cet article ne vaut rien, qu'il n'est d'aucun avantage au gouvernement, ni au pays.

Prenons un exemple mais je ne suis pas certain que l'honorable premier ministre le comprenne. Dans tous les trains qui iront à Winnipeg de Brandon ou à aucune autre ville de l'ouest, il y aura des wagons appartenant à dix compagnies différentes. Une fois vides les wagons restent à la gare. Un homme demande cinq ou six wagons. Le chef de gare lui dit : Tous ces wagons viennent de Chicago et il faut les renvoyer à cet endroit. Les compagnies auxquelles ils appartiennent ne les laisseront pas aller à Halifax. Si vous attendez à la semaine prochaine nous aurons des wagons qui iront à Halifax, L'homme dira: Non, cela ne fait pas mon affaire. Quand même le préposé aux expéditions voudrait envoyer les wagons à Halifax, il ne le pourrait pas. Il lui faut les renvoyer là d'où ils viennent et où la compagnie le demande. Il n'y a pas à discuter à ce sujet, et vous ne pouvez pas accuser M. Hays, sir Charles Rivers Wilson ou aucun autre de malhonnêteté à ce sujet. La règle est inexorable.

J'ai dit tout ce que j'ai à dire sur ce sujet.

L'article 44 est très significatif. Il stipule que les tarifs seront répartis entre le chemin de fer Intercolonial et le Grand-Tronc-Pacifique—une stipulation très sage. Mais on ne parle pas de la répartition du trafic avec le Grand-Tronc. Il viendra pourtant inévitablement du trafic à North Bay, qui de là pourra être envoyé sur l'Intercolonial. Il n'y a pas de répartition ici. La Compagnie du Grand-Tronc peut faire les arrangements qu'elle voudra et prendre la part du lion dans les tarifs, laissant les os au Grand-Tronc-Pacifique et à l'Intercolonial. Le gouvernement met dans le bill la condition qu'il aura le droit d'examiner tous les livres et papiers du Grand-Tronc-Pacifique afin de se rendre compte par lui-même des recettes, des dépenses et des tarifs; mais n'aurait-il pas été mieux pour le gouvernement de se réserver le droit d'examiner aussi les livres, papiers et comptes du Grand-Tronc lui-même ? On n'entendra parler du Grand-Tronc-Pacifique qu'un mois après que tout sera terminé. C'est l'Atlantic et St. Lawrence qui va à Portland, et pourtant on n'y entend parler que du Grand Tronc. C'est aussi le Grand Tronc de Chicago qui donne les ordres à Montréal, et il sera impossible au gouvernement de se rendre compte lorsque quelque chose ira mal, à moins qu'il n'ait l'autorité d'examiner non seulement les livres du Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi ceux de la Compagnie du Grand Tronc. La direction sera toute faite par la Compagnie du Grand Tronc, depuis le Pacifique jusqu'à l'Atlantique.

J'ai parlé plus longtemps que je ne voulais. En terminant, je veux dire que si le gouvernement avait pris un peu plus de temps pour délibérer, au lieu d'obéir à l'impulsion qui lui a été imprimée, s'il avait soumis cette question a une commission d'experts, s'il avait fait cela surtout avant de s'engager envers M. Hays, il aurait pu deviser un projet plus utile au pays. Il aurait pu transporter le grain du Nord-Ouest par eau en été et par terre en hiver, lorsque la route des lacs est fermée. Il aurait pu faire tout cela et se préparer en même temps aux éventualités de l'avenir. Si le gouvernement avait suivi cette ligne de conduite il aurait ménagé les millions qu'il va dépenser. Il aurait fait plus de bien au Nord-Ouest, il aurait plus aidé au développement de tout le Canada qu'il ne le fera par ce projet absurde et extravagant. J'emploie ces mots à dessein. Je pèse mes paroles: je crois fermement que ce chemin ne donnera jamais de résultat pratique. C'est une expérience qui va coûter des millions. Le gouverne-

ment n'a pas de renseignements et il n'a pas cherché à en avoir. J'aurais voulu essayer à convaincre les honorables députés de la droite de la nécessité d'abandonner ce projet, mais je crains qu'il ne soit trop tard. Mon honorable ami le ministre des Finances a parlé des murmures de la mer que l'on entend à Moncton, mais il entendra de plus forts murmures dans le reste du pays s'il essaye jamais de mettre ce projet à exécution. Le très honorable premier ministre a perdu, je le crains, la plus belle occasion de sa vie en ne formant pas cette commission qu'il avait conseillé à Son Excellence d'instituer dans le but de lui soumettre toute la question de transport.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'aurais désiré parler ce soir, mais vu qu'il est minuit moins vingt et que nous voyons couler des flots d'éloquence depuis le matin, je crois que la Chambre m'approuvera si je demande de remettre mon discours à demain. Je propose que le débat soit ajourné.

La motion est adoptée, et le débat est ajourné.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à 11.50 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 13 août 1903.

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

INTERPELLATIONS.

CONFERENCES AGRICOLES.

M. LEMIEUX (Gaspé) :

1. Quels sont les noms des conférenciers agricoles employés par le ministère de l'Agriculture ?
2. Dans quels comtés de la province de Québec ces conférenciers ont-ils été employés, l'année dernière ?
3. Quelle rémunération reçoivent-ils ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable M. Fisher) :

1. Voici les fonctionnaires du ministère qui, outre leurs autres fonctions, donnent des conférences sur l'agriculture :

Service de la Station agronomique centrale : le docteur Wm. Saunders, L.L.D., directeur ; le docteur Jas. Fletcher, L.L.D., entomologiste et botaniste ; M. F. T. Shutt, M. A., chimiste ; M. Wm. T. Macoun, horticulteur ; M. J. H. Grisdale, B., agriculteur ; M. A. G. Gilbert, régisseur de la basse-cour ; M. A. T. Charron, aide-chimiste ; M. J. L. A. McMurray, Mr. John Fixter.

Service du commissaire de l'agriculture et de l'industrie laitière : le docteur Jas. W. Robertson, L.L.D., commissaire ; J. C. Chapais, sous-commissaire ; F. W. Hodson, chef de la division des bestiaux ; J. A. Ruddick, chef de la division de l'industrie laitière ; W. A. Mackinnon, chef de la division de l'arboriculture fruitière ; George H. Clark, chef de la division des semences ; Frank Hare, chef de la division de la basse-cour ; A. W. Woodward, arbitre officiel pour les beurres et fromages ; Alex. McNeil, inspecteur des fruits ; Elmer Lick, inspecteur des fruits ; P. J. Carey, inspecteur des fruits ; J. F. Scriver, inspecteur des fruits ; E. H. Wartman, inspecteur des fruits ; Richard Burke, inspecteur des fruits; Geo. H. Vroom, inspecteur des fruits ; F. L. Déry, inspecteur des fruits ; J. J. Philp, inspecteur des fruits ; Barton Gandy, inspecteur des fruits ; Freeman Fitch, inspecteur des fruits ; Maxwell Smith, inspecteur des fruits.

En outre, ont rempli la charge de conférenciers agricoles, à titre spécial : T. G. Raynor, Daniel Drummond, Henry Glendenning, J. E. Orr, Mme I. E. Tilson, le professeur H. Dean, Robert Tompson, Duncan Anderson, John Jackson, Jas. Shepphard, G. C. Cottrelle, J. M. Gardhouse, Gus. Boyer, C. W. Nash, R. F. Holtermann, Robert Ness, G. W. Clemons.

2. Brome, Beauce, Compton, Drummond, Mégantic, Richmond, Wolfe, Saint-Jean, Iberville, Rouville, Missisquoi, Shefford, Sherbrooke, Stanstead, Arthabaska, Terrebonne, Montcalm, L'Assomption, Joliette, Berthier, Saint-Maurice, Champlain, Argenteuil, Chambly, Chicoutimi, Jacques-Cartier, La Prairie, Laval, Lotbinière, Maskinongé, Nicolet, Richelieu, Saint-Hyacinthe, Deux-Montagnes, Vaudreuil, Verchères et Yamaska, Portneuf, Québec, Québec (ville), Montmorency, Dorchester, Huntingdon, Bagot, Bellechasse, Châteauguay, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Rimouski, Témiscouata, Charlevoix, Lac Saint-Jean, Matane, Montréal, Saint-Jean, Wright.

3. Les fonctionnaires du ministère ne reçoivent pas de rémunération spéciale, à titre de conférenciers agricoles, en sus de leur traitement. Ceux qui sont engagés par le ministère, à titre spécial, reçoivent une rémunération de trois dollars par jour.

MANEGE MILITAIRE DE SAINT-JEAN D'IBERVILLE.

M. MORIN, par M. Taylor :

1. Le gouvernement a-t-il fait construire un manège militaire à Saint-Jean d'Iberville ?
2. Dans l'affirmative, a qui l'entreprise a-t-elle été adjugée, et à quel prix ?
3. A-t-on, au préalable, demandé des soumissions par voie de publicité ? Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MILICE (Honorable sir F. Borden): Il n'existe pas d'école d'équitation à Saint-Jean.

COMMERCE AVEC LE JAPON.

M. CLARKE, par M. Taylor :

1. Les produits et marchandises de même classe et de même valeur, manufacturés en

Canada et aux Etats-Unis respectivement, sont-ils frappés des mêmes droits de douane à leur entrée dans le Japon pour la consommation ?

2. Les produits exportés des Etats-Unis au Japon sont-ils admis dans ce dernier pays à des conditions plus favorables que les produits similaires venant du Canada ? Dans l'affirmative, pourquoi cette différence ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) :

1. Relativement à certaines catégories de marchandises, je réponds dans l'affirmative ; relativement à d'autres, dans la négative.

2. Certains articles spécifiés, qui sont exportés des Etats-Unis au Japon, jouissent dans ce dernier pays d'un traitement plus favorable que celui accordé aux exportations similaires du Canada, et cela en raison du fait qu'il est intervenu entre le Japon et les Etats-Unis un traité de préférence, qui renferme aussi une clause relative au "traitement de la nation la plus favorisée" ; tandis qu'il n'existe pas de traité sous l'empire duquel le Canada pourrait revendiquer le tarif minimum ou privilégié.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité, afin de délibérer la motion présentée par sir Wilfrid Laurier, portant que la Chambre se forme en comité pour délibérer une certaine résolution proposée relativement à la construction d'un chemin de fer transcontinental national.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable C. Sifton): M. l'Orateur, le débat qui se déroule actuellement est arrivé à une phase où il est permis de dire que la Chambre est saisie, d'une façon générale, de tous les arguments formulés par le gouvernement en faveur de la proposition en délibération, et qu'elle est également au courant de toutes les objections soulevées par les députés de l'opposition, à l'encontre de cette proposition. Le débat a donc fait un grand pas, et si l'on tient à ce que plus tard, au cours de la discussion, il jaillisse de nouvelle lumière sur la question, force nous sera de nous borner à discuter les points en litige entre les deux partis, au lieu de discuter les dispositions générales et les traits saillants du projet, que la Chambre et le pays connaissent déjà. Des deux côtés de la Chambre, on a traité la question à fond. D'abord, le premier ministre dans un discours fort éloquet nous a dit, avec cet art que tous les députés se plaisent à admirer, quelles sont ses vues sur ce grand projet. Puis, le chef de l'opposition lui a succédé. Il est vrai que l'honorable député n'a pas eu le texte même du contrat sous les yeux assez longtemps pour pouvoir en faire une étude et une critique approfondies ; aussi la Chambre et le pays ont-ils lieu d'espérer qu'il se fera entendre de nouveau, au cours de ce débat. Pourtant, les grandes lignes du projet avaient été publiées sans provoquer de critique; le gouvernement les avait communiquées à ses partisans réunis, et les journalistes, avec cette initiative qui est leur apanage, en avaient publié des comptes rendus bien circonstanciés, au bénéfice de leurs lecteurs. Par conséquent, avant d'entendre la harangue du premier ministre, le chef de l'opposition connaissait probablement tout aussi bien qu'aujourd'hui les grandes lignes du projet qu'il aurait à critiquer.

Il n'a pas reculé devant la tâche qu'il s'était imposée ; au contraire, dans un discours plein de vigueur et de longue haleine, il a défini son attitude et celle de son parti sur la question. A sa suite, est venu le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) qui, par ses états de services dans le cabinet précédent, par sa longue carrière parlementaire et la place qu'il occupe dans la vie publique de ce pays, est pleinement autorisé à se faire l'interprète du parti conservateur de la province d'Ontario dans cette Chambre ; et je ne crois pas me tromper au sujet de l'attitude qu'il a prise, en disant que c'est celle d'une hostilité irréductible à l'endroit de la proposition du gouvernement. Puis, l'ex-ministre des Chemins de fer, a fait une discussion très approfondie de la question, en se plaçant au point de vue d'un adversaire du projet. Mon honorable ami et ex-collègue nous a parlé en parfaite connaissance de cause, et de science certaine, puisqu'il a fait partie du sous-comité chargé d'élaborer les détails de cette mesure. Il ne saurait donc prétendre que les lumières lui aient manqué ou que le temps lui ait fait défaut pour étudier à fond la question, depuis que le premier ministre a prononcé son discours. On peut donc affirmer que, pour son propre compte du moins, il a formulé toutes les pires objections qu'il soit possible de soulever contre le projet à l'étude.

Hier, en autre, le député de Jacques-Cartier (M. Monk) le chef du parti conservateur dans la province de Québec, a défini son attitude et je ne crois pas faire erreur en affirmant que c'est celle d'un dissentiment irréductible. Hier soir, le député d'Hamilton (M. Barker) a exprimé ses vues, et son hostilité à la mesure est des plus prononcées.

Ainsi, il est parfaitement acquis que de toutes les parties du Canada représentées par les députés de l'opposition, à l'exception de l'ouest dont les représentants n'ont pas encore pris part au débat, il a surgi une hostilité irréductible envers la proposition du cabinet relativement à l'établissement d'un chemin de fer transcontinental. De ce côté-ci de la Chambre, le député de Norfolk-nord (M. Charlton) a présenté un plaidoyer fort habile et fort convaincant, et hier soir, le ministre des Finances a prononcé un discours marqué au coin de cette logique et de cette éloquence de bon aloi que nous sommes tous fiers de lui reconnaître. Laissant de côté pour le moment l'exposé de faits présenté, au seuil même du débat, par le premier ministre, je puis affirmer que le député de Norfolk-nord et le ministre des Finances ont apporté à la discussion du projet, sous ses

différents aspects, des arguments si frappants, si convaincants, que ce serait peine perdue de chercher à donner de nouveaux développements à la thèse qu'ils ont si bien prouvée.

On me permettra bien, toutefois, d'étudier quelques-unes des objections soulevées par les députés de la gauche, contre cette entreprise.

Hier après-midi, le député de Jacques-Cartier s'est livré à de longues considérations, et le principal argument qu'il a fait valoir contre ce bill, c'est que le pays que doit traverser le chemin de fer projeté nous est inconnu. Si j'ai bien saisi sa pensée, il prétend qu'entreprendre de construire un chemin de fer sans avoir, au préalable, fait faire des études topopraphiques, arpentages et plans, c'est manquer de sagesse et de prudence. L'attitude prise par l'honorable député et ses collègues, comme on l'a fait observer, est contraire à l'usage suivi par les hommes d'affaires et établi de vieille date. Quand on entreprend la construction d'un chemin de fer, on s'adresse d'ordinaire au parlement pour obtenir l'autorisation voulue, avant de faire exécuter les levées de plans de la ligne. On obtient d'abord sur la contrée que doit traverser le réseau, des renseignements généraux qui soient de nature à confirmer les promoteurs de l'entreprise dans la conviction que la construction d'un chemin de fer comme celui qu'il veulent entreprendre est praticable, et alors on fait les démarches voulues pour obtenir l'autorisation d'exécuter les arpentages et levés de plans nécessaires et décider avec précision le tracé de la route. Voilà ce que nous avons fait, et réellement je ne sache pas que le gouvernement en ait fait autant, lorsqu'il décida de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique. Sur la foi de renseignements qui lui demandaient la praticabilité de la construction de ces chemins de fer, le gouvernement en entreprit l'exécution et la mena à bonne fin.

En outre, après que le gouvernement eût conclu un traité pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, le réseau, loin de suivre le tracé primitif, passa à des centaines de milles de la route qu'il devait traverser, d'après les plans primitifs. On aurait beau feuilleter l'histoire au sujet des toutes les grandes entreprises de cheminis de fer, il ne dira point qu'il faille faire exécuter, au préalable, des levers de plans ou arpentages, avant de décider s'il faut se mettre à l'œuvre.

Le député de Jacques-Cartier a soulevé une autre objection. La province de Québec, dit-il, a besoin de chemins de fer de colonisation, et il a formulé son argument de façon à indiquer que sa proposition militait contre le projet en discussion. Eh bien ! je l'avoue, je ne vois pas en quoi cette question intéresse le débat. Si la province de Québec a besoin de chemins de fer de colonisation, et si l'on peut démontrer que dans certains districts de cette province, le besoin de ces voies ferrées de colonisation se fait vivement sentir, alors le parlement accordera volontiers son concours financier, et cela dans une mesure généreuse, à tout projet tendant au développement de sections.

Voilà six ans que l'honorable député siège dans cette enceinte législative ; depuis deux ans il occupe le poste de lieutenant du chef de l'opposition ; et, cependant, jusqu'aujourd'hui il n'a pas encore saisi le parlement d'une seule mesure tendant à la construction d'un chemin de fer de colonisation dans la province de Québec. Il a donc bien mauvaise grâce de se plaindre que cette Chambre ne se soit pas montrée disposée à traiter la province de Québec avec libéralité à cet égard. Il n'y a absolument rien de commun entre ces deux proprositions. Notre attitude à l'égard de la province de Québec relativement à cette question ne diffère nulle de celle que nous tenons envers les autres provinces. A titre de membre du cabinet, je dois dire que j'ai toujours tenu en suspicion l'agitation créée et fomentée en certains quartiers, dans les anciennes provinces, contre le système de subventions et d'encouragement des chemins de fer. A mon avis, le gouvernement ferait preuve de peu de sagesse en établissant, en principe, qu'il ne faut pas encourager la construction des chemins de fer dans ce pays ; une pareille politique serait désastreuse au Canada. Au point de vue politique, cette profession de foi m'a valu bien des déboires, car dans certaines parties de l'ouest qui sont bien desservies par des chemins de fer, on a persuadé au peuple qu'il fallait mettre fin à ce régime de subventions. Je n'en reste pas moins convaincu de la légitimité de ce système, que, j'en suis sûr, finira par s'imposer, à la longue, à l'approbation des hommes qui ont l'entendement des affaires. Nous sommes décidés à appliquer vigoureusement ce système, et à donner tout l'encouragement possible à la construction des chemins de fer dans les provinces de Québec et d'Ontario, y compris l'ancienne province du Nouveau-Brunswick, où le besoin de meilleurs transports se fait sentir.

Le député d'Hamilton (M. Barker) a aussi formulé des objections contre la convention à l'étude. Je regrette son absence en ce moment, d'autant plus que ses collègues de la gauche l'ont élevé à la hauteur de critique en matière de chemins de fer et qu'il joue ici en quelque sorte le rôle de substitut du député de Lanark (l'honorable M. Haggart) à titre d'expert de l'opposition à cet égard ; et par conséquent, je dois tenir compte de ses observations.

Mon honorable ami n'approuve pas les dispositions du contrat concernant le droit de circulation. Pour ma part, je considère que c'est une des parties les plus importantes du contrat et il n'aurait jamais pu être signé sans cette disposition. Le gouvernement y attache autant d'importance que moi, et puisque cette clause est attaquée, il est de

notre devoir de la défendre. Quand le débat sera clos, personne, dans l'opposition, ne pourra dire qu'on a soulevé contre cette partie du contrat un seul argument qui n'ait pas été refuté. D'ailleurs, l'honorable député de Norfolk-nord a traité au long cette partie de la question.

On a prétendu que ces dispositions, concernant le droit de circulation, ne sont pas pratiques. C'est à cela que ce résument, à peu près, toutes les objections qu'on a soulevées. Les adversaires du projet ont dit : cette idée de faire de cette voie un chemin public, sur lequel toutes les compagnies auront des droits de circulation, est excellente en elle-même, mais elle n'est pas praticable. Que répond a cela l'honorable député de Norfolk-nord ? Il a démontré que la chose existe déjà. Il est inutile de prétendre, dit-il, que cela est impraticable ; voici un chemin sur lequel ce droit de circulation existe. Quant à savoir ce que l'opposition a répondu à cela, j'admets franchement que je n'en sais rien. On prétendait qu'il n'y avait pas d'arrangement possible sur un chemin dont la longueur dépasserait 75 à 100 milles, parce qu'il faudrait y faire des arrangements d'équipes, y mettre des locomotives et y construire des usines.

Mon ancien collègue, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, a provoqué l'hilarité de l'opposition par la description humoristique qu'il a faite des difficultés que l'on rencontrerait dans l'application d'un projet qui lui paraît ridicule et impraticable. Le sarcasme est peut-être une excellente chose, mais ce n'est pas un argument. Qu'a-t-on eu à répondre, quand l'honorable député de Norfolk-nord a répliqué : Votre raisonnement est assez ingénieux, mais il ne vaut rien à l'encontre de faits positifs, et voici deux chemins de fer qui font exactement ce que vous venez de déclarer ridicule et impraticable ?

A notre tour nous demandons aujourd'hui à nos adversaires ce qu'ils ont à répondre à cela. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a trouvé quelque chose à répondre et c'est sur cette réponse que je désire appeler l'attention de la Chambre. On se rappelle que le député de Norfolk-nord a parlé dans la matinée et que c'est dans la soirée que l'honorable député d'Hamilton, qui est un homme de chemin de fer, un ancien gérant de chemin de fer, je crois, un expert en ces matières, très au courant des affaires de ce chemin et du pays qu'il traverse, lui a répondu ; et quel est l'unique argument qu'il a trouvé à opposé à mon honorable ami ? Après toute une journée de réflexion, la seule chose qu'il trouve à dire. c'est que le chemin le plus important des deux, le Canada-Southern, n'a pas permis à l'autre chemin de lui faire concurrence pour le traffic local. Il n'a pas trouvé autre chose Et il arrive que, même cela, est erroné. L'honorable député de Norfolk-nord affirme que la ligne la plus importante permet la concurrence pour le trafic local, puisqu'il a lui-même expédié des marchandises par cette voie. Il ne peut donc pas y avoir de doute sur ce point. L'honorable député d'Essex (M. Cowan) dit que la première compagnie permet aussi la concurrence pour le trafic des voyageurs, puisqu'il a lui-même acheté des billets. Il n'y a donc pas d'erreur non plus sur ce point. Par conséquent, l'unique argument de l'honorable député d'Hamilton ne me paraît pas reposer sur des bases bien solides.

Mais en supposant même que l'honorable député d'Hamilton ait raison et que le Canada Southern n'accorde pas à l'autre ligne le droit de lui faire concurrence pour le trafic local, l'honorable député d'Hamilton ou l'honorable député de Lanark-sud, qui doit me répondre, peut-il m'expliquer en quoi cela affectera le contrat qui nous occupe en ce moment ? L'arrangement conclu par le Canada Southern est un arrangement volontaire ; celui qui fait la concession peut permettre la concurrence pour le trafic local si cela lui plaît, de même qu'il peut la refuser, si c'est son bon plaisir. Mais en est-il ainsi dans le contrat actuel? Ce contrat décrète que le gouvernement dictera les conditions auxquelles le droit de circulation sera accordé. Il ne s'agit pas ici d'une entente facultative ; le Grand Tronc n'a rien à voir dans la question ; c'est le gouvernement, ou la commission des chemins de fer, ou une autorité quelconque instituée par le gouvernement, qui dictera les conditions auxquelles le droit de circulation sera accordé et je demande à la Chambre de bien remarquer que cette objection futile, absurde, ridicule, est la seule qu'on ait trouvé à opposer à l'argument concluant de l'honorable député de Norfolk-nord.

L'honorable député d'Hamilton à cherché à nous représenter l'honorable ministre des Finances comme une personne crédule, qu'il est facile d'induire en erreur, parce que mon honorable collègue à paru faire un certain cas des explorations faites par sir Sandford Fleming, il y a une trentaine d'années. On aurait pu croire, à l'entendre, que la conformation physique de la province du Nouveau-Brunswick à changé depuis 30 ans. Il est même allé jusqu'à dire que les ingénieurs de ce temps-là n'étaient pas aussi minutieux que ceux d'aujourd'hui. Nous savons tous, cependant, que sir Sandford Fleming était l'ingénieur en chef du gouvernement canadien. Il avait été chargé de se procurer tous les renseignements nécessaires pour déterminer le tracé de l'Intercolonial.

Comme l'a expliqué l'honorable ministre des Finances, il a fait trois inspections pour déterminer trois tracés capables de nous donner une bonne voie ferrée, acceptable par le gouvernement canadien, pour y construire le chemin de l'Intercolonial. Cependant, l'honorable député d'Hamilton voudrait nous faire croire que parce que ces explorations ont été faites il y a 30 ans,

parce que le rapport date d'il y a longtemps, parce que le gouvernement a décidé plus tard, pour des raisons militaires, politiques et impériales, de ne pas adopter le meilleur tracé, celui que sir Sanford Fleming considérait comme le plus avantageux, bien qu'il n'en ait pas recommandé l'adoption, l'honorable député, dis-je, voudrait nous faire croire que cette route n'existe plus aujourd'hui, telle qu'elle existait il y a 30 ans. Ce serait perdre son temps que de répondre à un argument comme celui-là.

L'honorable député, que les remarques du ministre des Finances concernant l'attitude de l'opposition à l'égard de l'Intercolonial, embarrassaient, a mis une certaine chaleur à nier que des honorables députés de la gauche soient hostiles à ce chemin. Il me vient à la mémoire une ancienne citation qui me paraît assez appropriée :

> Perhaps it was right to dissemble your love,
> But why did you kick me downstairs ?

Depuis 5 ou 6 ans nos honorables amis de la gauche ont très bien réussi à dissimuler leur amour pour l'Intercolonial. Chaque fois que l'occasion s'en est présentée ils l'ont jeté en bas de l'escalier à coups de pied et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux avec lui. Ils prétendent qu'ils n'ont pas été hostiles à l'Intercolonial. Or, en arrivant au pouvoir nous avons trouvé l'Intercolonial qui venait aboutir, comme on l'a dit avec raison, dans un champ labouré. Nous l'avons prolongé jusqu'à Montréal et nous en avons fait un chemin moderne. Nous avons dépensé pour cela des millions de dollars et nous avons donné à la population des provinces maritimes un service dont elle a le droit d'être fière et dont elle se montre satisfaite. Le parlement, appuyé par ses partisans dans cette Chambre, a permis au ministre des Chemins de fer et Cananux d'adopter à l'égard de ce chemin de fer une politique que nous croyions utile et avantageuse au pays. Que faisaient les honorables députés de l'opposition, pendant ce temps-là ? Chaque année nous les avons vus combattre pied à pied, pouce à pouce, toutes les propositions du gouvernement tendant à améliorer la condition de l'Intercolonial. Bien plus, ils n'ont pas cessé d'attaquer l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Il l'ont dénoncé à tout propos, dans cette Chambre, dans leurs journaux et dans les assemblées publiques, et malgré tout cela il y a deux ou trois semaines, nous avons été témoins d'un étrange spectacle, lorsque le parti conservateur a applaudi avec enthousiasme l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux après qu'il eut prononcé son dernier discours dans cette Chambre. Ils voudraient faire croire au pays que cet homme, qu'ils blâment depuis des années, qu'ils ont déclaré incompétent, vénal et incapable, est la plus haute autorité canadienne en matière de chemin de fer.

Je consacre un certain temps au discours de l'honorable député d'Hamilton, parce que c'est lui qu'on a chargé de faire connaître la politique du parti conservateur sur cette question, dès le commencement du débat, avant l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux dans le gouvernement conservateur, avant même le chef de l'opposition.

Il s'est élevé avec force contre la prétention que la construction de ce chemin était nécessaire pour nous mettre à l'abri des conséquences possibles de la discontinuation du transit en entrepôt. Je ne reprendrai pas cette discussion, car je considère que cette partie de la question a été débattue à fond. L'honorable premier ministre, l'honorable député de Norforlk-nord (M. Charlton) et l'honorable ministre des Finances ont exposé avec beaucoup d'éloquence les vues du parti ministériel sur cette question, et je n'ai pas l'intention de répéter les raisons qu'ils ont données. Je consacrerai cependant quelques instants à analyser les remarques de l'honorable député d'Hamilton sur ce sujet. Si je l'ai bien compris, il nie qu'un second chemin de fer soit nécessaire et puisse nous être très utile au cas où les Américains mettraient fin au transit en entrepôt, et la raison qu'il en donne est celle-ci : Si le transit en entrepôt cessait, cela aurait pour effet de détourner le trafic vers les ports canadiens, par la route de l'Intercolonial, et nous devrions consacrer nos efforts à améliorer l'Intercolonial, au lieu de construire une nouvelle ligne à travers le Nouveau-Brunswick. Je crois avoir exposé franchement l'attitude prise par l'honorable député d'Hamilton. Or, si c'est là sa prétention, examinons un instant ce qu'elle vaut. A l'heure qu'il est l'Intercolonial possède un certain équipement, certaines voies de garage, certaines cours, certaines remises à locomotives, certaines facilités terminales.

Mon ex-collègue, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, dit que les facilités ne sont pas suffisantes pour expédier la besogne que nous avons à faire actuellement. Nous avons demandé au parlement durant la session actuelle des crédits considérables dans le but d'améliorer ces facilités. Nous les avons améliorées en dépensant des millions chaque année depuis que nous sommes au pouvoir. Notre ancien collègue nous dit que ces facilités ne sont pas encore suffisantes, et qu'il faudra encore quelques millions pour que ce chemin puisse répondre aux besoins des affaires dans les conditions actuelles. J'ignore si cela est exact ou non. Je ne suis pas assez au courant des affaires de l'Intercolonial pour pouvoir juger ; mais je crois que nous pouvons tous nous entendre au sujet de ce que nous savons, de ce qui est généralement admis, savoir ; que depuis deux ans l'Intercolonial a eu tout le trafic qu'il pouvait expédier et que ses facilités ne sont plus suffisantes pour lui permettre d'expédier la besogne dont il est actuellement chargé. Le chemin de fer du Canadien du

Pacifique a une ligne courte qui va à la ville de Saint-Jean. Il est très bien outillé pour faire des affaires sur cette ligne et tout le long de la ligne. Le chemin de fer du Grand Tronc a une ligne entre Montréal et la ville de Portland. C'est une magnifique voie ferrée, bien outillée, dans le genre le plus moderne, avec une installation terminale qui, m'assure-t-on, a coûté de $20,000,000 à $25,000,000. Les gens du Grand Tronc nous disent que les facilités qu'ils ont pour faire des affaires entre Montréal et Portland sont encore insuffisantes.

Or, quelle est la proposition de l'honorable député d'Hamilton ? C'est que l'Intercolonial, avec son équipement à peine suffisant pour expédier la besogne actuelle, entreprenne de faire trois ou quatre fois plus d'affaires que le Grand Tronc, qu'il entreprenne les affaires du Grand-Tronc-Pacifique, que les affaires de ces voies ferrées soient tout à coup précipitées sur l'Intercolonial, et que l'on s'attende à ce que cette voie ferrée, avec son outillage insuffisant, fasse la besogne des trois chemins. Et mon honorable ami prétend que cela est à désirer. Il dit que nous ne devons pas nous effrayer d'une pareille perspective, que cela aidera à l'Intercolonial et que le gouvernement n'a pas besoin d'agir afin de prévenir les conséquences qui pourraient en résulter. Mais, M. l'Orateur, a-t-il songé un instant à ce qui arriverait en ce cas ? Ce serait le comble de la confusion dans le trafic du Canada, nous aurions un blocus qui jetterait dans l'ombre le blocus du blé qui s'est produit depuis deux ans au Nord-Ouest ; ce serait la désorganisation des affaires dans le pays, car les affaires du Canada dépendent de son commerce d'exportation, et des millions de l'argent du peuple canadien seraient gaspillés annuellement par suite de l'impossibilité de faire des affaires qui devraient être faites avec le concours des voies ferrées. Telle est, M. l'Orateur, la façon dont l'expert du parti conservatenr en matière de chemins de fer prend part au débat sur la question des chemins de fer.

Mon honorable ami d'Hamilton a aussi contribué à ce débat d'une autre manière. Il a démontré avec des détails et avec beaucoup d'exactitude que la section des prairies de cette voie ferrée sera plus facile à construire que le section de l'est ; et que, vu que la Compagnie du Grand Tronc commencerait probablement par cette section et la construirait le plus rapidement possible, cette voie ferrée dans la partie ouest du Canada, ou une partie considérable de cette ligne,—je crois qu'il a dit des centaines de milles—serait nivelée et construite pour faire des affaires avant que le gouvernement eut construit la section de l'est entre Québec et Winnipeg. Mon honorable ami s'est ensuite mis en devoir de démontrer que le résultat en serait que le chemin de fer du Grand Tronc, longtemps avant que la ligne du gouvernement fut construite jusqu'à Winnipeg, transporterait du blé du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, l'emporterait vers les lacs et l'expédierait sur les marchés de l'univers. On m'excusera si je ne considère pas cela comme une menace très alarmante. Si l'on affirme qu'avant que nous ayons construit la ligne jusqu'à Winnipeg la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc soulagera la congestion et lèvera le blocus dans l'ouest en transportant le grain par la voie des lacs, par le chemin qu'il devrait suivre au dire de nos honorables amis, ce n'est pas là une critique bien alarmante contre la proposition qui nous est soumise. Nous espérons qu'il en sera ainsi. Nous espérons que les prévisions de mon honorable ami de Hamilton se réaliseront et qu'avant longtemps la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique pourra, dans une grande mesure, soulager la congestion de l'ouest. Quant à cet argument, la construction immédiate de la ligne Winnipeg-Québec, je lirai que si cela prouve quelque chose, cela prouve que nous aurions dû commencer à construire la ligne en-deça de Winnipeg il y a deux ou trois ans. Cela ne prouve certainement pas que nous ne devons pas commencer maintenant. Je remarque en passant que mon honorable ami de Hamilton, comme d'autres membres de la gauche, plaide en faveur de la construction d'une autre voie ferrée passant par North-Bay au lieu d'aller à Québec ou dans les provinces de l'est. Je remarque aussi que mon honorable ami de Hamilton, qui se croit peut-être obligé de faire quelque chose pour établir entre lui et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux de meilleures relations que celles qui ont existé depuis quelques années, a entrepris un plaidoyer pour tenter de justifier mon ex-collègue d'avoir abandonné le gouvernement, et je crois que mon honorable ami a été assez malheureux, car il a justifié mon ex-collègue d'avoir quitté le gouvernement pour la raison que le très honorable premier ministre ne le consultait pas suffisamment, mais il oublie que telle n'est pas la déclaration de l'honorable ex-ministre lui-même. Mon ancien collègue dit que ce n'est pas du tout pour cette raison. Il dit que sa démission n'a pour cause que le programme du gouvernement. De sorte que, si mon honorable ami de Hamilton croit faire la cour à mon ex-collègue, je crains qu'il ne constate que son effort n'a pas réussi. Je remarque aussi que presque tous les membres de la gauche qui ont parlé ont prétendu que cette ligne de chemin de fer n'aura pas de trafic de retour et que la quantité d'affaires qu'elle fera est tout à fait problématique. J'espère pouvoir dire quelques mots au sujet du trafic avant de terminer mes remarques. Je constate maintenant, dans le but de tenir compte des objections qui ont été faites, que c'est là une des objections qui ont été faites généralement par nos amis de la gauche. Je remarque aussi, M. l'Orateur, que nos amis de la gauche, et particulièrement mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) ont fortement contesté l'exactitude des rapports

du gouvernement d'Ontario au sujet de la région qui nous occupe et que traversera la voie ferrée que nous allons construire. J'ai eu quelque expérience en ce qui concerne l'envoi de partis d'exploration et l'organisation de ces partis, et j'ai examiné les rapports de ces partis dont on a parlé. J'ai pris la peine de voir à l'organisation et à la constitution de ces partis.

J'ai lu les instructions qui étaient données aux divers membres de ces partis, et je n'hésite pas à déclarer, sans crainte d'être contredit, que ces partis ont été organisés d'une façon très complète et très pratique. S'il existe une raison pour que ces rapports ne soient pas dignes de foi, cette raison n'a pas été démontrée à la Chambre et cette raison échappe à l'observation ordinaire, ou à celui qui examine ordinairement ces documents. Je crois que nous avons tout lieu de croire que ces rapports sont absolument exacts en tous points et absolument dignes de foi. Mais si nos honorables amis de la gauche ne sont pas disposés à prendre les rapports du gouvernement d'Ontario, s'ils ne sont pas disposés à prendre les rapports préparés lorsque le parti politique dont cela ne fait pas l'affaire était au pouvoir, je crois pouvoir leur fournir une quantité considérable de renseignements préparés et obtenus par le gouvernement fédéral lorsque leur propre parti était au pouvoir, des rapports qui traitaient d'une façon très détaillée les questions en litige relativement à la qualité et à la nature de cette région, et avant de terminer mes remarques j'aurai l'occasion d'indiquer brièvement la nature de ces rapports et le mode suivant lequel on s'est procuré ces renseignements. Pour le moment, je désire attirer l'attention sur ce que je considère comme une critique assez importante du contrat qui nous est soumis. Lorsque l'honorable chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) a parlé en cette Chambre en réponse au très honorable premier ministre, l'un des arguments les plus importants qu'il a invoqués, l'un des arguments sur lesquels il a fortement insisté est l'assertion, appuyée et amplifiée depuis par l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, à l'effet que le contrat était l'abrogation et l'abandon du programme que le gouvernement a inauguré et mis en pratique lorsqu'il a amené le chemin de fer Intercolonial dans la ville de Montréal. Cette assertion a été faite, mon honorable ami le chef de l'opposition y a attaché une grande importance, lui a donné une place importante dans ses remarques sur cet important sujet lorsqu'il a parlé en cette Chambre, et l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux l'a considérablement amplifiée. Examinons un peu la question de savoir si cette assertion est justifiée ou non. Ceci est un point important. C'est un point qui devrait être réglé et, conséquemment, il est bon de l'examiner un peu aujourd'hui. Nous avons dépensé un montant considérable d'argent pour amener l'Intercolonial dans la ville de Montréal. Nous avons inauguré un programme important lorsque nous avons fait cela et nous affirmons que nous n'abandonnons pas ce programme. Nous disons que nous avons réussi à mettre ce programme en pratique, qu'il a donné les résultats que nous en attendions, que nous n'abandonnons pas ce programme au moment actuel et que sous aucun rapport possible cette proposition ne peut affecter ce programme. L'honorable chef de l'opposition dit que, si ce programme signifiait quelque chose, sa conclusion logique était que nous prolongerions le chemin de fer Intercolonial jusqu'aux grands lacs. Je déclare que l'honorable député n'a pas prouvé la vérité de cette assertion, que l'examen des faits ne justifie pas. Le chemin de fer Intercolonial a été amené à Montréal comme opération de chemin de fer, afin de le relier à la métropole commerciale du Canada et de lui permettre de rivaliser avec le chemin de fer Pacifique Canadien et le chemin de fer du Grand Tronc. Il n'a pas été amené là pour lui permettre de transporter le grain de l'ouest. Il sera peut-être à propos de le faire plus tard, mais les deux propositions sont absolument distinctes. Il n'y a pas de rapport entre elles. L'honorable leader de l'opposition, dont je crois rapporter fidèlement les paroles, a laissé entendre que cet arrangement, s'il avait un sens, signifiait que le Grand Tronc remettrait, à Montréal, à l'Intercolonial sa quote-port—j'ai pris note de ses paroles—des marchandises destinées à être transportées au bord de la mer. Tout dépend de la signification que mon honorable ami attache au mot " quote-part ". S'il veut parler de la moitié, du tiers ou du quart, ou d'une quote-part fixe, il est entièrement dans l'erreur, car l'arrangement ne renferme pas de clause semblable. Il exige que la Compagnie du Grand Tronc remette à l'Intercolonial les marchandises que les expéditeurs déclarent devoir lui être remises. C'est tout ce qu'il exige et si le traité que nous délibérons est mis à exécution, il n'aura aucun effet quelconque sur le trafic de l'Intercolonial. Depuis que cet arrangement est entré en vigueur, qu'est-il arrivé ? L'Intercolonial, pour le trafic d'entier parcours entre Montréal et Saint-Jean, entre en concurrence avec la ligne du Pacifique Canadien et avec la ligne plus courte encore du Grand Tronc aboutissant à Portland.

L'an dernier, il a fait pour $1,739,545 valant de trafic d'entier parcours, en dépit de la concurrence des lignes courtes du Pacifique Canadien et du Grand Tronc. Le trafic local de l'Intercolonial s'est chiffré à $4,327,626, soit pour le trafic total $6,067,000. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie d'abord que les prédictions de la gauche qui déclarait qu'il était ridicule de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal ne se sont pas réalisées et qu'on n'avait pas raison de dire que ce chemin de fer n'aurait aucun trafic.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Et je me fais fort de dire que ses critiques d'aujourd'hui, que ses prédictions que la ligne projetée n'aura pas de trafic seront également erronés. Les chiffres que j'ai cités prouvent que l'Intercolonial a pu faire d'excellentes affaires en dépit de la concurrence du Grand Tronc et du Pacifique Canadien, deux lignes plus courtes que l'Intercolonial et—j'insiste sur ce point—plus courtes que ne sera la nouvelle voie du Grand Tronc-Pacifique. Et puis, si l'Intercolonial, en vertu de cette convention, peut rivaliser avec la ligne courte de Portland et avec celle de Saint-Jean, pourquoi donc, au nom du sens commun, ne pourrait-il pas concurrencer le nouveau chemin de fer qui passera par la bifurcation de Chaudière ? Lorsqu'on pèse ces arguments, lorsqu'on scrute la situation, il n'y a rien qui permette de croire que la nouvelle voie transcontinentale nuira à l'Intercoloial, en ce qui concerne le trafic d'entier parcours.

Le réseau de ce chemin de fer reliant Québec à Moncton, nuira, dit-on, au trafic local de l'Intercolonial. A ce sujet, je conseillerai aux membres de cette Chambre d'appliquer à l'examen de pareilles matières les lumières de l'expérience. Je crois qu'en profitant des connaissances qu'ils ont acquises, ils tireront la conclusion—conclusion que justifient les annales de tous les chemins de fer de ce continent, je ne crains pas de l'affirmer—que l'établissement de nouvelles voies ferrées dans les endroits fertiles en ressources naturelles n'a pas pour résultat de faire tort au chemin de fer construit en premier lieu. Dans tout le Canada et les Etats-Unis l'expérience démontre que ce sont les chemins qui sont seuls à desservir une contrée qui font le moins d'affaires, qui sont les plus pauvres et dont les progrès sont les plus lents. C'est ce qui a lieu sur tout ce continent et ce qui aura toujours lieu, ne l'oublions pas, partout où il y a des ressources naturelles considérables et un vaste champ ouvert au commerce. Naturellement, on n'obtiendrait pas ces résultats en établissant un chemin de fer au milieu d'une solitude, ou dans un pays rocailleux où aucun trafic n'existe. Néanmoins, en construisant un chemin de fer dans un pays propre à la colonisation et capable de nourrir ses habitants, l'expérience démontre que le chemin nouveau se crée un trafic et qu'en ouvrant la région à la colonisation, il favorise le commerce en général, si bien que l'ancien chemin fait plus d'affaires qu'avant la construction du nouveau.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les affaires du Canada-Atlantique ne sont pas moins prospères depuis que le Pacifique Canadien a établi sa ligne courte entre Ottawa et Montréal. On m'apprend qu'elles se sont améliorées. Prenons le Grand Tronc de chemin de fer du Canada. Chacun sait que ses progrès datent de la construction du Pacifique Canadien qui a envahi la province d'Ontario et la cité de Montréal et a donné un regain d'activité au commerce. Depuis cette époque, sa prospérité n'a fait que s'accentuer. Que se passera-t-il au Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse, lorsque ce chemin de fer sera construit et lorsque le volume du trafic d'entier parcours passant par ces provinces augmentera dans de grandes, dans d'énormes proportions ? D'abord, pendant l'exécution des travaux, il y aura une demande considérable des produits des industries de ces provinces.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le commerce de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick prendra un nouvel élan et entrera dans des voies nouvelles. A quelle entreprise profitera d'abord cet accroissement des affaires et de la prospérité générale dans ces provinces ? Mais au chemin de fer lui-même, et j'ose dire que l'Intercolonial retirera les premiers fruits de cette prospérité et de ces progrès du commerce.

Je ne suis pas porté d'ordinaire à faire des prédictions ni à m'enthousiasmer, pourtant j'ose affirmer—et l'avenir dira si j'ai raison—que cette entreprise sera l'aurore d'une ère nouvelle pour l'Intercolonial qui deviendra un chemin lucratif, une propriété d'excellent rapport. Je n'ai jamais pu comprendre l'attitude de mon honorable ami (l'honorable M. Blair). Je n'ai jamais pu saisir son raisonnement ni comprendre que sa thèse concernant le réseau de Québec à Moncton eut le moindre fondement au point de vue des affaires.

Je désire ajouter autre chose à ce sujet et, si je m'attarde à discuter cette question de la ligne de Québec à Moncton, c'est qu'elle est le point de mire des attaques de nos amis de l'opposition et de leurs organes dans le pays—sauf la presse de la Nouvelle-Ecosse et peut-être quelques journaux du Nouveau-Brunswick—la cible vers laquelle convergent tous leurs coups. Je n'ajouterais rien, si je ne désirais pas, à titre de représentant d'une partie reculée du pays, dire ce que je pense du projet d'établir ce chemin. D'abord, je trouve bien surprenant que ceux à qui cette nouvelle ligne profitera aient supporté pendant si longtemps le traitement qu'on leur infligeait. Je déclare catégoriquement que ce chemin de fer aurait été construit plus tôt, s'ils avaient été animés des mêmes sentiments qui règnent parmi la population que les députés de l'ouest et moi avons l'honneur de représenter.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette population aurait exigé l'accomplissement des promesses faites à maintes reprises et aussi souvent violées. Ces promesses eussent été tenues, ou bien celui qui les aurait violées eut reçu un rigoureux châtiment.

Aussi, suis-je surpris et profondément surpris de voir qu'on combat avec le plus d'aigreur, qu'on traite d'inexcusable et d'illogique cette partie du projet qui se rapporte au réseau dont cette population a le droit de demander la construction en se basant sur la raison et le sens commun. Si l'on nous demandait présentement de construire un embranchement de l'Intercolonial dans cette partie du pays, si l'on nous demandait de subventionner une ligne nouvelle en cet endroit, quel est celui qui élèverait la voix pour protester? Pas un seul député de la droite, pas un seul représentant de la gauche ne soulèverait la moindre objection à la construction de ce chemin de fer et, s'il y avait un seul protestataire, on le renverrait aux annales des chemins de fer du Dominion.

Les journaux—inutile de multiplier les citations—ont fait allusion à des chemins de fer de ma province, de mon propre collège électoral, qui sont à dix, douze, treize ou quatorze milles de distance les uns des autres. Là-bas, personne ne parle de l'indignité de construire des voies ferrées parallèles ; nous nous en trouvons bien et les chemins de fer aussi. Qu'on examine la situation dans la province d'Ontario où le Canada-Atlantique et le Grand-Tronc ont des lignes qui, en moyenne, sont aussi rapprochées que le nouveau chemin le sera de l'Intercolonial.

M. COWAN : Entre London et Windsor, sur une distance de 110 milles, le Pacifique-Canadien ne passe pas à plus de deux milles du Grand-Tronc, et nous avons subventionné une partie de ce chemin et un seul député a-t-il demandé de mettre aux voies la question de savoir si nous avions tort d'en agir ainsi?

L'honorable M. HAGGART : Quelle partie de ce chemin avez-vous subventionnée?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Une partie de la voie qui passe à cinq milles de distance, au plus, du Grand-Tronc. Je le sais pour avoir calculé la distance sur la carte.

L'honorable M. HAGGART : Quand a-t-on accordé cette subvention?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a trois ou quatre ans ; je ne puis pas préciser la date. Je me souviens que la question a été débattue dans le conseil des ministres et que la Chambre a voté la subvention.

Je ne me rappelle pas le nom du chemin de fer. Quelques autres exemples, maintenant. Il semblerait que c'est une perte de temps que de discuter cette question ; pourtant ce n'est pas gaspiller le temps que de démontrer que la principale objection soulevée contre une partie importante de ce projet est absolument futile et ne repose sur aucun fondement. Les voies du Grand Tronc et du Pacifique Canadien courent parallèlement entre Montréal et Toronto. Quelle distance les sépare ? L'autre jour, j'ai consulté la carte géographique et j'ai calculé la distance au compas et je ne crois pas qu'il y ait plus de quarante milles de distance en aucun endroit. En moyenne, la distance qui les sépare ne dépasse pas 62 milles. Le chemin du Canada-Atlantique, et celui du Grand-Tronc à partir de la baie Georgienne ne sont pas plus éloignés que les deux lignes en question. Eh quoi ! quand M. Booth a construit le Canada-Atlantique, il a passé, à juste titre je crois, pour avoir mené à bonne fin une entreprise qui lui valait d'être mis au rang des grands hommes du pays !

J'admire M. Booth pour ce qu'il a fait et je crois que ce qu'il a accompli lui mérite le respect et la considération de la population du Canada. Pourtant, si M. Booth mérite des éloges parce qu'il a construit jusqu'à la baie Georgienne un chemin de fer parallèle à celui du Grand Tronc afin d'obtenir une part du trafic, pourquoi traite-t-on d'infâme celui qui propose de construire une nouvelle voie ferrée dans une autre partie du pays et pourquoi semble-t-il que ce projet ne puisse pas être l'objet d'attaques assez nombreuses ? Je ne crains pas d'affirmer que plus cette objection sera examinée, plus nos amis de la gauche regretteront de l'avoir soulevée.

Je me demande s'il est sage de dire que le leader de l'opposition est hostile à l'arrangement conclu. J'ai écouté avec une certaine attention les discours qui ont été prononcés et je n'ai pas entendu de la part de la gauche un seul mot favorable à la construction du chemin de fer entre Québec et Moncton. J'ai entendu bien des critiques à ce sujet tomber des lèvres des orateurs, sans en excepter l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Je ne veux pas dire qu'il s'arroge déjà le droit de parler au nom de nos amis de l'opposition. Les représentants de Jacques-Cartier (M. Monk), de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart), d'Hamilton (M. Barker), nous ont fait connaître leur hostilité implacable envers la ligne de Québec à Moncton. Notre honorable ami, le leader de l'opposition, ne s'est pas encore prononcé clairement. Nous l'invitons à s'ouvrir à la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Vous l'entendrez, soyez-en certain.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous l'invitons à dire si, à titre de chef reconnu du parti conservateur, il approuve ce qu'ont dit et ce que disent ses partisans sur ce sujet. Ceux que mon honorable ami représente ont le droit de connaître son sentiment. M. l'Orateur, le leader d'un grand parti a parfois de grandes difficultés à surmonter, des responsabilités bien ennuyeuses à porter ; mais mon honorable ami devra faire face à ces obstacles et nous dire s'il se range au parti de la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et de ceux qui, dans le reste du pays, appuient le projet du gouvernement, ou s'il fait cause commune avec les membres de son parti et une poignée

de citoyens du Canada qui ont entrepris de combattre cet excellent projet. Nous écouterons avec beaucoup d'intérêt ce que mon honorable ami a à dire sur ce sujet.

M. R. L. BORDEN : Vous l'entendrez, n'en doutez pas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je désire parler d'un reproche que le leader de l'opposition a fait et qu'il faudra élucider au cours du débat. Mon honorable ami, avec une pointe d'ironie, a fait allusion à une clause du contrat qui se rapporte à la garantie. Il a fait lecture de la clause relative au dépôt de 5 millions de dollars ; il en a parlé d'une manière ironique comme d'une disposition digne des visées d'un homme d'Etat. Je cite textuellement ses paroles :

> Autrement dit, la compagnie s'engage à construire une voie ferrée pour laquelle elle recevra une garantie de $13,000 par mille de l'une des sections, et de $30,000 par mille ailleurs ; et elle dépose $5,000,000, pour garantir qu'elle utilisera les obligations dont le gouvernement se sera porté garant.

L'ironie de mon honorable ami serait de mise si le cautionnement des cinq millions de dollars avait pour objet de garantir que la compagnie utilisera les obligations dont l'Etat se porte garant. Cette clause ne serait plus digne d'un homme d'Etat, ce serait une clause absurde, futile et des plus ridicules. Et je suis surpris que le leader de l'opposition, dans l'examen hâtif qu'il a fait du présent traité, n'ait pas songé qu'il était plus sage, dans ses critiques préliminaires, de reconnaître aux avocats du gouvernement, y compris mon honorable ami, le ministre de la Justice, une certaine dose de bon sens et de jugement. Si l'honorable député voulait admettre que dans la préparation du document dont le parlement est saisi, nous avons apporté un peu de bon sens et d'intelligence, il n'interpréterait pas cet écrit comme il l'a fait. Mon honorable ami a lu la clause ; par conséquent, il ne doit pas prétendre ignorer ce qu'elle contient. Par cette lecture, il a établi clairement que le cautionnement de cinq millions de dollars a pour objet de garantir que la compagnie construira et outillera le chemin de fer conformément aux stipulations du contrat. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela veut dire que la compagnie utilisera les obligations garanties par le gouvernement et celles qui seront garanties par une deuxième hypothèque pour prélever des fonds, pour construire le chemin de fer et aussi pour l'outiller jusqu'à concurrence d'une valeur de 20 millions de dollars et que nous aurons une hypothèque sur le tout.

Je laisse à mon honorable ami le soin d'expliquer la différence qui existe entre sa version du contrat et les faits véritables. Il ne faut pas interpréter à la légère une stipulation d'un contrat, car on s'expose à commettre de graves erreurs. Quand il s'agit d'un contrat semblable dont les clauses ont été rédigées avec le plus grand soin, quand les services d'hommes de loi ont été requis pour élaborer soigneusement les stipulations relatives à la garantie, lorsqu'un cautionnement considérable est fait, il n'y a pas lieu de faire peu de cas des déclarations d'une personne occupant la position responsable de leader de l'opposition qui dénature et interprète faussement la portée de cette clause importante.

Mon honorable ami ne doit pas perdre de vue que le grand parti conservateur s'informera religieusement de son sentiment sur cette question. Par conséquent, il ne doit pas l'induire en erreur au sujet d'une partie importante de l'entreprise. Jusqu'ici, je me suis appliqué au cours de mes observations, à examiner ce que je considère comme les parties les plus importantes du contrat. J'ai parlé des droits de circulation, et j'ai déclaré qu'ils ont une telle importanec que, très probablement, si le contrat n'avait pas contenu une clause à ce sujet, il n'aurait jamais été signé. Il y a une autre stipulation d'une importance égale. On y a fait allusion, à maintes reprises. C'est celle qui se rapporte au transport des marchandises vers des ports canadiens. On a critiqué cette partie du contrat. Je puis dire que je suis fortement de l'avis exprimé par le ministre des Finances qui a déclaré que, puisque nous concluions un arrangement clair et sans ambiguité avec une compagnie responsable avec une corporation qui, nous avons lieu de le croire, tiendra ses promesses, nous devions avoir une grande confiance qu'elle ferait tous ses efforts pour mettre à exécution les clauses du contrat. Il y a encore beaucoup à dire à ce sujet, et je désire signaler à l'attention la nature des critiques qui ont été faites. Je crois que le reproche adressé par le leader de l'opposition est probablement le plus raisonnable.

Il a dit que c'est une clause qu'il est facile d'éluder et il ne s'en est plus occupé, si ce n'est qu'il a laissé entendre qu'aucune sanction n'est décrétée au cas où le Grand Tronc n'accomplirait pas ses obligations. Je reviendrai sur ceci dans un instant. Puis, mon honorable ami et ancien collègue, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, a expliqué un moyen très compliqué d'éluder les clauses du contrat. Pendant que le Grand Tronc-Pacifique ignorerait cette violation, le Grand Tronc, a-t-il dit, enverrait des agents dans toutes les gares de l'autre compagnie pour engager les gens à consigner leurs marchandises à Portland plutôt qu'à Québec et à Saint-Jean. Voilà le motif qui, au dire de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, le porte à croire que cette disposition n'est pas efficace. Le représentant d'Hamilton en a un autre. Le Grand Tronc, dit-il, donnera instruction à ses employés de ne pas s'occuper de la consignation du trafic et de laisser les expéditeurs consigner leurs marchandises pour Saint-Jean et Halifax aux mêmes taux;

mais la compagnie aura bien soin de ne pas accorder d'avancements à ceux qui suivront ces instructions. Les adversaires de ce projet en sont réduits à invoquer des arguments aussi absurdes pour combattre une stipulation d'un arrangement solennel intervenu entre le Grand Tronc-Pacifique et le gouvernement. Je voudrais que mon honorable ami, le chef de l'opposition, ou l'exministre des Chemins de fer et Canaux fussent appelés à juger, à titre d'arbitre unique entre le gouvernement du Canada et le Grand Tronc, une plainte portant que le contrat est violé dans de pareilles circonstances. Si la preuve démontrait que les agents de la Compagnie du Grand Tronc allaient de gare en gare, s'abouchaient avec les expéditeurs et les engageaient à consigner leurs marchandises à Portland, j'aimerais voir les fonctionnaires du Grand Tronc-Pacifique prendre la parole et déclarer qu'ils ne connaissaient rien de ces démarches. Comment faudrait-il de temps à un juge doué de sens commun pour renvoyer un plaidoyer aussi ridicule ? Dans un procès au criminel, il n'y a pas un juge ou un jury qui refuserait d'admettre que l'accusé a eu connaissance de ces démarches. Il est impossible d'interpréter le contrat d'une façon aussi absurde. Quelle amende mon honorable ami voudrait-il imposer ? Serait-il content d'une amende de $1,000 ou de $10,000 ? Exigerait-il une amende d'un million de dollars ? Si les honorables représentants veulent examiner l'article 35, ils trouveront la disposition suivante :

Pour les fins déterminées ci-après dans le présent article, la compagnie pourra et devra créer des hypothèques à des fidéicommissaires ainsi qu'il suit :—

Puis à la clause C :

(e) Une hypothèque qui grèvera tout le matériel roulant constituant l'équipement de la division de l'est immédiatement à la suite de la charge énoncée au paragraphe 35 (a)——

Ceci est l'hypothèque consentie en notre faveur, non une autre.

—pour garantir au gouvernement le paiement du loyer exigible pour la location de la division de l'est, le bon entretien et le maintien en constant service de la division de l'est et le respect et l'exécution par la compagnie des stipulations du présent contrat.

Sur ce réseau de chemin de fer, il y aura cinq millions de dollars de matériel roulant et une hypothèque est consentie en faveur du gouvernement pour assurer l'accomplissement des stipulations de la convention.

M. R. L. BORDEN : Puis-je poser une question à mon honorable ami ? Je suppose qu'il connaît le contrat à fond et qu'il pourra me fournir sur le champ le renseignement que je désire. Y a-t-il une clause qui exige que la Compagnie du Grand Tronc soit propriétaire du matériel roulant de la division de l'est ? La compagnie ne pourrait-elle pas se contenter de louer ce matériel ?

M. SIFTON.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je traiterai cette question dans un instant.

M. R. L. BORDEN : J'en serais bien aise.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette question m'est venue à l'idée, parce qu'elle a été soulevée, je crois, par le représentant d'Hamilton, bien que je n'aie pas saisi ses paroles très distinctement. C'est une importante question à examiner. Cependant, je faisais observer à l'instant même que le gouvernement du Canada a obtenu une hypothèque sur $5,000,000 valant de matériel, non seulement en garantie de l'exploitation de la division de l'est du chemin de fer, mais pour assurer l'accomplissement des stipulations de la convention. L'une de ces stipulations c'est que cette clause sera fidèlement observée. Si c'est l'imposition d'une amende que nos honorables amis désirent, en voici une s'élevant au chiffre respectable de $5,000,000. Mais, je dirai plus. Je ne crois pas à propos de mettre dans ce contrat une clause pénale, prescrivant, par exemple, qu'en cas d'infraction une amende proprement dite sera exigée du Grand-Tronc. A mon avis, cela ne serait pas un bon moyen d'obtenir ce que nous désirons. Il ne s'agit pas de modifier la loi pénale, il s'agit de conclure par écrit un contrat qui lie les parties. Un contrat signé par deux particuliers ne contiendrait pas de clause pénale. N'importe quel avocat vous dira que, bien que parfois on fixe dans un contrat une somme déterminée pour tenir lieu de dommages-intérêts, quatre-vingt-dix neuf fois sur cent les particuliers se contentent de dresser acte de leurs conventions et d'exercer leur recours devant les tribunaux, le cas échéant. Dans ce cas-ci, les parties sont une grande corporation de chemin de fer et le parlement du Canada. Ce dernier a pleine et entière juridiction sur l'autre partie contractante. Personne n'a juridiction sur le parlement et sur la compagnie de chemin de fer en même temps et nous ne pouvons pas nous mettre dans la même position où se trouvent des particuliers. La compagnie s'en rapporte à notre bonne foi et s'attend à un traitement juste de notre part et elle a parfaitement raison de le faire. Si le sens d'une clause était ambigu, elle pourrait raisonnablement nous dire : N'adoptez pas une loi pour définir le sens de cette clause ; mais, soumettez la question à un tribunal judiciaire impartial, afin de la faire trancher. En pareil cas, nous ne devrions pas avoir le droit d'adopter une loi pour résoudre une question débattue entre nous. Pourtant, s'il s'agit d'une clause dont le sens est clair et ne prête aucunement à l'ambiguïté et s'il est indubitable que la compagnie enfreint de plein gré et délibérément les stipulations du contrat, le leader de l'opposition ou l'exministre des Chemins de fer diront-ils à la Chambre que le parlement du Canada n'a pas de recours dans les circonstances? Cette thèse est la plus absurde qu'on puisse soutenir devant une assemblée délibérante. Advenant un tel état de choses, le devoir in-

comberait au parlement d'appliquer le remède à sa portée, et il est indiscutable qu'il a des pouvoirs pleins et entiers aussi bien sur le Grand-Tronc-Pacifique que sur le Grand-Tronc. Au cas d'une infraction volontaire à cette clause, je ne comprends pas qu'on puisse prétendre que le parlement n'aurait pas le pouvoir, à juste titre et sans manquer à la bonne foi ou aux usages, de prendre les mesures nécessaires, dans l'exercice de sa juridiction suprême, pour faire respecter les stipulations du contrat.

J'ai réfuté les principaux arguments que nos amis de la gauche invoquent pour combattre ce contrat. Si j'en juge par la tendance de leurs discours, je dois tirer la conclusion que les membres de la gauche sont unanimement et fortement hostiles à ce projet. Ils ont certains motifs pour justifier leur opposition. D'abord, ils disent que ce chemin de fer n'est pas d'une nécessité urgente dans le moment. En deuxième lieu, ils ne sont pas en faveur de l'embranchement de Québec à Moncton—sauf mon honorable ami, le leader de l'opposition, qui nous fera connaître son sentiment plus tard. En troisième lieu, ils sont opposés—je reviendrai sur ce sujet—à ce que nous construisions la ligne de Québec à Winnipeg. Le représentant de Jacques-Cartier déclare que le meilleur moyen d'ouvrir les districts reculés à la colonisation est de construire des voies ferrées partant des anciens centres et le député de Lanard-sud prétend qu'en ce qui a trait à Ontario, cette province favoriserait le développement des régions nouvelles non pas au moyen d'une ligne d'entier parcours, comme nous le proposons, mais à l'aide de chemins de colonisation se raccordant aux voies ferrées déjà construites.

On voit que je cherche à bien poser la question en litige. Si je ne me trompe, nos contradicteurs nient que l'entreprise soit nécessaire et s'opposent à notre plan, en disant que le leur est préférable et mieux adapté aux circonstances. Tels sont les points en litige entre nous. Il n'y aura pas assez de trafic, disent-ils, pour justifier la construction ou l'exploitation du chemin. Enfin—je crois que ces trois ou quatre propositions résument fidèlement les objections soulevées contre notre projet—enfin, ils semblent ne pas admettre le bien-fondé du raisonnement de la droite au sujet de la question financière.

Nos amis de l'opposition ont semblé s'égayer du raisonnement que nous avons tenu et des déclarations que nous avons faites touchant les résultats financiers du projet et la somme qu'il nous faudra pour tenir nos engagements. Je demande à la Chambre de prêter attention à ceci, parce que c'est, il me semble, le point le plus important de tout le débat—mon honorable ami le ministre des Finances a examiné les clauses du contrat se rapportant à la question financière et il les a repassées du commencement à la fin. Il a fait un calcul serré, exact et soigneux de la somme d'argent que nous devrons payer si le Grand Tronc-Pacifique remplit ses obligations. Tel a été le calcul auquel s'est livré le ministre des Finances. Si la Compagnie du Grand Tronc tient ses engagements, il est impossible de nier la conclusion à laquelle mon honorable ami est arrivé. Vous ne la réfuterez pas par vos rires et le sarcasme n'est pas une réponse. Il n'y a qu'un seul moyen de démolir son raisonnement, c'est de prouver que le Grand Tronc ne pourra pas remplir ses obligations. C'est la seule réfutation possible. Si la Compagnie du Grand Tronc tient ses engagements, nous paierons exactement la somme fixée par le ministre des Finances, pas un seul dollar de plus ou de moins. C'est donc sur ce terrain que la discussion doit avoir lieu. Je me propose de dire quelques mots de la question du trafic ; mais, auparavant, je signalerai une importante considération pour nous permettre de dire si le gouvernement exige assez de garanties que la compagnie tiendra ses engagements. D'abord, il faut examiner, comme le représentant de Brant l'a laissé entendre, ce qui arrivera à l'échéance des obligations. Je n'insisterai pas beaucoup là-dessus, car je crois que c'est inutile. Je dirai ceci, cependant, et chaque membre de la droite, au moins, et je l'espère, chaque député de la gauche admettra qu'en ce qui a trait au paiement des obligations sur les deux divisions à leur échéance, nous sommes pleinement convaincus qu'après cinquante années de progrès ce chemin de fer vaudra beaucoup plus que la valeur au pair des obligations. Par conséquent, il n'y a pas lieu de se préoccuper du paiement des obligations. La compagnie sera en mesure de faire beaucoup plus que rembourser le capital et les obligations au moment voulu.

Quant au paiement de l'intérêt dans l'intervalle, ce qu'il faut considérer c'est la garantie immédiate du gouvernement pour les engagements qu'il prend. Voici quelle garantie il a de l'accomplissement des obligations de la compagnie. D'abord, la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer devra trouver le quart de la somme requise pour la construction de la division de l'ouest ; elle prélèvera $20,000,000 pour le matériel roulant et consentira une hypothèque en notre faveur sur ces $20,000,000, et une hypothèque de $30,000,000, argent qu'elle fournira comme garantie additionnelle pour l'exécution du contrat. Ainsi que le ministre des Finances le disait avec raison, l'autre soir, lorsqu'il a discuté la question financière avec tant de clarté et d'habileté, je crois que jamais on n'a demandé à un gouvernement, et on ne l'a certainement jamais demandé au parlement du Canada, de conclure un arrangement financier entouré d'autant de garanties, aussi inattaquable que celui dont nous nous occupons présentement. Et pourtant, on voudrait nous faire croire qu'après un certain temps le Grand

Tronc faillira à ses engagements et que le contrat sera lettre morte ? Que vaut cet argument ? Pourquoi le Grand Tronc prend-il part à cette entreprise ? Parce qu'il a un magnifique réseau de voies ferrées dans l'est, parce que le trafic de l'ouest prend des développements énormes et qu'il veut avoir accès là-bas, et que ce chemin de fer lui livrera passage.

De plus, ses milliers de milles de chemin de fer dans tout le Canada seront mis en contact avec le commerce sans cesse grossissant de l'ouest et la compagnie fera en conséquence des affaires lucratives. Pourtant, on laisse entendre qu'après un certain temps, après que la compagnie aura obtenu ce trafic et lorsqu'il lui rapportera des millions de dollars, elle cessera d'exploiter cette voie transcontinentale, laissera tout de côté et se désintéressera complètement de l'entreprise, ce qu'elle ferait en ne remplissant pas ses obligations, alors que ce n'est qu'en les remplissant qu'elle pourrait obtenir du trafic de l'ouest ou alimenter sa ligne occidentale. Il est donc évident que nous pouvons nous croire dans une sécurité complète et suffisamment protégés.

Autre chose, et j'appelle l'attention du représentant de Lanark sur ceci et je voudrais connaître son sentiment sur les résultats probables de cette entreprise. Je voudrais que mon honorable ami, qui connaît si bien le pays, nous dise s'il ne sait pas lui-même et s'il ne croit pas sincèrement que cette colossale entreprise sera couronnée de succès. Autrefois, mon honorable ami avait foi en l'avenir du pays ; j'ignore s'il a perdu confiance. Il nous disait il y a quelque temps qu'il avait eu confiance dans l'Intercolonial et son administration mais que la gestion de cette voie ferrée sous l'ancien ministre lui avait fait perdre toute espérance qu'il avait entretenue au sujet de la nationalisation des chemins de fer. Aujourd'hui, la question sur laquelle nous différons d'avec nos amis de la gauche, c'est la nécessité immédiate de cette voie ferrée. Mon ancien collègue, l'ex-ministre des Chemins de fer, a longuement entretenu la Chambre de cette question. Si ce chemin avait été demandé, a-t-il dit, il aurait eu connaissance des demandes. Eh bien, si mon honorable ami dit vrai quand il affirme qu'il n'a pas entendu ces demandes, il doit être affligé d'une surdité plus grande que la mienne. Il doit avoir imité l'exemple du célèbre Rip Van Winkle ; il doit avoir dormi bien profondément ; autrement il aurait entendu les demandes nombreuses et répétées concernant la construction d'un nouveau chemin de fer qui augmenterait les moyens de transport dans tout le pays, demandes dont je ne citerai qu'un petit nombre.

Cependant, je ne tiens pas autant à faire ressortir l'attitude de l'ancien ministre, dont le représentant de Norfolk-nord a fait bonne justice, qu'à commenter la conduite de nos amis de la gauche ; car, lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer a dit que ce chemin n'était pas d'une nécessité immédiate, sa déclaration a été accueillie par les applaudissements les plus vifs des membres de l'opposition. Par conséquent, nous pouvons à bon droit supposer qu'ils approuvent l'attitude que prend l'ancien ministre lorsqu'il déclare que ce chemin n'est pas nécessaire et qu'il n'a pas entendu réclamer sa construction avec force et insistance. Il est nécessaire de bien établir où nous en sommes à cet égard. Il ne s'agit pas d'une question qu'on puisse trancher en un clin d'œil, mais d'un grave et important problème. Accuse-t-on douze ou treize membres du gouvernement de s'être rendus dans la salle où siège le conseil des ministres, de s'y être enfermés, d'avoir causé de l'affaire et, après un court entretien avec les directeurs du chemin de fer, d'avoir conçu le projet de construire une ligne transcontinentale devant coûter une somme fabuleuse, alors que la population ne la demande pas et n'en veut pas ? Si c'est là l'inculpation qu'on porte, elle est grave et nous devons la repousser. Quels sont les faits en réalité? On jugera, je crois, que la preuve est concluante.

A une heure, la séance est suspendue.

La Chambre reprend le cours de ses délibérations, à trois heures.

SANCTION ROYALE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'apprendre à la Chambre que j'ai reçu la lettre suivante du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général :

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence, le Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat, jeudi, le 13 courant, à 4 heures du soir, pour y sanctionner certains bills adoptés par le Sénat et la Chambre des communes pendant la présente session.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. S. MAUDE, major,
Secrétaire du Gouverneur général.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier lui demandant de se former en comité général pour étudier un projet de résolution relatif à la construction d'un chemin de fer national à travers le continent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je désire rappeler en passant un fait que j'ai mentionné ce matin à propos d'une subvention accordée à une ligne de chemin de fer d'Ontario construite à peu de distance d'une autre voie ferrée. J'ai déclaré qu'il y avait quatre ou cinq milles de distance entre les deux chemins. Pour établir si nous avons subventionné cette ligne de chemin de fer,

je renvoie la députation à l'acte des subsides de 1899 où il appert que l'Etat est venu en aide à la construction d'une voie ferrée parallèle au chemin de fer du lac Erié et de Détroit, et que ces deux lignes ne sont pas éloignées de plus de six milles, comme le savent les représentants qui habitent dans cette partie du pays. Voilà un exemple frappant d'une subvention accordée à des voies ferrées parallèles, peu distantes et traversant presque le même territoire.

On ne saurait donc poser en principe général que la juxtaposition de lignes concurrentes doit être évitée : tout dépend des nécessités du commerce, qui varient d'un district à l'autre. Cette vérité est tellement reconnue en cette Chambre que personne ne cherchera à la contester.

Je désire signaler à l'attention quelques autres points au sujet desquels il y a eu des malentendus. Si ce débat doit être poursuivi d'une manière intelligente, il ne faudrait pas qu'il y eût autant de discussion sur des matières qui ne sont pas discutables. Dans la presse conservatrice et dans les discours prononcés par quelques-uns de nos honorables amis de la gauche, en supputant le coût de l'entreprise, on met à la charge de l'Etat l'intérêt sur le prix de construction, ce qui augmente considérablement le chiffre de la dépense totale. L'honorable député de Lanark-sud, entre autres, a commis cette erreur; mais je ne l'en blâme pas, car il n'avait pas eu le temps de lire le contrat. Il a dû depuis s'apercevoir de son erreur et il pourra la corriger. Mais l'exministre des Chemins de fer et Canaux, qui certainement avait été pleinement à même de lire le contrat avec soin et à loisir, a également, dans son calcul, mis à la charge de l'Etat l'intérêt sur le prix de construction du chemin. Or, si vous lisez le contrat, vous verrez que l'intérêt sur le prix de construction est compris dans le coût du chemin et traité comme capital en la manière ordinaire. Toute personne d'intelligence ordinaire s'en rendra compte à la lecture du contrat ; il ne saurait y avoir de divergence d'opinion à cet égard. Par conséquent, lorsque nous garantissons l'intérêt sur une dépense maxima de $30,000 par mille dans la section en montagne de ce chemin de fer, l'intérêt sur le coût de construction, qui continue de courir pendant cinq ans, est compris dans les $30,000 par mille ; et c'est là le maximum de notre dette. Il n'y a aucun autre montant d'intérêt à ajouter à l'intérêt sur ces $30,000, Tout se trouve compris dans le compte capital, une fois clos. Et il en est de même du coût de construction dans la division de l'est. Je fais cette observation, car dans la presse de l'opposition on fait, par suite de cette erreur, des estimations qu'il faudrait réduire de quelques millions.

Je désire dire un mot de la question des privilèges de circulation ; non pas dans le but de démontrer la possibilité de mettre a exécution cette stipulation du contrat, mais dans le but de faire voir à nos honorables amis de l'est l'importance que nous représentants de l'ouest, attachons à cette disposition. Ceux qui, demeurant dans les provinces de l'est, ne savent ce que c'est que d'être éloignés de milliers de milles des rivages maritimes, ne se rendent aucunement compte de l'impuissance des agglomérations de l'ouest à modifier les conditions du transport sans un secours très puissant.

Les établissements des prairies à l'ouest de la rivière Rouge sont à même de développer leur population et leur commerce dans une très grande mesure, au point de pouvoir alimenter abondamment des lignes indépendantes de chemin de fer, à part celles qui sont déjà établies dans le pays. Mais vous ne sauriez engager personne à entreprendre la construction de ces lignes, pour la simple raison qu'elles ne peuvent sortir du pays, qu'elles n'ont pas de voie d'écoulement au dehors. Dans les autres provinces, il est possible d'induire les capitalistes à se charger de la construction de chemins de fer ; mais dans l'ouest, on ne saurait le faire, pour la bonne raison qu'un chemin de fer de 50, 60 ou 200 milles pourrait en aucun temps être entravé par les conditions que lui imposerait une ligne transcontinentale. C'est pourquoi nous qui venons de l'ouest trouvons que cette clause du bill qui accorde les privilèges de circulation est d'une très grande importance. Cette stipulation peut être appliquée de manière à ce que d'autres lignes de chemin de fer puissent utiliser la voie, et cela signifie que les gens de l'ouest vont se trouver dans une position d'indépendance qu'aucun autre projet n'aurait pu leur assurer.

Quelques VOIX : Très bien, très bien !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je désire dire quelques mots de la question très débattue de savoir comment ces privilèges de circulation seront mis en pratique. Elle a été discutée par l'honorable député de Norfolk-nord, et plus tard par le ministre des Finances. Celui-ci a fait une observation qui m'engage à mon tour à en faire une. Il a émis la supposition qu'il n'existait guère de doute au sujet de la possibilité de mettre à effet cette clause relative aux privilèges de circulation, et que la seule question était de savoir si la chose pouvait se faire économiquement et, au point de vue des affaires, profitablement. La députation concevra facilement qu'une fois ce pays développé, si l'Intercolonial, ou le Canadien du Nord ou d'autres lignes comme il s'en établira dans l'ouest, désirent utiliser la section de l'est de cette ligne principale, rien ne s'opposera à ce qu'il s'établisse une compagnie distincte pour l'exploitation de la voie, dans le genre de la Compagnie Terminale formée à Chicago, ou ailleurs. Cette compagnie aura son personnel le long de la ligne du chemin de fer, comme cela se fait dans le cas du Canada Southern, et elle agira pour le compte de toutes les

compagnies de chemin de fer qui désirent utiliser ce privilège. C'est une affaire très simple qu'il suffit d'énoncer pour dissiper les craintes qu'on a voulu inspirer au sujet de la mise en pratique de ces privilèges de circulation.

Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) s'est livré à une critique de quelques-unes des stipulations du contrat, et je dois dire que s'il n'était pas personne d'âge et de discrétion, je n'aurais guère été disposé à le prendre au sérieux ; j'aurais pensé volontiers qu'au lieu de soumettre un raisonnement à la Chambre, il faisait un badinage. L'argument de mon honorable ami, tel que je le comprends, était basé sur l'article 14 du contrat. Je ferai observer au député d'Hamilton qu'en lisant ce contrat il vaudrait mieux pour lui se faire bien à l'idée que c'est un contrat sérieux entre hommes d'affaires, destiné à régler les opérations d'une manière pratique, et qu'il n'a pas été rédigé spécialement dans le but de cacher un noir complot au détriment du public. Si j'ai compris le raisonnement de mon honorable ami, c'était que l'article 14, qui définit les frais d'exploitation comme comprenant, en ce qui regarde la division de l'est, les sommes payées pour loyer de matériel roulant, fut inséré dans le contrat afin de permettre à la Compagnie du Grand Tronc d'emprunter ou de louer le matériel roulant de $20,000,000, au lieu de l'acheter et de le placer sur le chemin de fer conformément aux conditions du contrat. C'est là l'idée de mon honorable ami. Si vous lisez cette clause, vous y trouverez une définition de l'expression "frais d'exploitation", et le but évident de cette disposition au sujet du louage du matériel roulant, c'est d'inclure parmi les frais d'exploitation du chemin le loyer que la compagnie paiera pour l'usage du matériel roulant d'une autre compagnie, lorsqu'il lui arrivera parfois, comme à toute compagnie, de se servir du matériel roulant d'une autre. Je ne connais pas d'autre disposition qui puisse couvrir le cas.

M. BARKER : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? L'article 14 ne dit-il pas qu'on fera entrer en ligne de compte le loyer sur les wagons fournis pour l'aménagement de la division de l'est ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La prétention de mon honorable ami, si je le comprends bien, c'est que cette clause a pour but de permettre à la compagnie de mettre sur la division de l'est du matériel roulant qui ne soit pas sa propriété. Elle va emprunter ou louer ce matériel roulant, et que va-t-elle en faire une fois qu'il y sera rendu ? Aux termes du contrat, elle devra l'hypothéquer. C'est là le raisonnement de mon honorable ami. Je ne sais trop s'il s'est beaucoup adonné à l'étude de la loi criminelle ; mais dans l'affirmative, il sait que c'est un délit sérieux que d'hypothéquer une propriété qui ne vous appartient pas ; et je ne crois pas que la présente compagnie le fasse aux termes du contrat.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il répondre à une question ? Est-ce un délit pour le locataire d'engager son intérêt dans la propriété qu'il loue ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'hypothèque qu'il accorde sur les biens est de nature à les faire changer de main illégalement, ce pourrait être un délit ; et je pense que mon honorable ami, en sa qualité d'avocat, doit se rappeler de nombreux cas dans lesquels ce point a été débattu. Comme je l'ai dit, si mon honorable ami n'avait pas soumis ce raisonnement à la Chambre avec les développements et le soin qu'il a fait, je n'aurais pas cru qu'il le faisait sérieusement.

Mon honorable ami le chef de l'opposition m'a demandé de donner quelque attention à la question de la propriété du matériel roulant, et j'ai l'intention de m'en occuper quelques instants. L'article 22 du contrat prescrit :

> La compagnie pourvoira les deux divisions de ladite ligne de chemin de fer d'un matériel roulant moderne et complet, en quantité convenable et amplement suffisante pour assurer l'exploitation efficace et la manutention de toutes les classes de trafic, à la satisfaction du gouvernement ; le premier aménagement du chemin de fer, une fois parachevé, devra être d'une valeur d'au moins vingt millions de dollars, dont cinq millions, au moins, seront applicables à l'exploitation de la division de l'est dudit chemin de fer ; et ledit matériel roulant au montant de cinq millions de dollars, avec tous ses renouvellements et additions, sera réservé et assigné à ladite division de l'est et sera réputé être et formera partie de l'aménagement de la division est du chemin de fer durant ladite période de cinquante ans et sera utilisé comme l'aménagement s'y rattachant, suivant la pratique ordinaire des compagnies de chemin de fer, durant ladite période de cinquante ans.

La première pensée qui s'offre à l'esprit de quiconque lit cet article, c'est que si la compagnie empruntait le matériel roulant, elle devrait le faire pour cinquante ans, et un prêt de cette durée serait un peu prolongé. Mais il y a encore ceci. Ce n'est pas mon affaire d'aviser le gouvernement en matière de droit ; c'est celle de l'honorable ministre de la Justice, et bien que les avocats qui ont collaboré avec ce dernier à l'examen et à la revision du présent contrat aient été très clairs dans l'interprétation qu'ils en ont donnée, il n'en est pas moins permis à ceux d'entre nous qui sont avocats d'exprimer leur opinion sur le sens du présent article. Or, je ne crains pas de le donner comme mon opinion, et je le fais sans la moindre crainte de me tromper—et comme mes confrères du barreau le savent, il est assez rare qu'on puisse donner une opinion dans ces conditions—aucune cour au Canada ne considérera que la compagnie s'est conformée aux conditions de l'article, si elle n'est pas propriétaire du matériel

roulant et si elle ne le met pas sur le chemin comme sa propriété. Si on a quelque doute à ce sujet, qu'on lise l'article 35, qui dit :

Pour les fins déterminées ci-après dans le présent article, la compagnie pourra et devra créer des hypothèques à des fidéicommissaires ainsi qu'il suit :—
(a) Une hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, l'aménagement et les biens.

L'acte déclare la compagnie autorisée à consentir une hypothèque qui sera une première charge sur les biens, et le paragraphe (c) du même article ajoute :

Une hypothèque qui grèvera le matériel roulant composant l'outillage de la division de l'est immédiatement à la suite de la charge 35 (a) pour garantir à l'Etat le loyer exigible sur la division de l'est, le bon entretien et l'exploitation ininterrompue de cette division de l'est, ainsi que l'observance et l'exécution par la compagnie des stipulations du présent contrat.

Or, M. l'Orateur, je ne pense pas qu'il se trouve de tribunal pour interpréter cette stipulation de manière à justifier la compagnie de placer sur le chemin, en exécution de son contrat, un matériel roulant emprunté.

Je disais, à une heure, que nos honorables amis de la gauche diffèrent d'opinon avec nous sur un aspect important de la question. Ils ne veulent pas admettre la nécessité de ce chemin de fer ; et j'ai fait observer comme ils avaient applaudi bruyamment mon ancien collègue lorsqu'il déclara ne se souvenir d'aucune demande de construction d'une nouvelle ligne transcontinentale. Il sera donc à propos de voir ce qui en est et de s'assurer que le projet soumis par le gouvernement à l'appui et l'approbation du public. Je doute fort qu'aucun membre de la députation puisse se rappeler une seule proposition importante soumise au parlement du Canada, qui ait été reçue avec la même approbation unanime en tous quartiers que cette idée de prolonger le chemin de fer du Grand Tronc jusqu'à locéan Pacifique. On peut ne pas s'accorder sur les moyens d'exécution, mais l'opinion de la population du Canada quant à la nécessité d'une nouvelle ligne transcontinentale ne fait de doute pour personne. Nous en avons la preuve sous toutes les formes imaginables. L'automne dernier, la Chambre de commerce de Winnipeg,—cette ville qui est l'entrepôt du commerce de l'Ouest, et qui, à mon avis, continuera de l'être et s'accroîtra beaucoup, par suite du développement de ce pays—émit un vœu proclamant sans réserve la nécessité de nouveaux moyens de transports. Dans cette résolution, la Chambre de commerce constate que le chemin de fer est tellement surchargé de trafic que l'on ne peut guère compter sur lui et qu'il faut de toute nécessité quelque soulagement. Le service des trains de voyageurs est devenu tellement irrégulier, incertain et en apparence désorganisé, que les hommes d'affaires en ont éprouvé des pertes sérieuses. La résolution parle ensuite de la congestion du trafic-marchandises et autres difficultés concernant les transports, et elle se termine par ces mots :

En conséquence, cette Chambre engage respectueusement le gouvernement du Canada à prendre sans retard les mesures nécessaires pour faire disparaître les sérieux désavantages dont souffrent les populations du Manitoba et du Nord-Ouest, et à prendre également les mesures qui empêcheront efficacement le retour d'un pareil état de choses.

Je vois que l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, dans l'automne de 1902, vota une résolution en termes très énergiques, faisant connaître les nombreuses difficultés auxquelles la population de l'Ouest était exposée, et se terminant ainsi :

L'augmentation dans le volume du trafic, que l'on prévoit, et qui résultera certainement du notable développement de la culture et de la colonisation des terres, tendra à congestionner encore davantage le trafic entre ces territoires et les provinces de l'est ; et à moins qu'on ne considère désirable de faire passer une partie de ce trafic par des voies étrangères, des moyens suffisants de transport devront être pourvus sans retard. Cette assemblée prie donc humblement votre Excellence de prendre les mesures jugées nécessaires et convenables pour que la population des Territoires soit assurée d'un système efficace de transport comme on se le proposait dans le contrat intervenu entre le peuple canadien et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

On se rappellera que c'est là une adresse votée par les représentants de la population du Nord-Ouest, venus de toutes les parties des Territoires du Nord-Ouest, et pleinement au courant des faits et des circonstances à ce moment.

Je vois que l'hiver dernier, l'Association des producteurs de grains des Territoires du Nord-Ouest adopta des vœux, dans lesquels il est dit que, par suite de la rareté du combustible et des matériaux de construction due à l'abscence de moyens de transport, non seulement le développement du pays est retardé, mais les habitants souffrent de grandes privations.

Je relève dans le " Leader " de Régina, le passage suivant, qui n'est pas un article de rédaction mais un fait divers :

Depuis plusieurs semaines, tantôt un marchand et tantôt un autre, a signalé en termes vigoureux à l'attention du " Leader ' la condition de plus en plus mauvaise du trafic dans l'Ouest. La situation l'année dernière était déjà assez mauvaise, lorsque pendant des journées et parfois des semaines, les marchands manquaient complètement de certaines classes de marchandises, parce que le chemin de fer ne les apportaient pas. Cette année, elle est infiniment plus mauvaise ; car beaucoup de maisons ont depuis des semaines et des mois complètement épuisé leurs fonds de certaines marchandises, bien que leurs commandes aient été placées assez longtemps d'avance et que les marchandises aient été expédiées promptement par les marchands en gros de l'Est.

En décembre dernier, un particulier que je connais depuis de longues années, et qui est mieux en état qu'aucun homme au monde de parler de la situation des chemins de fer dans l'ouest du Canada,—je veux parler de M. William Whyte, fonctionnaire important du chemin de fer Canadien du Pacifique, et depuis plusieurs années surintendant général de la division de l'ouest—exprimait l'opinion suivante :

Il y a amplement de la place pour le chemin de fer du Grand Tronc dans le Nord-Ouest. Je suis heureux d'apprendre qu'il va s'y installer. Rappelez-vous que le Grand Tronc est un chemin de fer canadien et qu'il vaut beaucoup mieux que ce soit lui qu'un chemin de fer américain. Si les gens de l'est pouvaient se figurer avec quelle rapidité ce pays là-bas se peuple, ils ne seraient pas surpris de m'entendre dire : Il y a de la place pour le Grand Tronc et d'autres encore. La condition des affaires est complètement changée même depuis un an. Le trafic est anormal non seulement dans la direction de l'Est mais dans celle de l'Ouest également. C'est ce qui a rendu simplement impossible la manutention de la récolte avec la rapidité voulue.

Il ajoutait :

En 1895, si vous vous rappelez, nous avons eu une récolte plus considérable, dont l'expédition se fit dans des conditions satisfaisantes, simplement parce que nous pouvions faire revenir les wagons à grande vitesse et les charger de nouveau. Aujourd'hui tout est changé : je ne crois pas que nous retirions de nos wagons un tiers de l'usage que nous en avons retiré, l'année dernière, pour le transport des grains, ces wagons étant utilisés pour d'autres fins. Les gens ont des moyens ; ils font des achats dans l'Est, et ce que nous appelons notre commerce des lacs a augmenté de 95 pour cent depuis l'année dernière. Puis la question du combustible est changée ; à mesure qu'ils s'enrichissent, les colons consomment plus de combustible, ils achètent plus d'épiceries, de vivres, etc., dans l'Est ; de sorte que l'augmentation anormale a été à la fois dans le trafic à destination de l'Ouest, et dans le trafic local.

Mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) fit l'observation suivante en mai dernier :

Cependant, comme je l'ai dit, on ne saurait nier qu'elle n'a pas——

C'est-à-dire la compagnie de chemin de fer n'a pas

—répondu aux besoins de cette région, et que si elle doit rester dans le pays, et si la région doit faire tout le progrès que nous en attendons tous, ou il faut que la compagnie fasse volontairement plus qu'elle n'a fait ou des mesures devront être prises par le gouvernement fédéral ou par les autorités responsables en vue de répondre aux besoins urgents du moment.

Et mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) a dit, cette année :

Mais avec le nouvel afflux de population qui s'est porté de ce côté récemment, quelle sera la situation dans deux ou trois ans, quand la récolte atteindra les 400 millions de boisseaux ? Douze ou quinze chemins de fer ne suffiront pas alors.

M. SIFTON.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. SPROULE : Je crois que l'honorable ministre n'a pas cité toute la phrase. Mon souvenir, c'est qu'elle se termine par ces mots : " dans le court espace de temps dans lequel les cultivateurs voudraient qu'il fût transporté, dans l'automne ". Que l'honorable ministre lise tout.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député s'assurera de ce qu'il a dit en se référant au volume des Débats, séance du 5 mai 1903.

J'ai ici un vœu émis par le conseil de la chambre de commerce de Toronto. A mesure que l'on relève ici et là des preuves que ce chemin de fer était en demande, l'affirmation de certains honorables députés qu'ils n'en ont jamais entendu parler, devient assez amusante. Voici le vœu exprimé par la Chambre de commerce de Toronto, le 23 juin de cette année :

La Chambre se rend compte de la nécessité d'assurer un écoulement, par la voie la plus courte et la plus économique, aux productions toujours croissantes de l'Ouest, ainsi que de l'opportunité de susciter la concurrence sans commettre l'extravagance du dédoublement des lignes.

En conséquence, cette Chambre émet instamment le vœu que le gouvernement du Canada construise aux frais de l'Etat un chemin de fer de Québec à Winnipeg, traversant la zone argileuse de l'Ontario septentrional et passant au nord du lac Nipigon jusqu'à Winnipeg, l'usage de cette voie devant être accordé à tous les chemins de fer sous réglementation judicieuse.

La chambre de commerce de Toronto a-t-elle perdu la tête ? Ces hommes d'affaires sont-ils devenus fous ?

M. KEMP : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Voudra-t-il bien faire comprendre que ce vœu n'en est pas un de la chambre de commerce, mais du conseil de cette Chambre ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'essaierai pas de répondre à mon honorable ami. Il voudrait que la Chambre sache bien qu'il y a une distinction à faire entre la chambre de commerce de Toronto et ses membres les plus éminents, choisis parmi les hommes d'affaires de la ville, pour former le conseil de ladite chambre.

M. KEMP : Si l'honorable ministre veut bien le permettre——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Maintenant, mon honorable ami voudra bien me laisser continuer mon discours.

M. KEMP : Je n'interromprai pas l'honorable ministre, puisqu'il ne le veut pas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je m'occupe d'une question de fait au sujet de laquelle il y a contestation. On a prétendu en cette Chambre que personne ne savait auparavant qu'on eût demandé la construction de ce chemin de fer. On a prétendu que les ministres s'étaient rendus à la chambre du

conseil, avaient discuté cette affaire à huis clos, puis étaient venus ici imposer au parlement un projet insensé, stupide, sans queue ni tête, indigne de l'appui d'aucun homme de sens et de raison. Or, que trouvons-nous ? Nous trouvons que le conseil de la chambre de commerce de Toronto, que les représentants spécialement choisis des hommes d'affaires de cette ville (après Montréal, la métropole commerciale du Canada) se sont solennellement inscrits en faveur de ce projet. Si mon honorable ami (M. Kemp) avait été désireux de donner une signification plus grande à cette circonstance, il n'aurait pu le faire qu'en nous signalant que ce n'était pas là le fait d'une grande assemblée générale, agissant peut-être sans avoir examiné la question bien sérieusement ; mais l'acte d'une réunion du conseil de la chambre, d'hommes éminents, responsables à leurs commettants, et donnant leur avis sur cette question après mûre délibération.

Je vois que la " Tribune ", de Winipeg, approuve l'idée de prolonger le Grand Tronc jusque dans l'Ouest. Le " Telegram ", de Winnipeg, dit :

Nous avons toujours la même confiance dans l'Ouest, et nous ne doutons pas plus qu'il ne puisse alimenter une troisième grande ligne, que nous ne doutions en 1901 qu'il en pût alimenter une deuxième.

C'était le 27 novembre. Deux jours auparavant, le même journal publiait un long article dans lequel il était dit que si le gouvernement fédéral faisait des arrangements satisfaisants, la construction de ce chemin de fer serait une bonne chose pour le pays, et que le pays pourrait le maintenir. Le " Mail and Empire " avait quelque chose à dire à ce sujet, le 25 novembre dernier. Mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, fut assez aimable pour faire observer que, naturellement, une fois qu'il est connu que le gouvernement a décidé de faire une certaine chose, les journaux du parti, d'un bout à l'autre du pays, opinent du bonnet et sont prêts à préconiser toute mesure que le ministère à décider de mettre à exécution. La prétention de mon honorable ami c'est que la connaissance préalable de ce que le gouvernement se propose de faire a une influence considérable sur les opinions des membres de la presse. On me pardonnera peut-être de douter que cette connaissance préalable des intentions du gouvernementt ait beaucoup porté les directeurs du " Mail and Empire " à se prononcer en faveur du projet. Je cite dons le " Mail and Empire " comme l'un des rares journaux qui ne soient pas exposés à subir l'influence du gouvernement en la manière supposée par mon ancien collègue. Le " Mail and Empire " dit:

L'année dernière, la récolte fut tellement considérable que le chemin de fer Canadien du Pacifique, avec toutes ses grandes ressources, ne put en effectuer le transport avant la fin de la navigation. Cette année, la récolte est encore plus considérable, et bien que le matériel roulant du chemin ait été grandement augmenté, il restera des millions de boisseaux à transporter après que Fort-William aura été fermé par les glaces. Pourtant, le trafic du Nord-Ouest ne fait que de commencer à se développer. Au lieu de 70,000,000 de boisseaux de grain produits cette année, nous pouvons nous attendre à ce qu'il y ait cinq fois cette quantité avant que le Grand-Tronc-Pacifique soit prêt à fonctionner. La production va augmenter beaucoup dans la zone desservie par le Canadien du Pacifique et le Canadien-du Nord. Mais il a été prouvé que la zone du blé est beaucoup plus large que cela. Loin au nord du pays desservi par les lignes existantes le plus beau blé dur peut-être récolté. Il y a amplement de la place pour un nouveau chemin de fer dans les prairies de l'Ouest. L'achèvement du Canadien-du-Nord et du Grand-Tronc-Pacifique n'empêchera pas le Canadien du Pacifique d'avancer à pas de géants dans la voie de la prospérité.

Et je vois que le 24 novembre dernier, le " Star ", de Montréal, disait :

Il saute aux yeux que le grand ouest a besoin de plus de lignes de chemin de fer pour le relier à l'est du Canada.

M. Thomas Crawford, député conservateur à la législature d'Ontario, où il représente une division de Toronto, grand exportateur de bestiaux, homme d'affaires capable et expérimenté, disait à un reporter du " News ", le 27 novembre :

En ma qualité de marchand de bestiaux, je suis d'avis que ce serait là une bonne affaire pour le Canada, un bienfait pour le pays, qui assurerait notre prospérité pour vingt ans à venir. Le temps est venu de construire une telle ligne ; et si elle était en activité aujourd'hui, elle ferait de bonnes affaires. Actuellement, le trafic des bestiaux à provenance du Nord-Ouest est tellement considérable, qu'une partie en doit être expédiée par Chicago.

Un fonctionnaire important du Canadien du Pacifique, M. H. P. Timmerman, surintendant général, aurait, d'après le " News ", de Toronto, dit ce qui suit :

Je crois que le Grand-Tronc-Pacifique sera d'un grand avantage pour l'ouest. Il ne fera certainement pas de tort au Canadien du Pacifique, car la production est tellement considérable que la question de la concurrence ne se posera pas d'ici à bien des années.

M. J. R. Booth, un propriétaire de chemin de fer capable et expérimenté, dont l'opinion a un grand poids à la Chambre et dans tout le pays, aurait dit ce qui suit à un reporter du " Journal " :

Il y a assez de place pour tous dans le commerce qui va se développer dans l'ouest du Canada. Je suis persuadé que c'est une excellente affaire pour le pays ; le fait est que je ne comprends comment le Grand Tronc a pu se passer si longtemps d'une ligne transcontinentale. Il en a certainement besoin pour alimenter ses élévateurs de grandes dimensions à Montréal et Portland.

C'est là ce que M. Booth a dit lorsqu'on lui a soumis le projet primitif ; le Grand Tronc se proposait alors de demander une charte et avait annoncé qu'il allait cons-

truire un chemin jusqu'à North-Bay et de là diriger le trafic sur ses terminus actuels. Mais comme la Chambre s'en est rendu compte, nous avons changé tout cela.

Dans le "Globe" du 25 novembre, je relève l'opinion suivante de M. E. T. Clarke, député :

Il exprima l'opinion que le prolongement projeté ne le cédait en importance qu'à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique il y a quelque vingt ans. Le développement du Manitoba et des Territoires serait si rapide que même ce troisième transcontinental trouverait une abondance de trafic attendant son achèvement. Ce chemin de fer doit traverser la région de la rivière de la Paix, et cette seule particularité nous donne quelque idée de la grandeur de notre pays, car cette région est exactement à 800 milles au nord de Toronto. Il considère le projet de la plus grande importance non seulement pour Toronto et l'Ontario, mais pour tout le Canada.

Dans le "Mail and Empire," du 24 novembre, je relève une autre expression d'opinion de M. J. R. Booth en faveur du projet. Dans le "Globe," du 25 novembre, je trouve énoncée l'opinion de M. W. R. Brock, député. Le journal le "Globe," si je ne me trompe, est en assez bons termes avec mon honorable ami, hors la question politique. Voici les paroles qu'on lui attribue :

Ce nouveau chemin sera du plus grand avantage possible pour le Canada. La région de la rivière de la Paix, que ce chemin de fer doit traverser, sera notre futur grenier. L'ingénieur qui fit les premières études topographiques pour le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait voulu que le chemin passât là où l'on se propose d'établir la ligne du Grand Tronc. Il est hors de tout doute que le chemin projeté ne réussisse à tous égards et ne soit un bienfait inestimable pour le Canada. Il est mieux de confier la construction de la nouvelle ligne au Grand Tronc afin d'assurer la concurrence.

Or, je ne désire aucunement représenter mon honorable ami ou aucun autre sous un faux jour. Cette opinion fut exprimée par lui le 25 novembre, avant qu'il eût été décidé et annoncé que la ligne serait construite de Québec à Winnipeg. Ces messieurs étaient alors favorables au projet. Qu'ils s'en donnent à cœur joie ; qu'ils prennent la responsabilité du projet ; je leur demande de faire encore une fois connaître au public leurs opinions. Nous devons en conclure que ces messieurs approuvent le projet d'une ligne transcontinentale, et d'un chemin du Grand-Tronc de North-Bay vers l'Ouest à travers les prairies, avec port terminus à Portland.

M. BROCK : L'honorable ministre prétend-il que de grandes quantités de blé seront recueillies dans le Nord-Ouest, le long du tracé que l'on se propose d'établir, au lieu de celui que j'ai approuvé?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je discuterai cette question avec mon honorable ami plus tard. Je n'ai pas la moindre hésitation à la discuter ; nous nous attendions à le faire lorsque le projet de loi serait soumis, et nous la discuterons.

M. SIFTON.

J'ai ici toute une liste d'hommes d'affaires importants qui se sont déclarés favorables à la construction de ce chemin de fer, qui considéraient cette construction nécessaire. Il est inutile que je donne ces opinions plus en détail. En parcourant ce recueil d'opinions, j'y trouve celles exprimées par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, non seulement dans les journaux de Victoria (auxquelles l'honorable député de Norfolk-nord a fait allusion) mais dans le "Globe," de Toronto, au retour de son voyage, après qu'il eut vu l'ouest et respiré l'air vivifiant des prairies. Le "Globe," avec vérité, sans doute, attribue ces paroles à mon ancien collègue :

Il y a de la place pour plusieurs chemins de fer dans l'ouest. Grâce au trafic que la colonisation rapide du pays va développer, des chemins de fer pourront être établis à tous les vingt-cinq ou trente milles. Le prolongement du Grand Tronc serait une excellente chose pour le pays.

Généralement ses opinions étaient favorables au projet. Plus tard, le "Star," de Montréal, exactement ou non, attribua les paroles suivantes à l'ex-ministre :

Je n'hésite pas à dire que dans mon opinion le développement du Nord-Ouest canadien et de la Colombie Anglaise sera si rapide dans les années qui vont suivre qu'il y aura amplement du trafic pour trois lignes transcontinentales, et je suis heureux de savoir que la Compagnie du Grand Tronc cherche à avoir sa part de ce développement.

Je cite cet extrait simplement pour faire voir que l'opinion que mon ancien collègue exprimait à Victoria, où il préconisait l'établissement de trois lignes transcontinentales, ne s'était pas dissipée dans le cours de son voyage à travers le continent, et qu'il la professait encore lorsqu'il fut de retour dans l'Est.

M. Alexander McFee, président de la Chambre de commerce de Montréal, homme d'affaires important, faisant un commerce considérable en cette ville, disait le 24 novembre :

La construction d'une ligne transcontinentale par le chemin de fer du Grand Tronc est d'une grande importance pour le Canada, tant de l'est que de l'ouest. Cela veut dire qu'on va satisfaire à un de nos pressants besoins. Le développement du Nord-Ouest canadien fondé sur l'idée nationale canadienne, est assuré. Le nouveau chemin de fer est nécessaire. Le Nord-Ouest est prêt à le recevoir ; le pays progresse rapidement.

Le Herald de Montréal, du 24 novembre, rapporte que M. J. G. Garneau, membre du conseil de la Chambre de commerce, a exprimé une opinion favorable au projet. Le même journal, du même jour, attribue à M. W. J. Gear, président du "Montreal Corn Exchange", les paroles suivantes :

Dans l'établissement de cette ligne projetée du Grand Tronc, il n'y a pas à redouter trop de concurrence. Le pays peut sustenter une nouvelle ligne, et même plus d'une. En outre, un peu de concurrence ne fera de mal à personne, et aura d'excellents résultats pour le pays.

Une grande partie du Nord-Ouest n'a pas encore été ouverte à la colonisation. La proposition du Grand Tronc est, si je ne me trompe, d'ouvrir des régions nouvelles et d'aider à peupler le Nord-Ouest. Les avantages d'une telle ligne pour le pays ne peuvent être estimés pour le moment ; mais ils seront assurément très grands. L'Est et l'Ouest auront chacun leur part de ces avantages.

L'honorable Richard Turner, membre du conseil législatif de Québec, le maire White, de Saint-Jean, M. James Carruthers, marchand de grains en vue, de Montréal, recommandent le construction d'un nouveau chemin de fer. M. H. D. Metcalfe, ancien président du "Corn Exchange", et marchand de grains bien connu de Montréal, s'est prononcé très affirmativement en faveur de la proposition du Grand Tronc de construire un chemin de fer vers l'ouest. Bien que ces déclarations, dont j'ai cité quelques-unes prises au hasard dans la masse, sans soin particulier, aient été publiées dans les journaux de toutes les parties du pays, on n'en prétend pas moins en cette Chambre et dans le public qu'il n'y a aucune nécessité de construire ce chemin.

J'ai un mot à dire pour ma part en ce qui regarde l'avenir. Nous avons accordé, l'année dernière 31,000 homesteads. Cela veut dire 31,000 nouvelles fermes d'établies ; et nous nous attendons à en octroyer un nombre égal, ou plus considérable, l'année prochaine. Si les honorables députés veulent songer un instant à ce que cela signifie, de 30,000 à 40,000 fermes à sol fertile établies chaque année, ils auront une idée, quoique insuffisante encore, de ce qui se passe dans l'ouest, et des besoins que nous sommes appelés à satisfaire. Je puis dire sans beaucoup de crainte de me tromper, que si nous continuons notre travail de recrutement des immigrants, nous serons probablement en état de maintenir d'ici à plusieurs années le chiffre des arrivages dans le voisinage de ce qu'il est aujourd'hui ; et si nous réussissons à le faire, nous augmenterons inévitablement dans une très forte mesure la production du pays. Bien plus, comme je l'ai déjà indiqué, et comme les témoignages que j'ai lus l'établissent d'une manière concluante, il y aura à transporter, en même temps qu'une énorme quantité de grain de l'ouest, une énorme quantité de marchandises générales expédiées de l'est, et que la ligne projetée sera peut-être absolument incapable de manutentionner. La Gazette de Montréal, du 13 août, c'est-à-dire d'aujourd'hui, admet virtuellement la nécessité d'une nouvelle voie. Critiquant les dispositions de la mesure du gouvernement, elle dit :

L'idée d'une ligne de North Bay au Pacifique, avec les embranchements que la compagnie aurait jugé sage au point de vue commercial de construire, aurait été défendable et recommandable ; personne n'aurait pu s'y attaquer avec succès.

SANCTION ROYALE.

Un message est remis par l'huissier de la Verge Noire :

M. l'Orateur, j'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général requiert la présence de votre honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence M. l'Orateur se rend avec la Chambre à la salle des séances du Sénat.

M. l'Orateur informe la Chambre qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de donner au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants :

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Guelph and Georgian Bay Railway Company.

Acte à l'effet d'encourager la construction de bassins de radoub.

Acte pour faire droit à Florence Lee Gray.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Marconi Wireless Telegraph Company of Canada", à responsabilité limitée.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Algonquin Lumber and Power Company," à responsabilité limitée.

Acte autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie dite "Wolf Valve Gear Company".

Acte à l'effet de modifier l'Acte concernant la naturalisation et les aubains.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord.

Acte concernant la Compagnie du chemin de Central du Canada.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "Dominion Gas Improvement Company."

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental.

Acte concernant la "Midway and Vernon Railway Company."

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Columbia River Improvement Company", à responsabilité limitée.

Acte constituant en corporation la Société des Missions de l'Eglise Anglicane en Canada.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Canadian Yukon Western Railway Company".

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest.

Acte à l'effet de modifier l'Acte des postes.

Acte modifiant l'Acte concernant la sûreté des navires.

Acte concernant les caisses d'épargne de l'Etat et les caisses d'épargne postales.

Acte concernant les billets du Canada.

Acte modifiant l'Acte de 1899 concernant la ville d'Ottawa.

Acte modifiant l'Acte relatif à l'inspection des bateaux à vapeur, 1898.

Acte constituant en corporation la "Citizens' Bank of Canada".

Acte concernant la Compagnie Rathbun.

Acte concernant laCompagnie d'assurance sur la vie "The Century".

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Montreal-Longueuil Bridge Company".

Acte concernant les maladies infectieuses ou contagieuses chez les bestiaux.

Acte prohibant l'importation, la fabrication et la vente de beurre falsifié, de beurre refait, de l'oléomargarine, de la butterine ou autre prétendu succédané du beurre, et à l'effet de prévenir le marquage frauduleux de ce dernier produit.

Acte modifiant l'Acte des pêcheries.

Acte autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Niagara, Queenston and St. Catharines Railway Company."

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company."

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron Railway Company".

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Medecine-Hat et de l'Alberta-Nord.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite "The Brandon, Saskatchewan and Hudson's Bay Railway Company".

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer et de houille de la Vallée-du-Daim.

Acte modifiant l'Acte des brevets.

Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice financier expiré le 30 juin 1903.

LE CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai plus qu'une autre autorité à invoquer en faveur d'un chemin de fer transcontinental. Je ne dois certes pas passer sous silence que, le 26 mai dernier, le leader de l'opposition a soumis ce sujet à l'attention de la Chambre, et a fait valoir auprès du gouvernement une résolution de la chambre de commerce d'Halifax qui est suffisamment importante pour être ici rappelée. L'honorable député a alors présenté à la Chambre et a soumis tout particulièrement à l'attention du gouvernement la résolution suivante :

Considérant que demande d'une charte a été faite au gouvernement fédéral pour la construction d'un chemin de fer portant le nom de Grand-Tronc-Pacifique, de Québec à Port Simpson ou Bute-Inlet sur la côte du Pacifique (le parcours dudit chemin devant être au sud du lac Winnipeg), et qu'aucunes dispositions n'ont été prises dans la demande pour faire diriger le trafic de ce chemin de fer, en hiver, vers nos ports des provinces maritimes.

Considérant, aussi, que des membres du parlement représentant à Ottawa des districts électoraux des provinces maritimes, ont demandé avec instances que cette charte ne fût accordée qu'à condition que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique convienne de construire sa voie depuis la côte du Pacifique jusqu'à Moncton, Nouveau-Brunswick.

Il est par conséquent résolu que cette chambre de commerce approuve l'attitude prise à ce sujet par les représentants des provinces maritimes.

Cette convention invoque ensuite la nécessité d'un arrangement pour la construction de ce chemin de fer entièrement en territoire canadien, et pour que les taux de transport puissent être contrôlés et parfaitement équilibrés. On demandait aussi que la compagnie fût mise dans d'obligation de construire la section de l'est en même temps que celle de l'ouest, et on recommandait que le tracé fût au nord du lac Winnipeg. Cette dernière disposition n'est pas aussi sage que les autres, mais il faut croire que ces messieurs d'Halifax ne connaissent pas les lieux aussi bien que nous. Cette résolution demande encore que le gouvernement soit prié d'adopter cette route pour un nouveau chemin de fer transcontinental cherchant à obtenir de l'aide du gouvernement, et les membres de la chambre de commerce désirent exprimer l'avis que les intérêts du Canada exigent que l'Intercolonial soit prolongé jusqu'aux régions à blé de l'ouest. Il y a aussi un télégramme rédigé à peu près comme celui qui a été adressé par la chambre de commerce d'Halifax à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Le leader de l'opposition, ayant appris que cette résolution avait été votée par la chambre de commerce d'Halifax, dans la propre circonscription qu'il représente, a saisi cette occasion de la présenter au parlement et il a demandé si le gouvernement était alors en mesure de pouvoir venir dire au parlement et au pays de quelle façon il entendait aborder ce grand problème des transports. Voici quelle a été sa question :

Le gouvernement est-il en mesure de faire connaître au parlement et au pays s'il est tombé d'accord sur une politique véritablement nationale qui permette de résoudre cette question des transports tant dans l'ouest que dans l'est ?

J'attire maintenant l'attention de mon honorable ami de Lanark sur ces paroles du leader de l'opposition :

Nous savons tous que non seulement dans l'ouest du Canada, mais aussi bien dans nos provinces de l'est, il est d'une importance absolument vitale pour nos populations qu'on puisse leur fournir les moyens de transporter leurs produits jusqu'aux marchés étrangers à des conditions aussi favorables que celles dont jouissent nos concurrents des Etats-Unis ; et nous savons tous aussi que, sans cela, il est absolument impossible à nos populations de l'est et de l'ouest de lutter avec quelque chance de succès contre leurs principaux concurrents, qui sont nos voisins les Américains.

Le gouvernement a-t-il, maintenant, une politique quelconque sur tout cela, et est-il prêt à la faire connaître au public du Canada ? D'un autre côté, s'il n'est pas encore tombé d'accord sur la ligne de conduite qu'il devra

suivre, quand pouvons-nous espérer que cela puisse se faire ?

Eh bien, M. l'Orateur, si le premier ministre avait pu prédire la politique dont nous venons d'exposer le programme devant cette Chambre, il n'aurait pas pu le faire en termes plus explicites que ceux dont le leader de l'opposition s'est servi, dans cette Chambre, le 26 mai dernier :

M. BORDEN : Mon honorable ami voudra-t-il me permettre d'attirer son attention sur un paragraphe qu'il a omis :

Je désirerais, M. l'Orateur, émettre l'avis que dans une question comme celle-ci, où tout l'avenir du problème des transports au Canada est en jeu, le gouvernement devra bien se garder de marcher à l'aveugle et d'entreprendre rien qui soit le moindrement hasardeux. Si le gouvernement se propose de nommer une commission, je dois faire observer que cette commission aurait dû être nommée depuis longtemps, et cette commission aurait déjà dû se mettre à l'œuvre pour étudier les problèmes mêmes de transport que le gouvernement a maintenant pris charge de résoudre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois bien que tout le monde admettra que le gouvernement ne doit pas marcher ici à l'aveugle. Ce n'est pas ce que nous faisons. Au contraire, notre programme est celui exposé par la chambre de commerce d'Halifax et les hommes d'affaires que représente mon honorable ami, c'est-à-dire que nous suivons ici la ligne de conduite invoquée pour ces hommes d'affaires, ligne de conduite que mon honorable ami (M. Borden, Halifax), dans l'ignorance où il était que le gouvernement eût l'intention de présenter ce projet pendant la présente session, a lui-même appuyée en cette Chambre il y a quelques mois. Mon honorable ami nous a laissé entendre, d'un autre côté, que ce n'était pas chez lui une idée bien arrêtée de vouloir s'en tenir au programme déjà formulé, et qu'il était possible qu'il se rangerait à l'avis de construire le Grand Tronc à partir de North-Bay. Et c'est pourquoi mon honorable ami, en adressant la parole aux conservateurs du quartier No 2 de la ville de Toronto, le 25 mars dernier, s'est exprimé comme suit, d'après le "Mail and Empire" :

Alors que cette grande question de l'extension de notre réseau transcontinental——

Je m'interromps ici pour attirer l'attention sur l'affirmation de mon ex-collègue (l'honorable M. Blair), qu'il n'avait jamais entendu dire que le pays eût besoin d'une nouvelle ligne transcontinentale. Mon honorable ami le leader de l'opposition a entendu dire, au contraire, que cette nécessité s'imposait, et il a entendu dire cela si souvent qu'il en a fait un sujet de discussion devant ses amis de Toronto accourus pour écouter ses paroles :

Alors que cette grande question de l'extension de notre réseau transcontinental est devant la Chambre et devant le pays, nous devons voir à ce que les droits du public soient sauvegardés.

L'honorable ministre des Postes, dans son discours d'hier soir, nous a exprimé des opinions témoignant d'un esprit sage et pondéré.

Voilà qui est flatteur pour mon honorable collègue, le directeur général des Postes.

Enfin, il s'est rendu compte que le Canada est un grand pays, dont le développement ne peut s'opérer que par une politique toute favorable à la construction de chemins de fer. Autrefois, M. Mulock et ses mais nous ont prédit que le Pacifique était destiné à devenir un vrai fiasco——

On voudra bien remarquer qu'on nous a souvent chanté la même chanson depuis deux jours.

—et que la Colombie-Britannique n'était qu'un désert de montagnes, mais leurs idées ont maintenant changé et on doit les en remercier. Je suis heureux d'entendre sir William Mulock s'exprimer d'une façon aussi noble et aussi patriotique. Je suis heureux d'apprendre qu'il s'est converti, mais nous devons, comme Canadiens, poser quelques questions. Exerçons-nous toute la vigilance désirable pour que toutes les franchises que nous attendons ne soient utilisées que dans l'intérêt public ? Ferons-nous en sorte que tout chemin de fer qui reçoit de l'aide du gouvernement forme partie d'une route exclusivement canadienne ? Mais, messieurs, le passé du gouvernement ne nous est guère garant que ces questions seront toujours considérées avec l'attention qu'elles méritent. Si une subvention est accordée à un chemin de fer transcontinental quelconque, il faudra que ce soit là un chemin exclusivement canadien, qui transportera les produits du Canada à des ports du Canada, pour exportation à l'étranger.

Ce sont là les propres paroles de mon honorable ami le chef de l'opposition.

M. BORDEN (Halifax) : Vous ne trouverez pas beaucoup de consolation dans tout cela.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorale ami a cependant réussi à rendre sa parole très claire. Mais nous pouvons nous appuyer sur d'autres témoignages. Je vois que sir Sandford Fleming, qui possède une grande expérience en matière de chemins de fer, et qui était l'ingénieur en chef du gouvernement quand on a dressé les levés du chemin de fer Canadien du Pacifique et de l'Intercolonial ; je vois, dis-je, que sir Sandford, qui a toujours témoigné un grand intérêt au développement du Canada, a accordé le 3 août dernier, une interview au correspondant du "Free Press" de Winnipeg à Ottawa, interview où il a approuvé chaleureusement le projet qui est en ce moment soumis au parlement. Dans le "Globe" du 6 août, nous voyons que M. James H. Ashdown, de Winnipeg s'est aussi déclaré absolument en faveur de ce projet. J'attache une très grande importance à l'opinion de M. Ashdown, car c'est un homme au flair exercé, saisissant bien les situations, et c'est aussi probablement l'homme le plus riche et le plus prospère de l'ouest. M. Ashdown a appartenu aux deux partis politiques. C'était autrefois un conservateur, et il est passé plus tard aux libé-

raux. Mais on ne peut pas dire, cependant, qu'il ait des attaches bien fortes pour les libéraux, car ce ne fut jamais un homme de parti. Mais il est l'homme qui connaît le mieux aujourd'hui les conditions du commerce au Nord-Ouest, en même temps que les importations et exportations de cette partie du pays, et c'est de la manière la plus chaleureuse qu'il donne son appui au projet qui fait en ce moment l'objet de nos délibérations.

J'en ai fini, M. l'Orateur, avec les témoignages à l'appui de ce projet ; et je crois pouvoir ajouter que les témoignages en faveur de la construction immédiate du chemin peuvent ainsi être considérés comme suffisamment concluants. La congestion du trafic dans l'ouest, ne se borne pas, M. l'Orateur, au commerce du blé. En ne s'en tenant qu'à ce que disent les journaux, ou à ce qu'on peut entendre dire un peu partout, ceux qui ne sont pas très familiarisés avec ces sujets peuvent être portés à croire que cettte congestion est surtout due à l'accumulation du blé, en automne, durant quelques mois. C'est là une opinion entièrement erronée. Cette congestion s'est produite, depuis un an ou deux, non seulement durant les mois où le blé s'entassait aux stations des chemins de fer, mais durant d'autres mois, de l'année où l'on a fait appel aux chemins de fer pour le transport de toutes sortes de marchandises. Et quand est venu le temps de la moisson, les voies de garage ont regorgé de wagons chargés de marchandises qu'on s'est trouvé dans l'impossibilité de faire circuler, même avant que le blé eût commencé à être transporté.

Il ne faut pas oublier que chaque wagon de marchandises qui va au Nord-Ouest, et quel qu'en ait été le point de départ, est confié aux soins des chemins de fer de cette région, et la congestion dont on se plaint a naturellement résulté du manque de facilités pour faire face à l'accumulation de trafic provenant de diverses sources. Dans les commencements, il n'y avait rien là dont on pût s'alarmer, mais il paraît que les choses en sont arrivées maintenant à un point où il est absolument nécessaire d'aviser à améliorer la situation. Je saisis ici cette occasion pour attirer l'attention de la Chambre sur une circonstance des plus graves. Voici une partie considérable et importante du Canada, située de telle manière qu'elle se trouve éloignée d'un millier de milles des autres provinces du pays avec lesquelles elle a des attaches politiques et commerciales ; et immédiatement au sud de cette région se trouve un pays bien développé, bien peuplé, et pourvu d'un superbe réseau de chemins de fer. Immédiatement au sud de la frontière séparant le Manitoba des Etats du Minnesota et du Dakota, se trouvent trois ou quatre des plus beaux chemins de fer qu'on puisse voir dans le monde entier—le Burlington, le Chicago & North-Western, le Great Northern, le Northern Pacific, le Chicago, Milwaukee & St. Paul—tous parfaitement outillés et organisés, et qui se sont fait une spécialité du trafic de la région des prairies. Ces chemins de fer ne sont qu'à quelques milles du Manitoba et de nos prairies des Territoires du Nord-Ouest, et il n'y a guère lieu de s'attendre qu'on ne cherchera pas à en tirer parti, et qu'on va endurer encore bien longtemps cette congestion de trafic, cette immobilisation du grain, et cette stagnation des affaires résultant du manque de facilités de transport. Cela serait absolument contraire à l'expérience et au sens commun. J'attirer là-dessus l'attention de la Chambre, parce que c'est mon devoir de le faire. Nos populations des provinces de l'est n'ont jamais eu l'occasion d'être bien renseignées là-dessus, et l'on aurait eu raison de dire que j'aurais manqué gravement à mon devoir en m'abstenant de vous communiquer ces renseignements. Il n'est personne tant soit peu au courant de la situation, qui puisse contester que si l'on ne prend pas au plus tôt les mesures nécessaires pour faire disparaître cette congestion du trafic, non seulement pour le blé, mais pour le bétail et nos produits de toute sorte destinés à l'exportation, aussi sûrement que le soleil brille sur nous, la plus grande partie de ce commerce s'en ira vers les Etats-Unis. C'est même ce qui se fait déjà. M. J. T. Gordon, de la maison Gordon et Ironsides—la plus grande maison d'exportation de bétail que nous ayons, je crois, au Canada—affirme qu'il a dû faire passer l'année dernière 3,000 têtes de bétail par les Etats-Unis parce qu'il ne pouvait pas trouver au Canada les facilités nécessaires. C'est là ce qui se passe maintenant. Les fabricants d'instruments agricoles des provinces de l'est souffrent aussi de ce même état de choses. A quelques cents milles plus au sud, il y a des fabricants qui jouissent de toutes les facilités de transport désirables, et peuvent exécuter les commandes au fur et à mesure qu'elles arrivent. Et même s'il y a une légère différence de prix, ou si la difference égale le montant des droits de douane, on constate que l'impossibilité où se trouve le fabricant canadien d'exécuter les commandes, impossibilité due surtout au manque de facilités de transport, va avoir pour résultat de le priver de ces commandes pour le plus grand avantage du fabricant des Etats-Unis. Ainsi, notre devoir est de faire disparaître cette congestion et de prendre toutes les dispositions nécessaires non seulement afin de nous mettre en mesure de faciliter l'exportation de nos produits à l'étranger, mais afin de permettre à nos centres industriels des provinces de l'est d'être en relations plus suivies avec nos concitoyens de l'Ouest, pour le plus grand avantage de ces deux parties du pays.

Après avoir décidé—et je crois que les motifs de cette décision sont suffisamment concluants—que nous devions construire ce chemin de fer, il nous fallait ensuite décider si nous posséderions et exploiterions nous-mêmes ce chemin de fer, ou si nous

traiterions avec une compagnie pour la mettre à même d'accomplir cette tâche. Je ne veux pas ici entrer dans une longue discussion des avantages ou des désavantages que peut présenter la question de la nationalisation des chemins de fer. Je n'ai jamais été en faveur de ce principe, et je n'ai jamais rien vu dans l'histoire du gouvernement du Canada qui serait de nature à me faire changer d'avis là-dessus. Quelle a été notre expérience par rapport à l'Intercolonial ? Nous avons ici une longueur de chemin de 1,510 milles ; ce chemin a coûté, à venir au mois de juin 1902, $68,310,619 ; ce doit être maintenant plus de $70,000,000 ; et tous les surplus, depuis 1876, ne représentent, additionnés ensemble, que $445,647 ; tandis que ses déficits, pour le même laps de temps, se sont élevés à $5,281,000. Voilà ce qui est résulté, au Canada, au point de vue financier, de l'administration des chemins de fer par l'Etat.

Maintenant, M. l'Orateur, qu'on me comprenne bien. Je ne suis en rien hostile à l'Intercolonial. Je reconnais volontiers, ainsi que je l'ai déjà dit ce matin—je crois que c'est aussi l'avis unanime de cette Chambre—que la construction de l'Intercolonial était l'un des pactes auxquels nous avons dû souscrire quand nous avons fait la Confédération; et que le Canada s'est engagé, vis-à-vis des provinces maritimes, à maintenir ce chemin de fer en excellent état de service, c'est-à-dire un service absolument moderne, et dont on aurait raison d'être satisfait et d'être fier. J'admets tout cela. Je suis disposé à faire tout ce qui sera nécessaire pour amener la réalisation de ce projet, mais je ne vois pas pourquoi on obligerait le gouvernement à aller encore plus loin et à contracter des obligations qui, dans les circonstances. sont complètement inutiles. Tout ce que nous connaissons, jusqu'ici, de l'exploitation de ce nouveau chemin de fer par l'Etat n'est certainement pas de nature à nous engager à demander que l'Etat se charge de l'exploitation de ce nouveau chemin de fer transcontinental. Il suffit d'étudier cette question de la nationalisation des chemins de fer pour nous convaincre—abstraction faite de considération d'honnêteté ou de malhonnêteté, de corruption ou d'influences politiques, qui sont partout choses déjà assez graves— qu'il est extrêmement difficile, sinon impossible, que l'Etat puisse gérer un chemin de fer d'une manière aussi efficace et économique que le pourrait une compagnie particulière.

Si vous consultez les gens de chemins de fer, ils vous diront que même l'immixtion des conseils de directeurs est nuisible au bon fonctionnement d'un chemin de fer. Les directeurs de chemins de fer, aux Etats-Unis, ont constaté qu'il leur était impossible de bien s'acquitter de leurs devoirs avec un conseil intervenant à tout moment dans l'exploitation du chemin. Il en a été de même au Canada. Il en est résulté que le président d'un chemin de fer a maintenant le contrôle absolu de tout ce qui se fait, car on a pu constater que la division des pouvoirs ne produisait rien de bon. Que voyons-nous, ici, pour l'Intercolonial? Le ministre des Chemins de fer ne peut pas même dépenser $5 ou $10 pour ce chemin, sans en demander au préalable l'autorisation au parlement. Le ministre des Chemins de fer, sachant qu'on fera un sujet de discussion politique du moindre détail de son administration, ne peut pas apporter dans sa gestion l'énergie, la vigueur et la confiance qu'il mettrait s'il savait qu'il ne sert qu'une corporation particulière, et s'il se savait appuyé par un conseil de directeurs. C'est là une des principales raisons qui nous portent à penser qu'il serait sage, dans un cas comme celui-ci, où il s'agit d'adopter une politique active et militante, de ne pas nous charger de cette tâche, mais de la confier plutôt à une corporation particulière.

Nous ne nous confions pas ici à une compagnie qui nous est complètement inconnue. S'il y a au Canada un sentiment assez prononcé en faveur de la nationalisation des chemins de fer, cela est dû, je crois, à ce que, jusqu'ici, le Canada est resté en arrière, en matière de jurisprudence concernant les chemins de fer. Mais nous avons commencé à remédier à cela, et nous sommes présentement à nous assurer les lois nécessaires qui feront disparaître les griefs dont se plaint notre population.

Nous venons d'adopter un bill de chemin de fer, qui constitue le premier effort tenté par un parlement canadien pour nous doter de moyens d'obtenir satisfaction de la part des compagnies de chemin de fer. Je suis sûr que l'effet de cette législation, si, comme je le crois, on en applique les dispositions dans l'esprit qui les a fait établir, sera de faire disparaître cette méfiance si générale contre les compagnies de chemin de fer, provenant de ce que notre public a subi d'année en année des dommages pour lesquels il n'a pu encore réussir à obtenir satisfaction.

On verra ainsi disparaître peu à peu le sentiment favorable à la gestion des chemins de fer par l'Etat, sentiment dû à la croyance qu'on peut plus aisément obtenir satisfaction quand on a affaire au gouvernement. Après avoir décidé que nous ne devions pas gérer ce nouveau chemin de fer, la question s'est présentée de savoir à quelle compagnie nous devions nous adresser. Je n'ai pas encore entendu dire qu'on se soit opposé à la décision à laquelle en est arrivé le gouvernement de traiter avec la Compagnie du Grand Tronc, et par conséquent je n'ai pas à défendre cette dernière. Quant aux conditions présidant à la construction du chemin, quels sont les motifs de critique qu'on peut bien invoquer ? Mon honorable collègue le ministre des Finances a discuté ce sujet au long la semaine dernière, ainsi que mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton). Tous deux ont démontré que les

conditions présidant à la construction de la section de l'ouest équivalaient pour ainsi dire à ceci : que nous garantissons les obligations, et détenons à notre tour comme garantie une première hypothèque sur une propriété qui va coûter de 55 à 60 millions de dollars. Nous nous trouvons avoir un chemin de fer qui, avec son matériel roulant, représentera au moins une valeur de $55,000,000, et comme notre garantie ne dépassera pas $30,000,000 cette garantie se trouve à son tour protégée par une hypothèque sur une propriété représentant à peu près le double de la valeur. Voilà, assurément, un marché aussi avantageux qu'il était possible de le faire, et l'on n'a pas même essayé d'en attaquer en détail les différentes parties.

Quant à la section de l'est, nous avons deux projets à l'étude, et j'en arrive maintenant à toucher à un point où il paraît y avoir scission entre certains honorables députés de la gauche et nous-mêmes. Je ne suis pas cependant en mesure de dire si cette scission est générale parmi les membres de l'opposition. Au commencement, on nous avait fait une proposition, sujette à une alternative. On nous avait demandé d'aider à construire une ligne depuis l'extrémité de l'embranchement de North-Bay jusqu'à Port-Simpson en passant par Winnipeg. Si nous avions donné suite à ce projet, nous aurions eu, en nous en tenant au tracé soumis, 600 milles de chemin de fer touchant, pour ainsi dire, à la voie du Pacifique, et qui nous eussent été absolument inutiles, excepté pour les raccordements. Cela, cependant, ne se rattachait pas nécessairement au projet parce que nous aurions pu toujours nous diriger vers la région argileuse située au nord de Winnipeg, sans augmenter la distance. Nous avons donc ce projet d'un chemin de fer, de North-Bay à Port-Simpson, mais sans raccordements avec l'est autres que ceux que peut nous fournir actuellement le Grand Tronc. Nous avons refusé d'accepter ce projet. Nous avons refusé d'aider le Grand Tronc à s'étendre plus à l'ouest et de telle sorte que, pour ce qui est du trafic d'hiver sur cette ligne, ce trafic se serait maintenant dirigé vers Portland. Nous avons refusé de nous prêter à la réalisation de ce projet, et j'aimerais que nos honorables amis de la gauche viennent nous dire, avant la clôture de ce débat, s'ils sont oui ou non en faveur de ce projet. Si c'est là ce qu'ils veulent, le pays a le droit de le savoir. Le pays a le droit de savoir s'ils approuvent ou non l'attitude que nous avons prise ici.

Nous avons opté pour l'autre plan. Nous avons refusé de nous ranger à ce projet, et nous avons insisté sur la construction d'une voie de Winnipeg à Québec à un point central des provinces maritimes. Et le résultat est que nous allons avoir un chemin de fer qui ouvrira à la colonisation, sur une longueur de 400 milles à l'est de Winnipeg, un territoire composé en partie de terres à blé et de beaucoup de terres boisées. Ce chemin

de fer passe ensuite à travers la région argileuse de la province d'Ontario, sur une longueur de 500 à 600 milles, se dirigeant de là en droite ligne vers le littoral canadien, et nous offrant—ce qui est un point excessivement important—une route tout aussi courte et avantageuse que nous aurions jamais pu le désirer, dans les provinces de Québec et d'Ontario.

Il y a la ligne de Québec-Winnipeg, au nord du lac Témiscamingue, et cette ligne, grâce au raccordement de North-Bay à Toronto, nous offre une voie aussi courte ou à peu près aussi courte de Winnipeg à Toronto, que celle que nous avons actuellement avec le Pacifique. La distance est pour ainsi dire la même ; à la vérité, s'il faut s'en rapporter à certains levés, les chiffres seraient plutôt en faveur de la nouvelle ligne. Ainsi, tout en ayant l'avantage d'une ligne d'entier parcours, et en ouvrant à la colonisation des territoires de valeur, nous nous trouvons en outre posséder un chemin de fer nous offrant une ligne aussi excellente et aussi courte pour atteindre tous les points d'Ontario et de Québec, que par l'ancien réseau du Grand Tronc. Ainsi, nous obtenons ce que nos honorables amis ont dit que nous allions avoir tout d'abord, c'est-à-dire la ligne de North-Bay, et nous obtenons en outre l'autre ligne à des conditions qui assureront l'exécution des stipulations qui y sont attachées.

M. BORDEN (Halifax) : Puis-je poser ici une question à mon honorable ami ? Il a parlé de la ligne-mère à Québec et d'un embranchement à North-Bay. S'est-il fait une idée approximative de la quantité de grain qui devra en toute probabilité prendre la voie de Québec, et de la quantité que recevra l'embranchement de North-Bay ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je vais parler de cela dans un instant. On nous demande—et c'est là un point qui a été soulevé par mon ex-collègue (l'honorable M. Blair) dans une des lettres qu'il a écrites au premier ministre—pourquoi nous construisons nous-mêmes la partie dispendieuse de la ligne de Québec-Winnipeg, c'est-à-dire pourquoi nous fournissons l'argent pour la construction de cette partie du chemin, tandis que nous abandonnons à une compagnie la section de l'ouest, qui est la partie la plus profitable. On laisse entendre par là que nous gardons pour nous la partie du chemin la plus désavantageuse, quitte à y perdre de l'argent, et que nous permettons à une compagnie de faire de l'argent avec l'autre partie du chemin. Mais quelques instants de réflexion devront pourtant suffire à démontrer le contraire. Il est vrai que nous fournissons l'argent pour la construction de la section de l'est, à des conditions qu'il m'est inutile de discuter plus au long. Mais nous mettons pour condition, remarquez-le bien, à l'aide que nous accordons au Grand Tronc à travers les prairies et de là jusqu'à l'océan Pacifique, que cette compagnie

accepte de nous prendre la section de l'est, et de nous payer sur le coût de cette section 3 pour 100 d'intérêt. Ainsi, le projet que nous soumettons au parlement est un projet complet dans toutes ses parties, c'est-à-dire que toutes les parties du chemin, les profitables comme les moins profitables sont sujettes à une même direction, et que toutes les charges se trouvent dé la sorte équitablement réparties. Nous n'aurions pas pu procéder autrement, afin d'arriver à équilibrer toutes ces charges. Ce n'est pas ici une question d'avantager une compagnie à notre détriment; mais nous faisons un tout des deux parties, et nous nous arrangeons de telle sorte que les bénéfices de toute la ligne paieront pour les frais de construction de toute la ligne, nous assurant ainsi contre tout danger de perte. Il n'y a aucun doute que la Compagnie du Grand Tronc aurait préféré recevoir une subvention raisonnable, qui lui eût été à peu près suffisante pour construire la ligne de North-Bay à Winnipeg, sans s'embarrasser de stipulations relatives à son trafic. Elle eût préféré, comme tous les autres chemins de fer, qu'on l'eût laissé libre d'agir comme bon il lui eût semblé. Cela eût fait l'affaire du Grand Tronc, mais non pas l'affaire du gouvernement, ni celle du public canadien, et à ce sujet nous nous croyons sûrs de l'approbation de ce public.

Je désirerais maintenant dire quelques mots du caractère topographique du pays que devra traverser cette section de Québec-Winnipeg. Je vais essayer d'être aussi court et aussi explicite que possible. On a déjà fait observer avec insistance que nous ne connaissons pas beaucoup cette région, et que les quelques explorations qui y ont été faites ne nous ont donné rien de précis ou de défini. On a cherché, surtout, à jeter beaucoup de discrédit sur les rapports officiels du gouvernement d'Ontario.

Je n'avais jamais entendu dire, avant cela, qu'il fallait ajouter peu de foi à ces rapports. Ces rapports ont été soumis à l'Assemblée législative d'Ontario, et les journaux de Toronto en ont publié des extraits et ont parlé en termes dithyrambiques du superbe domaine qui était échu en partage à la population d'Ontario. Personne n'avait encore songé à mettre en doute ces rapports, avant que ce débat s'ouvrit et avant qu'on eût appris que ce gouvernement projetait de construire un chemin de fer à travers cette région. Puis, soudain, nos amis de l'opposition se sont montrés sceptiques. Eh bien! il y a certains rapports qu'ils ont eus eux-mêmes, ou que le gouvernement du Dominion a eus à diverses reprises. Je viens demander à la Chambre de jeter un coup d'œil sur une carte que j'ai, et qui représente le territoire que traversera ce chemin de fer. Les lignes vertes, qui sont assez nombreuses, comme on peut le voir, représentent les routes parcourues par les divers partis d'explorateurs de ce gouvernement qui ont traversé de temps à autre ce territoire. Quelques-unes de ces explorations ont été entreprises sous les auspices de la commission géologique, tandis que d'autres relevaient des divers gouvernements provinciaux, et ainsi de suite. Ces lignes font foi que ce pays a été traversé d'un bout à l'autre, de sorte que nous connaissons pour ainsi dire tout ce qu'il importe de connaître sur cette région. Comme j'ai pensé que nous avions là des indications précieuses, j'ai pris soin de faire résumer tous ces renseignements sous forme de memorandum que je vous demande la permission de vous soumettre. J'ai demandé à ceux que j'avais chargés de ce travail de faire les tracés de douze sections différentes, d'après les rapports en mains, et d'indiquer le caractère topographique de chacune de ces sections. Voici ce travail, M. l'Orateur, indiquant la configuration de ces diverses sections avec autant d'exactitude qu'il est possible de le faire. Mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart), en discutant cette question l'autre soir, a tiré parti du renseignement suivant au sujet de la route au nord du lac Supérieur :

Non. Le chemin sera construit—cela ne peut se faire autrement— dans la région située au nord du partage des terres, qui descend jusqu'au plateau bordant la baie d'Hudson, et qui à l'extrémité de ce plateau offre des pentes de deux cents à trois cents pieds. Entre ces pentes et le partage des terres le pays est absolument impropre à la colonisation et n'offre qu'une succession d'arbustes nains et de marais insondables que traversent des chaînes de collines rocheuses.

Voyons maintenant ce que dit le rapport officiel touchant cette même région :

Si on se dirige vers le nord-ouest, en partant de Québec, il n'est guère difficile d'arriver au Saint-Maurice. Le chemin de fer du Lac Saint-Jean suit cette direction sur un assez long parcours, puis, à partir d'un endroit situé près de la Rivière à Pierre, il se dirige vers la Tongue et la chute aux Iroquois. De là à aller jusqu'à la ligne du partage des terres il n'y a pas d'obstacles dont il vaille la peine de parler, le pays formant un immense plateau horizontal se déroulant vers l'ouest sur un parcours de 800 milles, et n'offrant pas une variation de plus de 200 pieds sur toute cette distance.

Voilà pour les pentes. Maintenant, voyons la division Saint-Maurice :

Le pays se fait de moins en moins accidenté à mesure qu'on remonte vers les sources du Saint-Maurice et de la rivière Rouge. Il y a là plusieurs étendues de bonne terre arable, comprenant en tout au moins 3,000,000 d'acres.

Il s'agit ici précisément de la région que mon honorable ami de Jacques-Cartier nous a dit être absolument impropre à la colonisation.

Les frères Hamilton réussissent bien avec leur ferme, située à 10 milles en remontant la rivière Rouge. Le pays est bien boisé. On y recontre le pin rouge, le pin blanc et le pin des rochers, l'épinette, le mélèze et le hêtre Le climat n'est pas plus rigoureux que celui de Québec. Le pays est tout à fait plat à la hauteur des terres. A 380 mil-

les de son embouchure, le Saint-Maurice est encore une grande rivière. En amont des Grandes Piles, la dernière station en remontant la vallée du Saint-Maurice, la rivière est navigable sur un parcours de 70 milles. Plusieurs explorations ont été faites dans cette partie du pays, soit par des arpenteurs, des explorateurs ou des géologues, entre autres par Richardson, Ingall et Bouchette.

C'est une des régions les plus accidentées qu'aura à traverser le chemin.

Division n° 3, le haut de la Gatineau.

A environ 100 milles de l'embouchure de la rivière Gatineau, le pays est généralement plat avec çà et là des collines rocheuses. Le sol se compose d'une argile sablonneuse. On y cultive l'avoine, l'orge, les pois, ainsi que le blé de printemps et d'automne. Il y a de partout d'excellents rapports. On y trouve, en abondance, l'épinette, le sapin, le bouleau blanc, le bouldeau noir, le frêne blanc et noir, l'érable, le pin blanc et le pin rouge. Les principaux minéraux sont le nickel, le cuivre, le fer, etc. Il y a aussi de la pierre calcaire. On rencontre d'excellentes forces hydrauliques. Les récoltes indiquent la nature du climat.

Cette région a été explorée en 1870 par James Richardson, à partir de la rivière du Désert jusqu'aux sources de la Gatineau. La région, entre les sources du Saint-Maurice et le lac Mistassini, est une immense plaine ondulée, et les bonnes surfaces arables ne manquent pas.

Division n° 4, le haut de l'Ottawa.

Cette région comprend une bonne partie du comté de Pontiac non encore organisée. Le pays est généralement plat, avec çà et là des plaines ondulées, dans la partie formant le bassin de la baie d'Hudson. Le sud est montagneux et rocheux. La partie du centre, que traverse la ligne, est plane et à pentes douces. Le sol comprend de grandes surfaces d'argile sèche à la hauteur du partage des terres; et bien qu'on ne puisse pas dire que le district du sud puisse être considéré, en totalité, comme favorable à l'agriculture, cependant il est certain qu'en plusieurs endroits se trouvent de grandes surfaces de terre arable.

Je puis ajouter qu'à partir du versant nord du partage des terres, la partie sud de la région argileuse est bien boisée, les eaux descendant vers le nord. Il faudra que le chemin de fer passe le long de la partie nord de la région argileuse ou "clay belt", si nous voulons qu'il soit en mesure de prendre tout le bois qu'on pourra tirer de cette région. Tous ceux qui savent comment se conduisent les opérations d'un chantier comprendront ce que je veux dire ici quand j'aurai fait observer que le bois ne peut que suivre le cours de la rivière, et qu'il est nécessaire que le chemin de fer traverse la région se trouvant plus bas. Sans cela, le bois ne peut pas arriver au chemin de fer. On devra construire un embranchement sur le côté nord de la région argileuse afin de tirer partie de l'aval de la rivière et permettre au bois de descendre, de telle sorte que les immenses ressources forestières d'Ontario, situées le long du versant nord du partage des terres, puissent être utilisées par le commerce.

Dans les terres basses, les forêts comprennent surtout l'épinette, le mélèze et le sapin. Sur les hauts plateaux on rencontre le bouleau, le peuplier, l'épinette et le pin rouge. Le pays a été souvent exploré depuis le commencement du siècle dernier, et on y a trouvé de l'or, du gypse, de la lignite.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra-t-il nous indiquer quelle est la page du rapport dont il nous donne en ce moment lecture ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je cite un recueil de renseignements qui se trouvent à la commission géologique. Ce recueil a été préparé, à ma demande et d'après mes instructions, par le Dr H. M. Ami, membre de cette commission, qui se tient responsable de l'exactitude des renseignements qu'il a puisés dans les rapports officiels.

M. BORDEN (Halifax) : On a fait remarquer au ministre que s'il donnait les pages, au fur et à mesure de la citation, cela serait plus commode pour nous.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis le faire, car ce sont des renseignements puisés dans un grand nombre de rapports venant de différents endroits ; mais je déposerai sur le bureau de la Chambre le recueil auquel j'emprunte ces citations, et les honorables députés pourront le consulter à leur gré. Je déposerai aussi un document indiquant où l'on peut se procurer les rapports qui contiennent ces renseignements.

Les explorations faites par la commission géologique du Canada, par les commissaires des terres de la Couronne d'Ontario et de Québec, ainsi que par les fonctionnaires du Bureau des Mines d'Ontario, contiennent des renseignements précieux sur les ressources de cette division, et tous sont favorables.

Division n° 5, Abittibi.

Minéraux—On y trouve du fer, du cuivre, des pirites de fer magnétique et de la stéatite. Et comme la zone huronnienne de roches métallifères traverse cette région, on s'attend à d'autres découvertes.

Bois—On trouve du pin blanc et du pin rouge dans toute la région. Au nord de la ligne de partage des eaux, il y a des pins mesurant 8 et 9 pieds de circonférence.

J'ai entendu dire hier soir, par l'honorable député d'Hamilton, je crois, qu'il n'y avait pas, dans cette partie du pays, d'arbres plus gros que la jambe d'un homme. Voici un rapport officiel qui déclare que ces arbres mesurent de 8 à 9 pieds de circonférence. Nos honorables amis ont une bien pauvre idée des ressources de leur pays.

Sol et climat—Tout le pays au nord de l'embouchure de la rivière de Montréal est représenté comme une plaine argileuse avec, par-ci par-là, des collines rocheuses. Il y a une différence marquée entre cette région et le pays qui est au sud. On trouve de l'argile dans toute cette région. Plusieurs acres de sol argileux ont été mis en culture au poste de la Compagnie de la baie d'Hudson, à Abittibi. Toutes les céréales ordinaires que l'on cultive dans la vallée du Saint-Laurent peuvent être cultivées à Abittibi.

Je mentionnerai en passant qu'en 1896 ou 1897, le docteur Robert Bell, de la commis-

sion géologique, a envoyé des graines de semence à un endroit appelé le Lac Wawanisipi, à 80 ou 90 milles au nord du lac Abitibi. Ces graines ont été semées et sont parvenues à maturité.

Division n° 6, Haut de l'Orignal ou Mattagami.

Nature du pays—Bonne terre arable. Le sol, qui contient de l'argile, du sable et de la glaise, fait partie du grand bassin de la rivière à l'Orignal et de ses nombreux tributaires qui prennent leur source près de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, au nord des lacs Huron et Supérieur, et même plus au sud. Le pays, vers le haut de ces rivières, est bien boisé et le terrain, qui est ondulé descend légèrement vers la baie James.

Dans la plus grande partie de cette division, le sol est propre à l'agriculture.

Division n° 7, rivière Kabinakagami.

Nature du pays—En général, pays plat, inclinant légèrement vers l'ouest. Niveau égal. Sol argileux, en grande partie. Terrains bas et marécageux par endroits, auraient besoin d'être drainés. Terrains ondulés très bien boisés.

Bois—Belle épinette, mélèze, pin "banksin", tremble, pin rouge, cèdre, partout dans la division. On y trouve aussi du bouleau blanc, du peuplier baumier.

Nous arrivons maintenant à la huitième des douze divisions de la ligne.

Division n° 8, lac Long.

Nature du pays—Bonne terre arable. Pays uni et ondulé. Prairie parsemée de collines rocheuses dans la partie sud. Plat et d'un niveau assez égal, le long de la ligne projetée.

Sol—Très fertile. Végétation abondante partout. Excellent bois.

Division n° 9, Népigon, (dans le district de la baie du Tonnerre, Ontario).

Nature du pays—En partie uni et ondulé, et en partie accidenté. La région du Népigon présente une vaste plaine coupée par des collines. Bonne terre arable. Sol, mélange d'argile, de sable et de glaise.

Bois—Un peu au nord du lac Népigon, le pays est très boisé en épinettes, pins "banksin" trembles et sapins et aussi, de place en place, de bouleaux et du mélèze.

Il y a ensuite les divisions 10, 11 et 12 à l'autre bout de la ligne, dans un pays dont on ne peut dire qu'il est propre à l'agriculture. Les derniers 300, ou peut-être 400 milles du chemin, traverseront une région dont on ne peut pas attendre beaucoup, comme pays agricole. On rencontre, ci et là, quelques bonnes terres, le long des rivières, mais elles ont peu d'étendue. Tout le pays est très boisé et fournira un trafic considérable, pendant nombre d'années, par le fait que ce chemin de fer, s'il est construit selon ce tracé, passera près de l'embouchure des rivières et se trouvera, sous ce rapport, dans une position exactement opposée à celle qu'occupe le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce dernier, malheureusement, entre Port-Arthur et la Rivière Rouge, a été construit de manière à traverser l'extrémité sud de ces rivières, et comme elles coulent vers le nord, le bois qui se trouve dans le haut de ces rivières ne peut pas être amené jusqu'à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, puisque le courant va dans l'autre direction.

Il en résulte que le chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Port-Arthur et Winnipeg, ne transporte pour ainsi dire pas de bois, si ce n'est ce qui lui vient du sud, par la voie du lac des Bois. Le chemin de fer Canadien du Pacifique passe au lac des Bois et le bois américain qui vient de la rivière à la Pluie et traverse le lac, constitue le seul trafic de bois du chemin de fer Canadien du Pacifique. La ligne que nous proposons de construire passe beaucoup plus au nord et le bois apporté par ces rivières lui fournira un trafic considérable. Je ne vois pas ce que je pourrais ajouter sur cette partie de la question. J'ai fait préparer ce rapport parce que je considérais que la Chambre avait droit à plus que des affirmations isolées, et j'ai voulu lui fournir un rapport systématique, préparé par un fonctionnaire du gouvernement et contenant tous les renseignements nécessaires sous une forme officielle.

Nous différons d'opinion avec l'opposition sur une question importante en ce qui concerne la colonisation. L'honorable député de Jacques-Cartier et l'honorable député de Lanark prétendent que le meilleur moyen d'ouvrir à la colonisation les régions inhabitées des provinces d'Ontario et de Québec est de construire des chemins de fer de colonisation entre ces régions et les centres habités des anciennes provinces. De notre côté nous croyons que le meilleur moyen d'ouvrir ces territoires à la colonisation c'est de construire un grand chemin de fer qui les traverse d'un bout à l'autre.

Il est important de bien s'entendre sur ce point. L'honorable député de Jacques-Cartier, qui représente la province de Québec, et l'honorable député de Lanark, qui représente la province d'Ontario, les deux provinces que cette question intéresse le plus, disent que nous avons tort de construire un chemin de fer qui traversera le nord des provinces de Québec et d'Ontario, et qu'il vaudrait mieux construire des chemins de fer de colonisation, partant des centres établis et s'arrêtant dans ces régions inhabitées. Ces chemins de fer auraient leurs terminus dans la forêt, c'est-à-dire nulle part. Cette politique de l'opposition, si elle était adoptée, ne réussirait pas, croyons-nous, à coloniser ces territoires d'ici à de longues années. Je demande à la Chambre de faire la comparaison entre la politique du gouvernement et celle de l'opposition. S'il n'est pas possible de faire autre chose pour coloniser le nord d'Ontario et de Québec, construisons des chemins de fer de colonisation. Cela aidera toujours. Le chemin de fer du Témiscamingue est une entreprise qui a son importance. Elle contribuera à coloniser cette partie du pays, mais lentement.

Je demande à la Chambre de comparer les résultats qui pourraient découler de la construction de chemins de fer de colonisation dans les provinces de Québec et d'On-

tario, avec les résultats que nous sommes en droit d'attendre de la construction d'un chemin de fer transcontinental traversant ces territoires dans toute leur longueur. Grâce à la politique du gouvernement, ces régions ne seront plus à l'arrière plan, perdues dans la forêt, elles seront le long d'une grande artère, sur le parcours d'un chemin de fer transcontinental. Quand le trafic de ce chemin aura pris certaines proportions, le nombre d'ouvriers employés à son exploitation formera, à lui seul, un noyau important pour la colonisation de ces régions. Et les approvionnements de toutes sortes et la main-d'œuvre, que nécessite toujours l'exploitation d'un grand chemin de fer, ne pourront manquer de donner un essor considérable à la colonisation dans ces parages.

Je suis certain que lorsque la question sera bien comprise, tout le monde s'accordera à dire que la mise en pratique de la politique ministérielle colonisera les régions septentrionales d'Ontario et de Québec beaucoup plus rapidement que l'adoption du projet recommandé par l'opposition.

L'honorable député de Lanark, que j'ai été surpris de voir combattre ce projet, demande : qu'adviendra-t-il de ma province, la province d'Ontario? Je ne comprends pas de quoi il prétend avoir à se plaindre. Nous avons dans Ontario un immense territoire non colonisé, presqu'un empire, un territoire aussi long que la distance qui sépare Windsor de Montréal et aussi large que la partie fertile de l'ancienne province d'Ontario. Nous avons dans la vallée du Saint-Maurice, dans la province de Québec, un million d'acres de terre qui n'attendent que des colons.

C'est à Ontario qu'incombe la tâche de coloniser les vastes territoires situés au nord de cette province; c'est une tâche colossale, une tâche qui mettrait à contribution toutes les ressources d'un gouvernement provincial. Et le gouvernement fédéral, sans demander à Ontario autre chose que sa part de contribution au coût total de l'entreprise, propose de construire un chemin de fer transcontinental, passant dans le centre même de ce territoire. Et cependant, l'honorable député de Lanark, parlant de cette entreprise, ne trouve qu'une chose à dire, c'est qu'elle constitue une injustice pour sa province. Mon honorable ami qui est homme de bon jugement, s'apercevra, je crois, qu'il a fait erreur, et quand il se présentera devant la population d'Ontario il constatera qu'elle ne partage pas son opinion et ne considère pas que ce projet lèse ses intérêts.

On m'a fait observer à plusieurs reprises que je devrais parler de la question du transport du blé par cette voie. Personne n'est tenu, M. l'Orateur, de faire des prédictions plus ou moins précises, sur cette question du trafic du blé. Quand l'honorable chef de l'opposition a prétendu l'autre jour que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait transporté l'an dernier 40,000,000 de boisseaux de blé et que sur cette quantité, 2,500,000 boisseaux seulement avaient été transportés entièrement par chemin de fer, j'ai eu des doutes sur l'exactitude de ces chiffres et me suis dit que mon honorable ami avait dû être mal renseigné. J'ai télégraphié au commissaire des grains, pour avoir des chiffres exacts. J'ai ici ces chiffres, et je constate que la quantité totale de grains de toute sorte expédiée du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest l'an dernier, a été de 45,087,413 boisseaux et que la quantité qui a été transportée entièrement par chemin de fer a été de 2,823,000 boisseaux de sorte que la proportion a été de 12.9 —soit 13 pour 100,—et non pas de 2½ pour 100, comme on l'avait laissé entendre à l'honorable chef de l'opposition.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas dit 2½ ; j'ai dit 6 pour 100, et je crois encore que ces chiffres sont exacts.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ceux qui me sont fournis officiellement par le commissaire font voir que la proportion transportée par le chemin de fer a été de 13 pour 100. Il est difficile de se renseigner avec exactitude dans les questions de cette nature, et je suppose que les rapports sur lesquels l'honorable député base son affirmation n'étaient pas complets.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre peut-il dire si ces 5,500,000 boisseaux ont passé au nord du lac Supérieur, par la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce détail n'est pas indiqué. Je n'ai que le total de ce qui est venu dans l'est par chemin de fer.

M. BORDEN (Halifax) : Je ferai remarquer à l'honorable ministre que je parlais de la quantité de blé par le nord du lac Supérieur sur la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Quel est le nom du commissaire qui a fait ce rapport.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Castle. L'état que j'ai ici indique la quantité de grain expédiée de l'ouest par chemin de fer, comparé à la quantité qui est venue par eau, et c'est le point qui nous occupe et qui doit être discuté en ce moment. De plus, ces chiffres ne comprennent pas la farine, et les avantages que le transport par eau offre pour le blé n'existent pas au même degré pour la farine. Cette question est discutée au long, à la page 13 du rapport de la Commission interfédérale du commerce, de 1901. On y fait remarquer que pour l'expédition de la farine, la supériorité du transport par eau sur le transport par chemin de fer n'est pas aussi grande que l'expédition du blé. Tous ceux qui s'occupent de l'expédition de ces produits savent cela. Je ne crois pas qu'il y ait deux opinions sur ce point. Avant longtemps, on expédiera beaucoup de farine des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba. Je ne crois pas qu'on puisse

jamais arriver à expédier une forte proportion de la récolte sous forme de farine, mais il est certain qu'on en expédiera suffisamment pour fournir un trafic important à un chemin de fer. Je vois aussi dans ce rapport, qu'il s'expédie de différents endroits d grandes quantités de blé par chemin de fer de préférence à la route par eau. Je vais donner ces chiffres, non pas avec l'intention d'établir que la même chose aura lieu ici, mais parce qu'ils se rapportent à la question qui nous occupe en ce moment, et aussi parce que je crois qu'ils nous aideront à nous former une opinion.

En 1901, 31,523,000 boisseaux de blé ont été expédiés de Chicago par voie mixte, et 13,969,000 boisseaux ont été expédiés par chemin de fer. En 1902, Chicago a expédié 22,000,000 par eau et par chemin de fer et 8,190,000 boisseaux, par chemin de fer. Cela démontre que le transport par eau, même dans les conditions les plus favorables, n'a pas encore le monopole de ce trafic. Parlons maintenant de la farine. En 1902, Chicago a expédié, 1,086,000 barils de farine par transport mixte et 4,752,000 barils par chemin de fer. Nous avons ici la preuve que les chemins de fer offrent plus d'avantages que la navigation pour le transport de la farine.

Nous n'avons généralement qu'une idée assez vague des prix auxquels les compagnies de chemin de fer peuvent transporter des marchandises, quand elles ont une concurrence à subir, ou quand elles ne peuvent pas obtenir plus. Je vais citer deux ou trois exemples pour faire voir ce que les chemins de fer peuvent faire. Je ne prétends pas que ce nouveau chemin de fer pourra adopter, dès le commencement, des tarifs comme ceux que je vais citer, ni que tout son trafic se fera dans ces conditions ; mais le chemin que nous construirons sera un excellent chemin, construit expressément pour transporter de lourdes charges à bas prix. Il est donc important que nous sachions dans quelles conditions des produits semblables à ceux que nous aurons à transporter, peuvent l'être dans les autres parties de ce continent. La distance moyenne entre la ville de Kansas et Chicago par les trois chemins de fer,—le Santa Fé, le Burlington et le Rock Island—est de 488 milles. Je vois à la page 15, du rapport de la Commission interfédérale du commerce, pour 1901, que l'année précédente, le tarif entre Kansas et Chicago, étaient de 5 pour 100 par cent livres. En tenant compte de la distance entre Winnipeg et Saint-Jean, par la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, on constate qu'au même tarif, le transport entre ces deux villes coûterait 11½ cents par boisseau, et si le blé peut être transporté à ce prix-là, on en aura tant qu'on voudra à transporter. Le rapport de la Commission interfédérale du commerce, pour 1900 (page 22) dit que le tarif des marchandises entre Buffalo et New-York, a déjà été de 2½ cents par boisseau. Je ne prétends pas que ce soit le tarif ordinaire, mais il a déjà été adopté et d'immenses quantités de blé ont été transportées à ce prix-là, et les compagnies eussent été disposées à le maintenir si les circonstances étaient restées les mêmes. La distance moyenne entre Buffalo et New-York, par six voies différentes, est de 443·12 milles et à ce prix, le coût du transport entre Winnipeg et Saint-Jean serait de 10·56 cents.

Depuis quatre ans le Canada-Atlantique transporte du grain de Depot-Harbour à Montréal aux prix suivants : tarif maximum, 4½ cents ; prix minimum, 2¼ cents ; et remarquez bien qu'il y a une interruption dans le transport, entre Depot-Harbour et Montréal. Le trajet se fait par chemin de fer jusqu'à Coteau, d'où il reste 42 à 45 milles à faire par eau, pour arriver à Montréal. Les prix que je viens de mentionner sont ceux que le Canada-Atlantique demande pour transporter le grain sur son chemin, le transborder, le tansporter par eau à une distance de 45 milles, et le livrer à Montréal. Ce transbordement et ce voyage de 45 milles par eau, sont certainement aussi coûteux pour la compagnie que si son chemin s'étendait jusqu'à Montréal. Je suis certain que si la Compagnie du Canada-Atlantique avait un chemin de fer allant jusqu'à Montréal elle préférerait faire tout le trajet par chemin de fer, plutôt que de faire ce transbordement et profiter de la navigation, sur un parcours de 45 milles. Or, la distance entre Depot-Harbour et Montréal est 388 milles, et depuis quatre ans les tarifs du Canada-Atlantique ont varié entre 4½ cents et 2¼ par boisseau. Au tarif minimum de 2¼ cents le coût du transport entre Winnipeg et Saint-Jean, par le Grand-Tronc-Pacifique, serait de 10·85 cents par boisseau. J'ai eu occasion, avant-hier, de causer avec un membre éminent de la Halle aux Blés de Winnipeg, et je lui ai demandé ce qu'il pensait de ce tarif de 10·85 cents, comparé à ce qu'il paie actuellement pour expédier du grain de Winnipeg à New-York, par eau et par chemin de fer. Sa réponse a été que pour le transport par chemin de fer et par eau, et eu égard à l'augmentation des taux d'assurance, occasionnée par ce transport mixte, le tarif actuel entre Winnipeg et New-York, est de 16½ cents. Notez bien que si le chemin de fer projeté peut transporter le grain à aussi bas prix que le Canada-Atlantique, il pourra le transporter de Winnipeg à Saint-Jean à raison de 10:85 cents par boisseau.

Mon honorable ami déclare catégoriquement que ce chemin de fer ne transportera pas de blé. Je ne sais pas s'il en transportera ou non, mais l'honorable député devra réfuter les chiffres que je viens de donner, avant de convaincre le public qu'il n'en transportera pas. Ces chiffres sont consignés dans des rapports officiels, à l'exception de ceux qui concernent le Canada-Atlantique que je me suis procurés privément, et comme ils corroborent les renseignements fournis par ce dernier, on ne peut pas douter de leur justesse.

Il convient de rappeler que 1,000 milles de

ce chemin, entre Winnipeg et Québec, seront construits dans la provice d'Ontario et que tout le trafic de marchandises qui se fait maintenant par chemin de fer, des différents endroits où passe le Grand Tronc, dans les provinces d'Ontario et de Québec, sans compter celui de la nouvelle ligne, à l'ouest de la ville de Québec, passera par North-Bay et Témiscamingue, sur un parcours de 1,000 milles de cette ligne qu'on dit inutile, et à traverrs la zone fertile, jusqu'à Winnipeg.

Dans de pareilles conditions il est puérile de prétendre que ce chemin de fer n'aura pas de trafic. Une semaine après avoir été inauguré, il aura à transporter beaucoup de marchandises de l'est du Canada. Je dois dire ici que la distance, telle que calculée par voie de Chicago et des lignes américaines, par lesquelles passe ce trafic depuis quelques années—surtout avant l'arrangement conclu il y a deux ans entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique—est de 1,400 milles par une voie, et de 1,394 par l'autre. La distance entre Toronto et Winnipeg par la ligne du Grand Tronc jusqu'à North-Bay, de là par la ligne du Témiscamingue et ensuite par la ligne projetée, sera de 1,171 milles, soit de 200 milles plus courte que la route par laquelle ce trafic s'est fait pendant plusieurs années, par voie de Chicago.

Il est impossible que la nouvelle ligne soit un peu plus longue ; il n'est pas facile de dire au juste quelle en sera la longueur, mais elle n'excèdera certainement pas 1,200 milles. La distance entre Toronto et Winnipeg, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, est comme suit : de Toronto à North-Bay, 226 milles, de North-Bay à Winnipeg, 1,060 milles, soit une longueur totale de 1,286 milles contre 1,200 milles qu'aura la nouvelle ligne. On voit donc qu'en accordant une certaine marge pour les détours, la longueur du nouveau chemin sera virtuellement la même que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. La ville de Toronto sera donc reliée à l'ouest, par ce nouveau réseau, aussi directement qu'elle l'est actuellement par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous aurons donc la concurrence et de plus grandes facilités. De Montréal et de Toronto, les distances seront à peu près les mêmes, de sorte que nous nous trouverons à avoir tous ces moyens de communication, aux conditions les plus favorables.

Il y a encore un autre trafic dont je dirai quelques mots. C'est celui des bestiaux. Je citerai à la Chambre un ou deux faits qu'elle ignore peut-être, vu qu'il n'en a pas encore été question. Une des grandes industries des Territoires du Nord-Ouest consiste dans l'engraissement des bestiaux, par opposition à l'élevage. L'an dernier, on a importé dans les territoires pas moins de 50,000 jeunes animaux ? Il en est venu 25,000 de la bonne de ranches, pour être engraissés et expédiés sur le marché anglais. Où achète-t-on ces animaux ? Il en est venu 25,000 de la bonne vieille province d'Ontario, et M. Crawford, le député conservateur d'une des divisions de Toronto, à la législature provinciale, prétend qu'on n'a pas actuellement les facilités nécessaires pour expédier les animaux au Nord-Ouest ; il veut que le Grand-Tronc-Pacifique soit construit. Où s'est-on procuré les autres animaux ? On les a fait venir du Mexique. Les cultivateurs de la province de Québec et des provinces maritimes ne pourraient-ils pas élever des animaux pour approvisionner les engraisseurs des plaines du Nord-Ouest ?

Il suffit de mentionner ce fait pour comprendre quelle industrie profitable ce serait pour les cultivateurs des provinces de l'est, qui ont tous les avantages nécessaires pour faire de l'élevage, mais qui n'ont pas les pâturages pour engraisser leurs animaux et les mettre à point pour le marché anglais. Dans une seule année, nous avons fait venir 25,000 animaux maigres du Mexique, parce que nous n'avons pas les facilités de transport suffisantes pour venir les chercher dans l'est du Canada. Non seulement nous n'avons pas les facilités nécessaires pour envoyer nos animaux dans les Territoires du Nord-Ouest, mais nous en manquons aussi pour les ramener ici, après qu'ils ont été engraissés. M. J. T. Gordon déclare dans une entrevue qu'il a dû expédier, l'an dernier, 3,000 têtes de bétail par les lignes américaines, parce que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne lui offrait pas les facilités nécessaires. Cette industrie en est encore à ses débuts dans les Territoires du Nord-Ouest. L'an dernier l'ouest a expédié 42,000 têtes de bétails ; c'est déjà considérable, mais ce n'est qu'une bagatelle, comparé à ce qui se fera plus tard. Une partie de cette industrie consiste dans le transport des animaux non engraissés et le nouveau chemin de fer sera pour cela dans des conditions contre lesquelles les autres lignes pourront difficilement lutter. Il traversera une région septentrionale où les animaux abonderont et où l'on aura tous les avantages possibles pour les expédier au Nord-Ouest. Voilà donc encore une industrie qui sera une nouvelle source de profits, dès que la voie sera construite.

J'aimerais maintenant à dire quelques mots des espérances qu'on peut entretenir sur l'avenir de cette entreprise, au point de vue financier. J'ai été témoin des progrès de l'ouest et j'ai pu constater les changements que ces progrès ont apportés dans la situation financière des compagnies de chemin de fer. Les bénéfices nets du chemin de fer Canadien du Pacifique, durant l'exercice terminé le 30 juin 1902, ont été de $14,085,000 et l'an dernier, de $15,000,000. Cette entreprise a été très heureuse et si la compagnie était appelée demain à rembourser tout ce qu'elle a reçu en argent ou en terre, à titre de subvention, elle serait encore solvable, solidement assise et prospère. Or, la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Qué-

bec et Winnipeg sera plus avantageuse que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Sur la moitié de son parcours, elle aura un trafic de bois considérable qui contribuera constamment à grossir les recettes. Le territoire qu'elle traversera contient d'excellentes terres arables qui, dans un avenir rapproché, fourniront aussi une quantité raisonnable de trafic. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, au contraire, a été construit sur la rive nord du lac Supérieur. Il passe à travers un pays de montagnes qui ne donnait pas alors, et ne donne pas aujourd'hui, une seule livre de trafic. Les pentes et les courbes rendent l'exploitation de ce chemin difficile. La partie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui longe la rive nord du lac Supérieur est absolument improductive. Dans les prairies, la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique passe aussi par les endroits les moins avantageux des territoires. Il n'était pas possible de choisir un plus mauvais tracé, à moins de passer le long de la frontière internationale.

La ligne du Grand-Tronc-Pacifique, au contraire, depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes Rocheuses, passera à travers un territoire dont chaque mille est d'une étonnante fertilité. Cela paraît incroyable et, cependant, les renseignements que possède le gouvernement justifient ce que je viens de dire. Il n'y a pas au monde de territoire aussi étendu ayant la même fertilité.

Dans la Colombie Anglaise, la compagnie, pour des raisons qu'elle doit connaître, mais qui n'ont jamais été expliquées d'une manière satisfaisante, a choisi le défilé du Cheval-qui-Rue, qui est le plus mauvais de tous, et dans la Colombie Anglaise le chemin traverse un territoire qui est probablement le moins productif de tous ceux qui auraient pu être chosis. La compagnie a souffert de cette erreur. Pendant des années, le chemin n'a eu d'autre trafic que celui que lui apportait sa propre construction à travers la partie est de la Colombie Anglaise. Le Grand-Tronc-Pacifique au contraire, depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à la côte du Pacifique, traversera un pays aussi riche en bois et en terres arables que tout ce que l'on peut trouver au Canada. N'oublions pas, non plus, qu'à l'époque de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique nous ne recevions pas d'immigration du dehors. Les cultivateurs des pays étrangers ne venaient pas s'établir au Canada ; en 1881, du moins, leur nombre n'était qu'une quantité négligeable, et cela a également nui au chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette compagnie avait des douzaines d'agents occupés à attirer des colons dans l'ouest, mais ils n'eurent guère de succès, et pendant des années, il n'y a pour ainsi dire pas eu d'immigration dans le pays d'où le chemin de fer Canadien du Pacifique devrait attendre son trafic. Les seuls immigrants qui soient allés au Nord-Ouest venaient des provinces de l'est. Mais quelle est la situation aujourd'hui ? Cent vingt-cinq mille immigrants sont venus au Nord-Ouest l'an dernier. Si l'immigration continue dans cette proportion pendant 10 ans encore, a-t-on songé à ce que cela rapportera au Grand-Tronc-Pacifique ? Il est facile de saisir la différence qu'il y aura entre ce nouveau chemin et le chemin de fer Canadien du Pacifique qui a été des années et des années sans avoir de colons. N'oublions pas, non plus, qu'à ses débuts le chemin de fer Canadien du Pacifique n'avait pas de raccordement avec l'est du Canada, et par conséquent, aucun moyen de se procurer du trafic. Cette compagnie fut obligée d'aller à Montréal et de se mettre à l'œuvre, au prix d'énormes sacrifices, pour construire une ligne parallèle à celle du Grand Tronc par tout le Canada. Le Grand-Tronc-Pacifique, au contraire, sera relié dès le premier jour avec un réseau complet, possédant des ramifications dans tout le pays. Nous pouvons difficilement nous faire une idée de la différence que cela peut faire dans la quantité de trafic que ce chemin aura à transporter. Tenons compte de tous ces faits ; considérons les avantages que possède cette compagnie et demandons-nous s'il est possible qu'un homme de jugement sain doute un instant que cette compagnie ne remplisse ses obligations envers le gouvernement.

M. l'Orateur, j'ai parlé beaucoup plus longtemps que je me le proposais, et j'en demande pardon à la Chambre. Il ne me reste plus qu'un point à traiter. Depuis l'avénement du gouvernement actuel, il existe dans les Territoires du Nord-Ouest un état de choses en vertu duquel la plus grande partie des sections impaires des terres publiques est gardée en réserve, par suite de l'obligation dans laquelle nous sommes d'en céder de grandes quantités aux compagnies de chemin de fer. Depuis de longues années, il est d'usage d'arpenter le territoire et de le concéder en sections paires et impaires, et de garder ces dernières pour subventionner les chemins de fer. Les sections paires sont affectées aux homesteads. Il ne nous a pas été permis de toucher aux sections impaires, que nous pouvons être appelés à livrer à diverses compagnies de chemin de fer, en vertu d'engagements pris par le gouvernement précédent. Je ne dis pas que cela était bien ou mal. Je ne fais qu'expliquer la situation dans laquelle nous nous trouvons. Mais j'espère que d'ici à deux ou trois semaines, nous aurons réussi à conclure un arrangement définitif, par lequel toutes les compagnies de chemin de fer qui ont des réclamations relativement à des subventions en terres, y compris le chemin de fer Canadien du Pacifique, accepteront un reglement final. Grâce à cela, une énorme quantité de sections impaires reviendra au gouvernement et nous pourrons en disposer de la manière que le parlement nous y autorisera. J'espère soumettre prochainement à la Chambre un projet concernant l'usage que nous devons faire de ces terres. Le pre-

mier principe de ce projet, est que le colon actuellement établi sur une section paire, aura la préférence pour acheter la section impaire qui avoisine la sienne, à un prix qui sera déterminé dans le bill. Si nous entreprenons prochainement de vendre quelque chose comme 50,000,000 acres de terre dans les Territoires du Nord-Ouest, nous avons tout lieu de croire que nous pourrons en disposer assez rapidement et, pour nous en convaincre, nous n'avons qu'à constater la rapidité avec laquelle les compagnies de chemin de fer et les compagnies immobilières vendent leurs terrains.

Sur ces 50,000,000 d'acres, divisés en section impaires—les sections paires seront réservées aux colons—il y en a 20,000,000 ou 25,000,000 qui sont tellement éloignés de toutes voies de communication, qu'elles n'ont absolument aucune valeur monétaire. Je suis convaincu que dix ans après que ce chemin sera terminé, 20,000,000 d'acres de terre qui appartiennent aujourd'hui au gouvernement, auront acquis une valeur d'au moins $3 l'acre. Il ne peut pas y avoir de doute à ce sujet. La chose est déjà arrivée et elle arrivera certainement encore. J'ai tenu à donner ces explications, pour faire voir que ce chemin de fer, loin de coûter quelque chose au pays, augmentera la valeur des propriétés de l'Etat dans une proportion suffisante pour payer quatre fois le coût du chemin. Je n'ajouterai plus qu'un mot : que l'on considère cette entreprise dans ses grandes lignes ou dans ses détails, que l'on considère les résultats qu'on en peut attendre, et on reste convaincu que c'est une entreprise que la Chambre ne peut manquer d'appuyer avec enthousiasme.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : M. l'Orateur, il y a quelques jours, lors de la présentation de ce bill, j'ai eu l'occasion de présenter quelques remarques. J'ai discuté les détails du projet qui nous était soumis, du mieux que j'ai pu, n'ayant pas eu l'occasion de voir le bill avant que l'honorable premier ministre eût proposé son adoption en première délibération. Depuis, j'ai eu le temps de l'étudier et je me propose d'ajouter quelques commentaires et d'expliquer les raisons qui me forcent à combattre ce projet. Cependant, avant d'en discuter les mérites, je me permettrai de relever certaines affirmations faites par l'honorable ministre de l'Intérieur et quelques autres orateurs de la droite qui l'ont précédé. L'honorable ministre de l'Intérieur, avant d'entrer dans le vif de la question, s'est attaqué au discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M.Blair). Dans quelques instants, je parlerai plus au long de l'histoire de cette question, mais pour le moment, il y a un point que je tiens à élucider. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit qu'il n'avait entendu parler de ce projet qu'une couple de semaines avant sa présentation—je parle du bill du Grand-Tronc-Pacifique, qui a été discuté à fond devant le comité. Il nous a dit aussi qu'il n'avait entendu parler du projet de prolonger le chemin jusqu'à Moncton, que vers le milieu de la session et que la première idée avait été de construire un chemin depuis North-Bay ou Gravenhurst jusqu'au nord de Winnipeg, ou jusqu'à Winnipeg même, en traversant la section des prairies et la partie montagneuse jusqu'au Fort-Simpson, ainsi qu'un embranchement partant de la voie principale et allant jusqu'au lac Supérieur.

A ma grande surprise, l'honorable ministre de l'Intérieur nous apprend que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux connaissait tout le projet et avait été nommé membre d'un sous-comité du Conseil chargé de rédiger le bill qui nous est maintenant soumis. Si l'honorable député (M. Blair) a fait partie de ce sous-comité, il a dû entendre parler de la ligne de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton. Dans tous les cas, mon honorable ami a nié de la manière la plus catégorique avoir entendu parler du projet de construire une ligne entre Lévis et Moncton.

Ce projet a été conçu à la suite de la requête du Grand Tronc qui demandait à étendre son réseau de manière à obtenir une partie du trafic de l'ouest. Je ne crois pas que ce projet aurait rencontré une sérieuse opposition de la part du parlement. Il entraînait peut-être la construction d'une ligne parallèle, mais l'opinion générale semblait être que si un nouveau chemin de fer devait être construit à travers les prairies, on devait permettre au Grand Tronc de pénétrer dans cette partie du pays. Mais à notre grande surprise, après plusieurs jours de retard, on a ajouté à ce projet du Grand Tronc, la construction d'une ligne de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton. On ne nous a jamais expliqué la nécessité de cette ligne et on ne nous a jamais démontré son utilité comme entreprise financière. Il est évident que si l'on veut que ce chemin ait quelque utilité, il devra être construit dans les conditions mentionnées par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Si on veut que ce chemin ait du trafic, il faudra que ce soit un chemin moderne, très solide, sans pentes ni courbes. Cette partie du pays n'a pas été explorée. Pas un orateur de la droite ne nous a parlé du coût probable d'un chemin de fer dans cette partie du pays. Nous avons entendu nombre de belles tirades sur le développement de l'ouest, sur les légions d'immigrants qui viendraient peupler les prairies, les millions de boisseaux de blé qui sortiraient de ces régions, mais nous n'avons rien entendu d'autorisé concernant la possibilité de construire un chemin de fer utile à travers cette partie du pays.

L'honorable ministre a cherché à expliquer la question. Il prétend que la manière

de construire un chemin de fer, c'est d'obtenir une charte du parlement et de commencer les travaux ensuite. Je me permettrai de lui faire remarquer la différence entre ce qu'il dit et la conduite du gouvernement. Ceux qui demandent une charte se rendent compte de la possibilité de construire le chemin. Ils font faire des explorations avant de se lancer dans une entreprise, mais dans le cas actuel, on demande au parlement de voter des sommes énormes pour construire un chemin au sujet duquel on n'a jamais fait la moindre étude topographique.

L'honorable ministre de l'Intérieur et l'honorable premier ministre ont tenté d'expliquer que le gouvernement possédait tous les renseignements nécessaires, concernant ce projet. Ils nous ont expliqué que des explorateurs avaient parcouru ce pays en tous sens et avaient indiqué en partie le tracé à suivre, que sir Sandford Fleming avait donné le tracé exact de cette partie du chemin entre Lévis et Moncton, que le gouvernement se propose de construire.

Je m'occuperai d'abord de cette partie du discours de l'honorable ministre de l'Intérieur. La distance actuelle entre Lévis et Moncton, d'après le ministre des Finances, est de 497 milles. Sir Sandford Fleming dit que la distance entre Chaudière et Moncton est de 400 milles ou 440 milles, en ajoutant 10 pour 100 pour les courbes, cela raccourcirait la distance de 60 milles. L'honorable ministre des Finances nous a donné les raisons qui le justifient d'approuver le projet. Il a lu des extraits d'un rapport de sir Sandford Fleming fait en 1864 et contenant une description de cette partie du pays, mais il a soigneusement éliminé de cette citation tout ce qui concerne les courbes et le niveau. La route projetée part de Lévis et longe l'Intercolonial jusqu'à la Rivière-du-Loup et peut-être la Rivière-Ouelle. Le point le plus rapproché où le nouveau chemin s'éloignera de l'Intercolonial pour se diriger vers Moncton en contournant l'Etat du Maine, serait à environ 100 milles de Lévis. Sur une distance de cent milles à partir de Lévis, il n'y aura pas plus de 15 milles entres le deux voies ferrées. Une ligne de la Rivière-Ouelle ou de la Rivière-du-Loup jusqu'à la frontière du Maine ou jusqu'aux lacs infranchissables qui se trouvent au nord de cette frontière, ne s'éloignerait pas, non plus, de plus de 15 milles de l'Intercolonial actuel. D'après les explications du premier ministre la ligne se rendrait ensuite à Edmundston et de là à Moncton en passant à ou près de Chipman.

Le rapport de sir Sandford Fleming fait voir l'absurdité de construire une ligne entre Edmundston et Moncton. Le seul tracé possible entre ces deux localités, est celui du chemin de fer qui existe déjà, entre Edmundston et Woodstock. A Woodstocck, il faut nécessairement dévier vers l'est jusqu'à un endroit appelé Gibson, où il y a déjà un chemin de fer.

De Gibson on se rendrait à Chipman et de là à Moncton. Si l'on calcule la distance depuis la pointe Lévis jusqu'à la vallée du fleuve Saint-Jean, jusqu'à Woodstock, puis à Gibson et Chipman jusqu'à Moncton, il est facile de se rendre compte que ce tracé n'a pas un mille de moins que celui de l'Intercolonial actuel. Tout le monde se rappelle que lors des explorations qui ont été faites pour la construction de l'Intercolonial le Grand Tronc était à construire une ligne jusqu'à Trois-Pistoles et que la province du Nouveau-Brunwick faisait construire le chemin "European and North American" qui était déjà construit jusqu'à Moncton. A cette même époque, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avait construit un chemin de fer jusqu'à Truro. Ces différents endroits étaient les points de repère qu'il s'agissait de relier entre Moncton, Trois-Pistoles et la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle. Cette nouvelle ligne formerait presqu'un triangle isolé entre ces trois points. De nombreuses explorations ont été faites sur la rive nord du Saint-Laurent pour trouver une route allant jusqu'à Moncton. On en a fait beaucoup aussi, pour relier Truro à Moncton. Après toutes ces études, c'est le tracé actuel de l'Intercolonial qui a été jugé le plus avantageux. Puisque le ministre des Finances cite sir Sandford Fleming comme une autorité sur cette question, je me permettrai de citer ce que dit cet ingénieur de ce tracé :

> Une ligne droite entre Moncton et la Rivière-du-Loup passe entièrement sur le territoire britannique, bien qu'à Little Falls elle soit à deux ou trois milles de la frontière américaine. Cette ligne a 260 milles de long.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Que dit-il du chemin entre Truro et Moncton?

L'honorable M. HAGGART : Truro et Moncton—j'ai déjà entendu l'honorable député traiter cette question. Il a déjà prétendu pouvoir faire une tracé exact, de mémoire, à l'œil. Il prétend que les ingénieurs lui ont dit qu'il existait entre Truro et Moncton un tracé beaucoup plus favorable que celui qui a été choisi et que ce tracé aurait été adopté sans la grande influence de sir Charles Tupper qui a réussi à amener le chemin à Springhill. Il est étrange que l'honorable député ne se soit aperçu de cela que sept ou huit ans après.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je demande pardon à mon honorable ami. Je connaissais l'histoire de ce chemin de fer et tout ce qui s'y rapporte avant de venir siéger dans cette Chambre.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député était ici en 1872 et en 1873.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Oui, et en 1867 aussi.

L'honorable M. HAGGART : De 1867 à 1873. Sir Charles Tupper qu'il accuse d'avoir détourné le chemin au détriment de la population de la Nouvelle-Ecosse n'a-

vait pas de plus chaud partisan que mon honorable ami (M. Ross).

M. ROSS (Victoria, N.-E.): Vous vous trompez encore.

L'honorable HAGGART : Mon honorable ami peut avoir le compas dans l'œil, mais sir Sandford Fleming n'en affirme pas moins dans son rapport que la route actuelle était la plus favorable que l'on pût choisir pour aller à Moncton. Nous avons heureusement dans les explorations qui ont été faites en 1864, une foule de renseignements sur la possibilité de construire cette ligne courte dont l'honorable premier ministre nous a fait une si belle description. Il nous a dit que le temps est passé où un voyageur consentait à faire 50 ou 60 milles de plus pour arriver à destination. Il nous faut des communications rapides, car nous vivons à une époque où le temps est précieux. Nous voulons pouvoir aller rapidement d'un endroit à un autre. On pourrait croire qu'on ne rencontrera pas la moindre difficulté pour construire une ligne que l'honorable ministre prétend être 60 milles plus courte que l'Intercolonial actuel, tandis que l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) porte cette différence à 205 milles. Voyons ce que dit sir Sandford Fleming sur ce point. Les expertises les plus précises ont été faites entre Moncton et Edmundston, pour trouver un tracé court et rapide entre ces deux villes :

Une ligne droite, entre Moncton et la Rivière-du-Loup passe entièrement sur le territoire britannique, bien qu'à Little-Falls, elle soit à 2 ou 3 milles de la frontière américaine. Cette ligne a 260 milles de long.

Le rapport ajoute qu'il serait impossible de construire un chemin de fer par un de ces tracés, puis il dit :

Chacun de ces tracés offre de nombreuses difficultés qui obligent de s'écarter considérablement de la ligne droite et même si la route était praticable les autorités militaires condamnent la construction d'un chemin de fer intercolonial par aucun de ces tracés qui touchent presque à la frontière américaine.

Ce tracé est donc impraticable.

En partant de la Rivière-du-Loup et en suivant une ligne passant à la distance prescrite de la frontière du Maine, pour aller jusqu'à Saint-Jean, il faut traverser la chaîne de montagnes qui sépare le Saint-Laurent de la rivière Restigouche, et on atteint une élevation de près de 2,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, et de plus, le pays est très accidenté. A tout moment, on rencontre des élévations moindre qui traversent la ligne à angle droit. Ces élévations varient entre 1,000 et 2,000 pieds au-dessus du niveau de la mer et sont séparées par des cours d'eau au nombre desquels on peut mentionner le lac Témiscouata, la rivière Toledi des lacs Squatook et les tributaires de la rivière Verte. Plusieurs de ces cours d'eau sont à moins de 500 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Sir Sandford Fleming dit encore :

Une exploration semblable, entreprise entre le Saint-Laurent et la rivière Restigouche, durant l'hiver de 1863-64, nous a fourni de nouveaux renseignements, mais n'a pas eu plus de succès.

Que pense l'honorable député de Norfolk-nord d'un chemin de fer qui, pendant 7 ou 8 milles, aurait une ascension d'au moins 70 pieds par mille, et qui pendant les six ou sept milles suivants aurait une pente à peu près semblable en sens contraire ?

M. EMMERSON : Je comprends que l'honorable député parle de l'exploration entre la Rivière-du-Loup et Edmundston, et jusqu'au fleuve Saint-Jean.

L'honorable M. HAGGART : Je parle des explorations faites entre la Rivière-du-Loup et la rivière Restigouche. Je parle aussi des explorations entre Edmundston et Moncton. Il faut nécessairement que ce chemin se rende à Edmundston.

Il n'y a pas d'autres routes possibles. A 15 milles au sud de la Rivière-Ouelle ou de la Rivière-du-Loup, il doit contourner l'Etat du Maine pour arriver à Edmundston et de là se rendre à Moncton. On a prétendu qu'il y avait une route possible entre Edmundston et Moncton, mais sir Sandford Fleming a démontré que cette route était impraticable et il suffit de lire son rapport en entier pour constater que la seule route qu'il recommande est celle qui irait jusqu'au fleuve Saint-Jean, près de Woodstock, pour tourner vers l'est dans la direction de Gibson ou vis-à-vis Frédéricton, de Frédéricton à Chipman et de Chipman à Moncton. La seule route praticable que je connaisse dans cette partie du pays, est aussi longue que celle de l'Intercolonial, avec des pentes et des courbes beaucoup plus fortes.

On demande au parlement de dépenser des sommes considérables pour construire un chemin qui, d'après l'honorable député de Norfolk-nord, devra être un chemin de première classe et dont les pentes ne devront pas excéder 4-100 pieds pour 100, ou environ 21 pieds par mille. L'honorable député nous a dit hier que M. McNichol du chemin de fer Canadien du Pacifique et d'autres spécialistes, lui ont déclaré qu'avec un chemin construit dans ces conditions il est possible de faire concurrence au transport par eau. C'est pour cette raison qu'il accorde la préférence au transport par chemin de fer sur le transport par eau. D'après le ministre des Finances, nous avons dépensé pour l'Intercolonial $68,900,000 et il faut ajouter à cette somme les dépenses faites cette année, imputables sur le capital. L'honorable ministre de l'Intérieur porte le coût de l'Intercolonial à $70,000,000 et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux à environ $72,000,000. Que nous donnerait la construction de cette nouvelle ligne ? Telle que décrite par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, à partir de Lévis, elle serait parallèle à l'Intercolonial jusqu'à la Rivière-Ouelle. Quelle sera l'utilité de ce chemin ? Pourquoi le construit-on ? Est-ce

pour apporter du trafic à l'Intercolonial ? Augmentera-t-il d'une tonne le trafic de l'Intercolonial ? Non. Que résulterait-il, au point de vue du trafic, si on utilisait l'embranchement de Chipman ou si le Grand Tronc construisait une nouvelle ligne entre Chipman et un point à 33 milles au nord de Saint-Jean, où cet embranchement se relierait à l'Intercolonial ? On se servirait de l'Intercolonial sur une distance de 33 milles de Saint-Jean à Chipman, et le reste du chemin serait abandonné. Pas une seule livre de marchandise, partant de Saint-Jean, ne passerait par l'ancien chemin de fer de l'Intercolonial, pour se rendre à Lévis. Toute cette partie à travers laquelle passe l'Intercolonial : Témiscouata, Bonaventure, Matane, et le reste serait privée d'un service efficace de chemin de fer. On ne ferait pas circuler le même nombre de voitures, ni pour les marchandises, ni pour les voyageurs, puisqu'il faudrait faire un service double ; et il est évident que si ce nouveau chemin de fer est construit, une grande partie de l'Intercolonial actuel sera abandonnée. Si la nouvelle ligne est plus courte, et si ses pentes sont plus douces, c'est par là que se fera le trafic entre Halifax et Lévis. Si le nouveau chemin allant à Moncton est tel que nous le promettent l'honorable premier ministre et le ministre de l'Intérieur, c'est par là que se fera le trafic, et il n'est pas étonnant que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) proteste contre l'injustice qui serait faite à la population établie le long de l'Intercolonial. Non seulement on ruinera un chemin qui a coûté $70,000,000 au pays, mais on fera un tort considérable à ceux qui sont allés s'établir le long de ce chemin de fer. Si tout ce qui doit être imputé sur le revenu était pris à même les recettes, et non imputé sur le capital, les déficits, depuis nombre d'années, seraient de $1,500,000 par année, et si le nouveau projet est mis à l'exécution, ces déficits ne feront qu'augmenter. Jamais être humain n'a conçu projet plus insensé.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. HAGGART : Je ne puis pas croire que le gouvernement se décidera à construire cette partie du chemin, quand il aura des levés exacts. Ceux sur lesquels le premier ministre s'appuie démontrent clairement que la construction d'un chemin de fer est impossible dans cette partie du pays ; qu'il n'est pas possible d'y construire un chemin de fer moderne. Quand sir Sanford Fleming fit son rapport, il y a plus de trente ans, il parlait d'un chemin de fer ayant des pentes de 70 pieds et des courbes inférieures à celles qui sont admises aujourd'hui sur une ligne de première classe. Tout l'argent, tout le crédit du gouvernement ne suffiraient pas à la construction d'un chemin de fer comme celui dont parle l'honorable député de Norfolk-nord entre Moncton et Lévis. Quel profit pourrait-on retirer aujourd'hui d'un chemin de fer qui, sur des longueurs de 5 ou 6 milles, ferait une ascension de 75 pieds par mille et descendrait ensuite pendant 5 ou 6 autres milles. Il suffit d'exposer ce projet pour en faire voir l'absurdité, et faire comprendre qu'il ne pourrait jamais être utilisé dans des conditions avantageuses.

Le ministre des Finances prétend que ce chemin pourrait être construit pour huit millions de dollars. Si les pentes ne sont pas plus fortes que celles qui sont admises sur un chemin de fer moderne on ne pourra jamais le construire pour ce prix-là. Le pays serait frappé de stupeur s'il savait ce que doit coûter la construction, à travers cette partie du pays, d'un chemin de fer comme celui dont parle l'honorable député de Norfolk-nord.

La section suivante du chemin traverse le pont et pénètre dans la ville de Québec. On prétend que ce pont possède, à l'heure qu'il est, des arrangements avec une demi-douzaine de chemins de fer. Le ministre des Finances calcule que la contribution de la ligne transcontinentale pour l'usage de ce pont sera d'environ de $2,000,000. Ce chiffre me paraît raisonnable. Je ne sais pas ce que coûtera ce pont, mais si cette ligne s'en sert il lui faudra payer pour ce privilège, et l'on prétend que lorsque le pont sera fini il aura coûté entre $5,000,000 et $6,000,000. Le ministre des Finances en estime le coût à $4,500,000 et une somme de deux millions serait probablement une compensation équitable, pour l'usage de ce pont, par le chemin de fer du gouvernement.

Partant de Québec, le chemin se dirige vers l'ouest, jusqu'au lac Abittibi. Le premier ministre et le ministre de l'Intérieur nous ont fait une magnifique description de cette partie du pays. Ce dernier a déposé sur le bureau de la Chambre une carte indiquant les routes suivies par ses employés, et partageant cette région en douze zones ; et le docteur Ami, un fonctionnaire du gouvernement, donne une description de chacune de ces zones. L'honorable ministre me permettra de lui faire observer, tout d'abord, que le chemin entre Québec et le lac Abittibi ne franchit pas la ligne de division des eaux. Cette ligne infléchit légèrement vers le lac Abittibi et c'est cette ligne de division des eaux entre le Saint-Laurent et la baie d'Hudson que devra suivre le chemin de fer.

Quiconque a voyagé dans le nord du Canada sait qu'on y rencontre de nombreuses chaînes de montagnes de granit, une multitude de petits lacs et beaucoup de grands. Je souhaite du fond de mon cœur que cette partie du pays soit l'Eldorado dont parle le premier ministre. Mais c'est un pays à travers lequel il sera excessivement difficile de construire un chemin de fer moderne, un chemin égal au Grand Tronc, un chemin à pentes douces, avec des rails de 90 livres. Un chemin comme celui-là dans cette partie du pays coûterait des sommes fabuleuses.

Je souhaite aussi qu'on y trouve tous les minéraux dont parle l'honorable ministre. Je souhaite que la puissance hydraulique décrite par le ministre des Finances soient utilisée par la science, mais il faudrait en vérité que cette puissance hydraulique fût bien puissante pour faire de ce chemin une entreprise avantageuse. Je ne veux pas décrier cette partie du pays et on y trouvera peut-être des forêts qui donneront à ces terres une valeur supérieure à celle des terres les plus fertiles d'Ontario.

Comme tout le monde, je souhaite qu'on y trouve des minéraux en abondance, mais nous n'avons sur ce point d'autres renseignements que l'affirmation du ministre de l'Intérieur, qui dit que ses fonctionnaires ont trouvé sur les rives du lac Abittibi du fer, de la galène et de la stéatite ou pierre savonneuse. Ce sont tous les renseignements que nous possédons.

Partant de là pour se diriger vers l'ouest, le chemin de fer franchit la ligne de division des eaux et rencontre plusieurs fleuves qui sont probablement les plus grands du Canada. Il est inutile de les nommer, mais li y en a sept ou huit sur lesquels des ponts coûteront excessivement cher. En allant plus à l'ouest encore, on rencontre d'autres fleuves qui se jettent dans la baie James, et qui forment les sources de l'Orignal, qui serait très difficile à traverser. Le ministre de l'Intérieur prétend qu'il y a à cet endroit un plateau de terre arable capable de donner asile à une nombreuse population. J'ai expliqué, lorsque le bill a été présenté, que la chaîne de montagnes de granit qu'il y a dans cette partie du pays s'étend sur le côteau d'épanchement, du côté de Québec, jusqu'à la baie James. En arrière de cette rangée de montagnes il y a un vallon à trois ou quatre cents pieds plus bas, et ce vallon n'est qu'à 50 milles de la baie James. Dans cette section il y a peut-être des terres arables et il est possible que le terrain soit assez uni. Vu que ces terres sont beaucoup inférieures à l'attitude de Winnipeg, il est possible aussi, que sa situation septentrionale n'influe pas beaucoup sur le climat, et que plus tard cette région soit habitée par une population nombreuse, jusqu'à Brunswick House.

Ce chemin de fer passe-t-il près de là ? Il passe à environ 50 milles au sud du lac Abittibi, qui est à 170 milles de la baie James ou 120 milles des terres arables les plus près. Ce chemin ne sera donc d'aucune utilité pour la colonisation de cette partie du pays.

En allant encore plus à l'ouest, après avoir franchi ces rivières, le chemin passe au nord du lac Témiscamingue. Je crois que l'intention est de le faire passer à 70 milles au nord du prolongement que le gouvernement d'Ontario fait construire jusqu'au lac Témagami. Quelle est la nature du pays, dans cette direction ? Nous n'en savons rien. Le chemin est-il près du plateau fertile de la baie James ? Non, il en est bien éloigné.

M. HAGGART.

Il passe entre le plateau et la ligne de division des eaux et à travers des montagnes de granit hautes de 300 ou 400 pieds, et ce pays, quoiqu'en dise le ministre de l'Intérieur, est incapable de donner asile à une nombreuse population. On n'y rencontre que des montagnes de granit séparées les unes des autres par des marécages.

L'honorable ministre nous montre une carte sur laquelle on remarque que toutes les lignes sont tracées du nord au sud. Elles ont été tracées ainsi parce que celui qui a préparé la carte avait le souci de sa réputation. Il partage le pays en douze zones, établies d'après les récits des explorateurs, sur les rives de ces différentes rivières. Les géologues qui ont visité cette partie du pays rapportent qu'il y a une lisière de terre boisée le long de chaque rivière. Cette lisière peut avoir une profondeur de 2 ou 3 milles de chaque côté de la rivière, mais entre ces lisières de forêts on ne rencontre que des marécages impraticables et qui ne pourront jamais être cultivés avant d'avoir été drainés.

En partant du nord du lac Nipissing, on atteint la rive nord du Nipigon ; des études du terrain ont été faites à cet endroit, à partir d'un point à 35 milles au nord du lac Nipigon et allant vers l'est jusqu'à la rivière Montréal et vers l'ouest jusqu'à Winnipeg. Un rapport de ces explorations existait au ministère. Elles ont été faites en 1872, mais je crois que ces documents ont été détruits par le feu en 1873. J'ai cependant l'avantage de converser fréquemment avec des ingénieurs qui ont travaillé dans cette partie du pays. Les études vers l'ouest ont été faites par un nommé Keating ; l'arpenteur de la partie est se nommait Thompson, je crois. Il avait sous ses ordres, M. Sécrétan de cette ville. Tous ces arpenteurs m'ont fait des descriptions de cette partie du pays et ce que j'en ai dit l'autre jour est absolument exact.

Le ministre des Finances et l'honorable député de Norfolk-nord disent que le pays a été exploré à partir du nord du lac Nipigon jusqu'à Winnipeg. J'ai expliqué, dans une interruption, qu'à partir de la rive nord du lac Nipigon les explorations ont été dirigées vers le sud jusqu'à la ligne du Pacifique Canadien et de là se sont continués jusqu'à Winnipeg. Où irait aboutir une ligne partant du nord du lac Nipigon et se dirigeant vers l'ouest, jusqu'à Winnipeg ? Nous n'en savons rien. Passera-t-elle au sud du lac Seul et le long de la rivière des Anglais, où adopterait-on la route plus praticable, suivie par le Canadien du Pacifique depuis Wabigoon jusqu'à Winnipeg ?

Un chemin construit par la ligne la plus courte, depuis la tête du lac Nipigon jusqu'à Winnipeg, longerait le Pacifique Canadien sur une distance de 242 milles entre Wabigoon et Winnipeg. Quelle serait l'utilité de ce chemin ? Sa seule utilité serait de permettre au Grand Tronc d'établir une correspondance avec son terminus à North-Bay et de

construire un chemin à partir de cette ligne jusqu'au lac Supérieur.

La partie du pays dont je viens de parler n'a pas été explorée. Tout ce que nous avons c'est une charte obtenue par la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, pour la construction d'un chemin de fer. On nous demande de nous lancer dans une entreprise qui coûtera des sommes énormes. La Compagnie du Grand Tronc-Pacifique demande-t-elle cette entreprise ? En est-il question dans la demande que cette compagnie a adressée à la Chambre ? Non ; mais elle ne pouvait obtenir une charte pour réunir son réseau avec le Manitoba et le Nord-Ouest, sans se charger de cette entreprise inutile de construire un chemin de fer de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton.

Le ministre de l'Intérieur a demandé : permetteriez-vous à cette compagnie de construire un chemin jusqu'à la tête du lac Supérieur ? Lui permetteriez-vous de construire un chemin pour opérer une correspondance à North-Bay ? Si vous leur permettez cela, qu'arriverait-il ? Après avoir posé ces questions, il s'est tourné vers ses partisans comme leur demandant une réponse. Ce qui arriverait, dit-il, c'est que l'énorme trafic qui, sans cela, irait à Saint-Jean et Halifax, s'en irait à Portland par le Grand Tronc-Pacifique. Je me permettrai de lui faire observer que ce trafic irait d'abord à Montréal si ce port avait un outillage suffisant et était ce qu'il devait être, pour recevoir ce trafic et le mettre à bord des navires océaniques. Quelle nécessité y a-t-il par conséquent, d'ajouter à l'entreprise cette dépense inutile. S'imagine-t-on un représentant des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba imposant cette condition purement sentimentale, exigeant que cette dépense soit faite dans l'espérance qu'elle empêchera le trafic d'aller à Portland et le dirigera sur Saint-Jean et Halifax ?

Pas un ministre ne nous a parlé des pentes sur ce chemin, ni du tracé qu'il devra suivre. L'honorable député de Norfolk-nord dit que s'il est construit il devra l'être sur des principes d'affaires et dans des conditions modernes. Cela est-il possible, de construire un chemin entre Winnipeg et Québec, et Québec à Moncton dans des conditions modernes et avec des rampes qui ne dépasseraient pas 21 pieds au mille. Les ministres ont-ils jamais songé à ce que coûterait la construction d'un pareil chemin. Permettez-moi, M. l'Orateur, de citer un exemple. Je prendrai un chemin d'une construction reativement facile, comparé à celui que l'on veut construire. Je prendrai le chemin de fer entre North-Bay et Fort William, construit par le Pacifique Canadien. Ce chemin a coûté $60,000 par mille, et construire un chemin, depuis la tête du lac Nipigon jusqu'à Winnipeg et depuis Winnipeg jusqu'à Québec, même un chemin comme celui du Pacifique Canadien entre North-Bay et Fort William—qui n'est pas un chemin moderne et dont les pentes ont 56 pieds et plus par mille—coûterait $60,000 par mille.

M. COWAN : Pourquoi être si modeste ?

L'honorable M. HAGGART : En quoi ?

M. COWAN : Dans vos calculs.

L'honorable M. HAGGART : Je cite des faits. Est-ce que l'honorable député les nie ? Sait-il si mes calculs sont erronés ? Ils m'ont été fournis par des personnes qui exploitent actuellement le Pacifique Canadien et qui m'affirment que le chemin entre North-Bay et Fort-William a coûté $60,000 par mille. Mais prenons mêmes les déclarations du ministre des Finances et du premier ministre et supposons que le chemin ne coûtera que $35,000 par mille. A-t-on la moindre excuse pour faire une pareille dépense ? De quelle utilité sera ce chemin ? Y a-t-il un homme dans son bon sens capable de dire qu'un seul wagon de blé ira de Winnipeg à Saint-Jean par ce chemin ? L'honorable ministre de l'Intérieur a cité une demi-douzaine de cas, pour prouver que les chemins de fer apportent du grain à Chicago. Il nous a donné les distances et les prix par boisseau, et en faisant les mêmes calculs pour un chemin de fer allant de Winnipeg à Saint-Jean, il prétend qu'on pourrait transporter du blé entre ces deux villes, pour dix cents le boisseau. Je ne suis pas certain s'il n'a pas dit 10 cents par cent livres, mais il a certainement dit 10 cents par boisseau. Or, que coûte le transport du blé entre Winnipeg et le lac Supérieur ? La distance par le Pacifique Canadien est de 420 milles et par le Canadian-Northern. d'environ 439 milles. Un décret ministériel du Manitoba a réduit les taux pour le transport du blé, entre Winnipeg et le lac Supérieur, à 10 cents par cent livres. La capacité d'un wagon moderne est d'environ 60,000, ce qui donnerait $60 pour un wagon de blé de Winnipeg à la tête du lac Supérieur. Ajoutons à cela les frais de ramener la voiture qui n'aura pas de fret pour plus d'un tiers de sa capacité, en revenant. Otons un tiers de 420 milles et ajoutons ce qui reste à 420 et nous avons 700 milles. A l'heure qu'il est, on transporte donc une voiture de blé à une distance de 700 milles pour environ $60. C'est le taux le plus bas auquel le blé puisse être transporté et je ne crois pas que le Pacifique Canadien et le Northern fassent des bénéfices à ce taux. De Winnipeg à la tête du lac Supérieur le fret est d'environ 6c par boisseau ; de 11½c jusqu'à Midland ; de Midland à Montréal, comme l'a dit l'honorable ministre de l'Intérieur, il faut payer depuis 2c et 2½c jusqu'à 3½c et même jusqu'à 4c. Que coûtera le fret de Montréal à Winnipeg? Très peu de chose. Est-il possible de construire entre Winnipeg et Québec un chemin qui ferait concurrence à cette route ? Si le transport par chemin de fer coûte moins cher que le transport par eau, comment se fait-il qu'on expédie 45,000,000 de boisseaux de blé par eau, de Chicago à Buffalo ? Pourquoi ce blé n'est-il pas expédié par chemin de fer ? La route par terre est deux fois et demi plus courte que par eau. Le blé n'est expédié par

eau que pour la raison bien plus simple que les chemins de fer, même avec toutes les améliorations les plus modernes et les pentes les plus douces ne peuvent pas lutter avec la navigation.

La meilleure route pour expédier le surplus du grain de Manitoba et du Nord-Ouest est la route des lacs et des canaux du Saint-Laurent. Si ces canaux ne sont pas suffisants, l'argent que vous allez dépenser dans la construction de ce chemin de fer pourrait vous donner toutes les communications fluviales nécessaires. La meilleure route à adopter serait, je crois, le canal de la baie Georgienne. Cette route par le lac Nipissing et la rivière Ottawa jusqu'à Montréal serait égale à la route américaine par le lac Supérieur jusqu'à Chicago, Buffalo ou autres ports américains. Je crois comme l'honorable premier ministre que notre pays est dans une ère de prospérité et que de l'avis général le temps est arrivé de développer nos ressources. On sent que notre pays se laisse devancer par nos voisins et, pour me servir de la comparaison de l'honorable premier ministre, nous avançons à pas de tortue. La population est d'avis que le temps est arrivé de développer les ressources de notre immense pays aussi rapidement que possible afin que nous devenions bientôt une nation indépendante et que nous ayons une population qui permettra d'atteindre ce résultat. Ainsi que je l'ai dit, le nouveau chemin double le chemin de fer Pacifique depuis Wabigoon jusqu'à Winnipeg. Et il faudra pour que le Grand-Tronc-Pacifique soit de quelque utilité faire un embranchement jusqu'à la tête du lac Supérieur. Pourquoi la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'abandonne-t-il pas ce projet si l'intention est de transporter le surplus du grain de Manitoba et du Nord-Ouest jusqu'à l'Atlantique entièrement pas voie ferrée? Il ne l'abandonne pas parce qu'il sait qu'il ne pourra pas résister à la concurrence des autres voies de transport s'il n'utilise pas la voie des lacs. Pour cela il lui faut un débouché jusqu'à la tête du lac Supérieur.

A l'ouest de Winnipeg le gouvernement aide le Grand-Tronc-Pacifique à construire son chemin dans ces plaines fertiles si éloquemment décrites par le ministre de l'Intérieur, bien que nous ayons déjà décidé de prêter $9,000,000 à un autre chemin qui traversera les mêmes parages, car de Winnipeg cette ligne passe par Moncton pour atteindre Port Simpson. Pourquoi faire un chemin parallèle auquel nous avons déjà accordé de l'aide. Où est la nécessité d'avoir deux chemins de fer entre Winnipeg et Edmonton? Il n'y en a pas. La partie du chemin entre Edmonton et Port Simpson ouvrira un nouveau pays et je veux que les navires qui nous apporteront les produits de l'est en échange de ceux de notre pays, viennent à Port Simpson comme à Victoria et Vancouver. Il est possible que d'ici à 7 et même 10 ans cette division ne donne pas de profits mais elle en donnera plus tard et aidera beaucoup à développer le Nord-Ouest au bénéfice de tout le pays. Personne de ce côté-ci de la Chambre ne s'est jamais opposé à cette proposition. Jamais le parti conservateur n'a manqué de confiance dans le pays. C'est notre parti qui a développé le Canada, et nous ne nous sommes jamais opposés même à une dépense extravagante lorsqu'il y avait un espoir raisonnable que cette dépense ferait du bien au pays. Mais je ne puis voir le moindre indice que la partie est de ce transcontinental proposé par le premier ministre sera utile. L'ancien chef du parti conservateur, le regretté sir John Macdonald, serait bien vengé s'il pouvait entendre les louanges que les honorables députés de la droite font aujourd'hui de sa politique qu'ils condamnaient de son vivant, s'il pouvait les entendre citer ses actes comme exemples et excuses des actes du gouvernement actuel, et voir qu'en tout et partout les mêmes hommes qui ont combattu sa politique avec le plus d'acharnement l'imitent aujourd'hui. Le gouvernement actuel adopte tout ce que l'honorable premier ministre et ses amis condamnaient lorsqu'ils étaient dans l'opposition, même la politique de protection qu'ils ont si longtemps combattue. Mais l'honorable député de Norfolk, tout en approuvant les actes de feu sir John Macdonald, n'a pas pu s'empêcher de les critiquer. Il n'a pas pu s'empêcher d'attaquer les conditions du contrat de construction du chemin de fer du Pacifique. Il a dit que ces conditions étaient extravagantes, mais il a oublié de dire que ses propres amis, lorsqu'ils étaient en pouvoir en 1874 en 1878, avaient décidé de construire le chemin à des conditions encore bien plus extravagantes que celles que les conservateurs ont obtenues plus tard. Pour commencer ils ont offert $10,000 par mille, et accordèrent en outre aux entrepreneurs une somme en plus, sur le chiffre de laquelle on devait s'entendre et qui devait être remboursée en 25 ans avec intérêt à 4 pour cent. Outre cela les entrepreneurs devaient recevoir 20,000 acres de terre par mille de chemin. Mais l'honorable député de Norfolk a oublié de mentionner cela. Il évalue à $72,000,000 le coût de la construction du chemin de fer du Pacifique par les conservateurs, mais il a calculé les terres à un prix très élevé $5 ou $6 de l'acre——

M. COWAN : $3 de l'acre.

L'honorable M. HAGGART : Oui, $60,000 par mille, et il a ajouté cela aux $62,000,000 donnés pour la construction du chemin. Mais lorsque ces terres ont été données elles étaient loin de valoir ce prix. La terre est sans valeur s'il n'y a pas de communication par chemin de fer. Tout ce pays nous a coûté environ un million de dollars——

M. SPROULE : Un million et demi—trois cent mille louis sterling.

L'honorable M. HAGGART : Cependant, bien que le terrain n'avait aucune valeur

tant que le chemin de fer n'était pas construit, l'honorable député l'a évalué au prix auquel il pouvait se vendre plus tard. Il oublie aussi de dire que la Compagnie du Pacifique Canadien a accepté du gouvernement comme partie de cet octroi 2,000,000 d'acres de terres arides, sur lesquelles pas un brin d'herbe n'a jamais poussé et qu'elle se propose de dépenser $7,000,000 à $8,000,000 en travaux d'irrigation afin de rendre ce terrain de service et de lui donner de la valeur. Lorsque le gouvernement conservateur a donné un octroi en terres à la Compagnie du chemin de fer Pacifique il faisait exactement ce que les Etats-Unis ont fait, il a donné une partie de la terre afin de développer l'autre et nous avons parfaitement réussi. L'honorable ministre des Finances n'a pas eu un mot de critique au sujet des octrois de terres que le gouvernement conservateur a accordés pour développer ce pays magnifique dont nous sommes tous aujourd'hui si fiers. Mais on me demandera peut-être : quel serait votre projet? On dit que nous sommes ambitieux, que nous sommes dans une ère de prospérité considérable et que nous voulons ouvrir le pays.

A mon avis la question de transport est celle qu'il importe de régler tout d'abord. Les moyens de transport à bon marché sont essentiels à notre développement. On me demandera peut-être : Quel plan proposeriez-vous à la place de celui de l'honorable chef du gouvernement ? Il y en aurait plusieurs et aucun ne serait aussi absurde que celui de construire une ligne de Moncton à Québec, et de Québec à Winnipeg. On prétend que nous devrions rendre justice à la Compagnie du Grand Tronc qui a fait beaucoup de bien au pays et a dépensé parmi nous beaucoup d'argent qui n'a jamais rapporté de bénéfice à ses actionnaires. S'il faut donner à cette compagnie une entrée dans le Nord-Ouest, s'il est nécessaire, ainsi que les habitants du Nord-Ouest le disent, de faire baisser les tarifs qu'ils prétendent être excessifs, pour l'amour de Dieu, adoptons un plan qui a du bon sens et non pas celui proposé par le gouvernement. Demandons à des experts de nous dire ce qui développera le plus nos ressources. Demandons à un ingénieur de nous faire un rapport sur le sujet. Ne nous laissons pas entraîner dans cette entreprise sans avoir des chiffres, sans faire faire une exploration, sans avoir enfin une connaissance de la topographie du pays. Ayons les renseignements les plus complets avant de nous lancer dans cette entreprise. La première proposition du Grand Tronc pour obtenir une entrée dans l'ouest avait plus de bon sens ; le Grand Tronc proposait simplement de prolonger son réseau d'Ontario jusqu'à Winnipeg et de Winnipeg à Port-Simpson. La proposition de la compagnie avait certains mérites, mais pour des raisons politiques le gouvernement l'a accablée de fardeaux. Pourquoi le gouvernement a-t-il obligé la Compagnie du Grand Tronc qui voulait seulement entrer dans le Manitoba et le Nord-Ouest, à construire un chemin de fer jusqu'à Québec ? Pourquoi a-t-il obligé la compagnie à acquérir le pont de Québec ? Pourquoi l'oblige-t-on à construire un chemin inutile dans le Nouveau-Brunswick ? La compagnie demande-t-elle à faire ces choses ? Ces chemins sont-ils dans l'intérêt de l'ouest ? Non, ce que la population de Manitoba demande, c'est d'obtenir le plus haut prix possible pour son grain ; elle veut qu'on lui fournisse les moyens les plus économiques possibles de transporter son blé. Elle ne demande pas d'imposer au pays cette dette énorme que propose de créer l'honorable premier ministre.

Mais à combien va s'élever cette dette ? La distance entre Lévis et Moncton, telle qu'estimée par le premier ministre, est 425 milles.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il l'a estimée à 400 milles et non à 425.

L'honorable M. HAGGART : Mais il n'a pas ajouté les courbes, et il a dit que depuis la bifurcation de la Chaudière, il pouvait y avoir, en mettant les chiffres au plus haut, 425 milles. En estimant le coût du chemin à $35,000 par milles, on obtient la somme de $15,000,000. De Québec à Winnipeg la distance est de 1,400 milles, et on arrive, à $35,000 par mille, à la somme de $49,000,000. Puis il faut ajouter l'intérêt qu'il y aura à payer sur le coût de construction. Lorsque j'ai parlé l'autre jour je n'avais pas encore lu les articles du contrat ; je croyais que le gouvernement paierait l'intérêt sur l'argent pendant toute la construction du chemin, et que la compagnie n'aurait pas à payer cet intérêt. En lisant le contrat, je découvre que le gouvernement n'émet et ne garantit les obligations qu'à mesure que le chemin se construit, et que la compagnie devient responsable des 3 pour 100 sur l'argent dépensé pour la division de l'est, du moment que le gouvernement verse l'argent. C'est ce que l'honorable ministre de l'Intérieur a dit aujourd'hui lorsqu'il a corrigé mes calculs. Prenons maintenant ceux du ministre des Finances. D'après l'estimation modérée de $35,000 par mille que devra coûter la construction du chemin sur ces deux divisions, nous arrivons à $50,000,000, sur lesquels il faut payer l'intérêt. Ne nous occupons pas de notre glorieux excédent de 15,000,000 de dollars. En calculant à intérêt composé 3 ou 3½ pour 100, l'argent que nous avons en main, à quelle somme cela s'élèverait-il ? Le ministre des Finances a oublié qu'il perdait l'intérêt sur cette somme pour la période entre l'époque qu'il verse l'argent et celle qu'il est dépensé. Il faut donc calculer 3 pour 100 sur $49,000,000.

M. COWAN : Vous vous trompez. Le ministre a tenu compte de cela.

L'honorable M. HAGGART : Je ne sais pas ce que l'honorable député veut dire.

M. WADE : Le ministre a compris l'intérêt dans ses calculs.

L'honorable M. HAGGART : La compagnie ne commence à payer l'intérêt de 3 pour 100 qu'après que le chemin est terminé et qu'elle a commencé à exploiter le chemin. Pendant sept ans nous sommes obligés de payer l'intérêt sur la somme nous-mêmes. Pendant les trois années suivantes, si la compagnie fait suffisamment d'argent, elle est obligée de payer l'intérêt, mais si elle n'en fait pas suffisamment, l'intérêt non payé est capitalisé à 3 pour 100. Ensuite l'honorable ministre des Finances calcule que la longueur de la section des prairies sera d'environ 450 milles, ce qui, à $30,000 par mille, coûterait au pays $13,500,000. Pendant sept ans nous paierons cette somme, et nous payons tout le coût de la construction du chemin depuis Winnipeg jusqu'à Québec. Nous payons aussi tout le coût du chemin depuis Québec jusqu'à Moncton, et nous en faisons présent ensuite à la Compagnie du Grand Tronc ; en résumé nous payons l'intérêt sur le coût de construction pendant sept ans et si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est incapable de payer l'intérêt pendant les trois ans qui suivront cette période de sept années nous capitalisons cette somme à 3 pour 100. Comment ces obligations peuvent-elles ne coûter au pays que 13 ou 15,000,000 de piastres est la chose la plus extraordinaire dont j'ai jamais entendu parler. Il est certain que nous fournissons l'argent pour la construction du chemin. Nous déboursons pour payer l'intérêt sur le coût de construction pendant sept ans, et ces sommes mises ensemble nous imposent une dette, ainsi que je l'ai calculée et que l'honorable ministre des Finances l'a calculée aussi, de $70,000,000 de dollars. Puis, pour satisfaire le peuple de la province de Québec, qui ne demande pas réellement ce chemin, lequel ne lui sera d'aucune utilité publique, et afin de dépenser $15,000,000 dans la province du Nouveau-Brunswick, on nous demande d'ajouter à la dette du pays pendant les sept ou dix années prochaines, la somme de $75,000,000. Je ne crains pas de dire que lorsque le chemin sera terminé, vous verrez que la somme dépensée pour mettre à exécution le contrat fait avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas seulement de $75,000,000, parce que, ainsi que je l'ai dit auparavant, il est impossible que le chemin soit construit pour ce prix.

Avec l'expérience que nous avons dans la construction des chemins de fer dans cette partie du pays, et sachant que le chemin de fer du Pacifique Canadien depuis North-Bay jusqu'à Fort William a coûté $60,000 par mille, je ne crois pas qu'il soit possible de construire un nouveau chemin comme on se propose de le construire, c'est-à-dire un chemin de première classe et avec des rampes ordinaires, non pas des rampes de 21 pieds mais de 52 pieds au mille, pour moins de $125,000,000. A quoi pourrions-nous employer cette somme de $125,000,000 ? Quels autres travaux pourrions-nous faire pour développer le pays ? Nous pourrions d'abord construire un chemin comme celui de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique proposait en premier lieu de construire jusqu'à Fort-Simpson. Nous pourrions agrandir nos voies d'eau et leur donner une profondeur de 20 pieds ; nous pourrions construire le canal de la baie Georgienne ; nous pourrions faire de la route fluviale entre Québec et Montréal et toute la navigation du Saint-Laurent une route de première classe. Je laisse au peuple à choisir laquelle de ces améliorations il préfèrerait. Si c'est la question de transport qui occupe l'esprit du peuple, si c'est la question absorbante, si c'est cela qui développerait ce pays plus que toute autre chose, il faut alors dépenser dans cette direction, et quand bien même la dépense serait extravagante, elle fera plus pour développer les ressources du Canada que toute autre dépense. Le transport à bon marché, voilà ce qui détourne le plus le commerce d'un pays d'une route à une autre. Nous avons l'expérience des Etats-Unis. Un demi-sou par boisseau détourne le grain de New-York vers Baltimore, Philadelphie ou Boston. Il y aurait du profit dans la construction du canal de la baie Georgienne. Ceux qui construiraient le canal obtiendraient un bon rendement de leur placement, et le grain pourrait être transporté de Fort-Wiliam et Port-Arthur jusqu'à Montréal pour 5 cents par boisseau, ce qui est presque le taux actuel. Tout le problème des transports devrait être étudié. Le gouvernement devrait nommer des experts pour faire cette étude. Il ne devrait pas se lancer dans des projets pour développer le pays sans avoir fait une enquête sérieuse et prévu le résultat. Je suis certain que si une commission d'experts avait étudié la question, pas un homme, d'un bout à l'autre du pays, ne serait en faveur du plan proposé par l'honorable chef du gouvernement. On nous dit que les chambres de commerce de Toronto et d'Halifax ont demandé la construction de ce chemin. J'ai beaucoup de respect pour les chambres de commerce, mais j'ai encore plus de respect pour l'intelligence du peuple représenté dans cette Chambre par les députés de la gauche ou de la droite. Le pays s'est-il déclaré en faveur de ce projet ? Avons-nous vu une agitation demandant ce chemin de fer ? L'honorable ministre de l'Intérieur a lu des lettres favorables à la construction du chemin. Je pourrais lui en lire qui y sont défavorables. Il a cité des extraits de journaux et il a cité même mon honorable ami de Grey-est comme partisan de chemins de fer transcontinentaux. En faut-il vraiment autant que cela ? Il suffirait pour le commerce de construire des élévateurs ordinaires à différents endroits dans la prairie, et de grands élévateurs aux ports du lac Supérieur où le grain est mis en

entrepôt pour l'exportation. C'est là le meilleur système à adopter. Pas un chemin de fer ne peut fournir assez de wagons pour transporter toute la récolte de grain du pays en deux ou trois mois. Pas une compagnie au monde n'y trouverait de profit. Que l'on ait assez de matériel roulant et assez d'élévateurs pour recevoir le grain, et il y a assez de chemins de fer dans cette partie du pays pour le présent. Les chemins de fer actuels suffiront au développement graduel du commerce, et s'il le faut, le peuple lui-même construira d'autres chemins de fer lorsque le besoin s'en fera sentir. Il n'y a pas de nécessité que le gouvernement construise ce chemin. Il peut être nécessaire de construire des chemins de fer pour ouvrir certaines parties du pays, mais il n'y a pas un district du Canada aujourd'hui qui ait autant de chemins de fer que le Manitoba et le Nord-Ouest Je ne crains pas de dire qu'il ne reste pas un millions de boisseau de blé à vendre aujourd'hui dans cette partie du pays, et que les chemins de fer ont transporté tout le blé jusqu'aux points d'expédition. Le ministre de l'Intérieur a dit que la "Gazette" de Montréal s'est déclarée en faveur d'une ligne depuis North-Bay jusqu'à la côte du Pacifique, avec tels embranchements que la Compagnie jugerait sage de construire au point de vue commercial, et que la " Gazette " a dit que personne ne pourrait attaquer avec succès une telle proposition. Le ministre de l'Intérieur a donné cela comme l'opinion d'un organe de première influence au Canada, en faveur du projet, mais il a oublié de lire la partie qui suit de l'article de la " Gazette " :

Ce projet absurde devrait être abandonné jusqu'à ce qu'on ait pu découvrir ce qu'il signifie au point de vu financier, et lorsque des hommes prudents auront étudié ce projet on l'abandonnera sans doute complètement. Il est regrettable que l'on ait donné au premier plan du Grand Tronc ce caractère politique.

Voilà exactement ce que pensent plusieurs députés de ce côté-ci de la Chambre.

La Compagnie du Grand Tronc a soumis à ce parlement une proposition toute commerciale. Elle voulait entrer dans le Nord-Ouest pour transporter les produits immenses de ce pays fertile. Elle avait son plan à elle, mais pour des raisons politiques, et pour des raisons politiques seules, on l'a chargée de deux fardeaux inutiles : le chemin jusqu'à Québec et le chemin jusqu'à Moncton. J'espère encore que le premier ministre va abandonner ce projet. Je lui demande de ne pas mettre en péril la situation financière du pays en entreprenant une dépense aussi ridicule. Si le pays au nord de Québec possède les ressources qu'il croit, développons-les comme nous les avons développées dans le passé et comme Ontario a développé le district de Timagami ; développons-les en construisant des chemins locaux dans cette partie du pays. J'ai donné la preuve qu'il n'y avait pas de nécessité de ce chemin dans le Nouveau-Brunswick. C'est une queue inutile que l'on a ajoutée au transcontinental. Il va nous coûter près de $60,000,000 sur les 72,000,000 que nous avons dépensés pour l'Intercolonial. Vous détruisez la valeur de votre propriété en en construisant une autre. Vous ne donnez pas plus de facilité au commerce du pays. Votre projet est ridicule.

Le ministre de l'Intérieur a dit que d'autres chemins de fer auraient le droit de circulation sur le nouveau chemin. L'ex-ministre des Chemins de fer a montré le ridicule de cette prétention. A l'entendre on aurait cru que c'était un nouveau pouvoir que l'on accordait aux chemins de fer. Mais le comité des chemins de fer du Conseil privé peut accorder des pouvoirs de circulation à n'importe quel chemin de fer au Canada sur n'importe quelle ligne. Quelle nécessité y a-t-il de mettre cet article dans cette charte et ce contrat, lorsque la loi y pourvoit déjà? Et cependant le ministre de l'Intérieur nous dit que le gouvernement n'aurait jamais signé le contrat si la compagnie n'avait pas consenti à cette condition. Ainsi que le minitsre des Finances le dit avec vérité, ce pouvoir peut servir de levier pour obtenir des arrangements de trafic plus favorables avec d'autres chemins. Il permet à une compagnie qui a des pouvoirs de circulation sur un autre chemin de conclure des arrangements satisfaisants pour le transport des marchandises et l'échange du trafic.

M. DAVIS : Avons-nous le pouvoir d'accorder les droits de circulation sur la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique à une autre compagnie de chemin de fer?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

M. DAVIS : En vertu du contrat.

L'honorable M. HAGGART : Le statut donne ce droit ainsi que le nouveau bill de chemin de fer. Le comité des chemins de fer du Conseil privé a le pouvoir d'accorder les droits de circulation sur n'importe quel chemin de fer au Canada à tout autre chemin à telle condition qu'il croit juste et raisonnable, et ce comité a souvent exercé ce pouvoir. Outre cela ce pouvoir est contenu dans quelques chartes de chemin de fer. Vous le trouverez dans le bill de la commission des chemins de fer.

M. DAVIS : Le bill de la commission de chemin de fer ne s'applique en aucune manière à la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il n'a rien à faire non plus avec les tarifs du transport des marchandises.

L'honorable M. HAGGART : Je ne parle pas de tarifs de transport. Je parle des droits de circulation. La nouvelle commission a autant de pouvoir sur le chemin de fer Canadien du Pacifique que sur tout autre chemin de fer, excepté qu'une partie du chemin de fer du Pacifique a une exemption

au sujet des taux de fret. Ces tarifs depuis le lac des Bois jusqu'à l'ouest pour une certaine distance ont été approuvés par le Gouverneur en conseil et la compagnie prétend que le gouvernement ne peut plus altérer ses tarifs en vertu du contrat. En vertu du nouveau bill des chemins de fer une portion du chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas soumise à la réglementation officielle des tarifs de transport, mais cela n'a rien à faire avec les droits de circulation ou l'échange du trafic.

Au sujet du choix de la route par laquelle le trafic sera expédié, une condition spéciale du contrat est qu'il devra être transporté par la route désignée par l'expéditeur. Une autre condition est que la compagnie ne cherchera pas à nuire ni à Halifax ni à Saint-Jean au bénéfice de Portland, en d'autres mots, que le trafic qui lui sera donné pour être transporté à un port de mer quelconque par une route spéciale devra être transporté par cette route jusqu'à sa destination, et la compagnie ne devra user d'aucune influence pour l'envoyer à un autre port. L'Intercolonial a eu autrefois avec le Pacifique, des arrangements de trafic pour la route de Montréal à Halifax, et de Montréal à Saint-Jean. L'arrangement était que chacun était libre d'expédier par la ligne qu'il voudrait. Quelle a été la conséquence ? Le plus petit commis sur l'Intercolonial savait, sans qu'on le lui dise, quel était l'intérêt du chemin de fer, et lorsque la chose était possible, qu'il fallait donner à l'Intercolonial l'avantage de transporter les marchandises. Vous ne pouvez empêcher cela. Mon honorable ami, le député de Hamilton (M. Barker) a dit qu'un expéditeur qui voudrait envoyer des marchandises de Winnipeg à Liverpool ne s'occuperait pas de la route par laquelle ces marchandises seraient transportées. Si on lui demandait par laquelle des trois routes il veut faire transporter ses marchandises,—par Portland, Halifax ou par Saint-Jean—et qu'il réponde par Saint-Jean, l'employé lui dira : Je serais très heureux de vous satisfaire, mais il vous faudra attendre une journée ou deux pour avoir un wagon qui va à ce port. Nous avons justement aujourd'hui un wagon qui part pour Portland et si vous voulez en profiter vous aurez l'avantage que votre marchandise partira tout de suite pour Liverpool, tandis que si vous expédiez par Saint-Jean, vous serez peut-être obligé d'attendre 8 à 10 jours. Le plus petit garçon de bureau dans un chemin de fer comprend sans qu'on lui dise qu'il faut expédier par le chemin de la compagnie chaque livre de trafic qui lui est offerte. Cet article du contrat ne vaut rien.

Je ne comprends pas bien l'article concernant le matériel roulant. Je ne saisis pas si le matériel roulant peut être loué, ou si une compagnie ne peut pas être formée pour louer au Grand Tronc le matériel roulant nécessaire au chemin, sans que ce matériel soit sujet à l'hypothèque donnée au gouvernement.

L'article 22 se lit comme suit :

La compagnie sera tenue d'équiper les deux divisions de ladite ligne de chemin de fer de tout le matériel roulant convenable et amplement suffisant pour l'exploitation efficace et les opérations de trafic se rapportant à tous les transports, à la satisfaction du gouvernement, et l'établissement primordial de matériel pour le chemin de fer une fois parachevé équivaudra au moins à la somme de vingt millions de dollars, dont une proportion de cinq millions au moins sera attribuée à l'équipement de la division de l'Est du chemin de fer et sera faire partie de l'équipement de la division de l'Est du chemin de fer et en faire partie pour ladite période de cinquante ans et devra servir pour compléter l'effectif de l'équipement y attaché, suivant la manière ordinaire des chemins de fer, durant la période de cinquante ans.

Je ne comprends pas bien clairement si une compagnie ne peut pas être formée dans le but de louer ce matériel à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et si la compagnie ne remplira pas les conditions de son contrat en mettant ce matériel roulant sur le chemin ; je ne sais non plus si tout ce matériel serait compris dans l'hypothèque ou simplement le résidu. Mon impression est qu'un tierce compagnie pourrait remplir les conditions de ce contrat en achetant le matériel et en le louant à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; mais s'il n'en est pas ainsi et si la compagnie est obligée d'acheter le matériel et le placer sur le chemin, je voudrais qu'on m'explique pourquoi l'article 14 contient la condition suivante :

Pour les fins du présent contrat, l'expression division de l'est du chemin de fer, se dit et s'entend de tous les frais d'entretien de ladite division, et des gares, constructions, ouvrages et installations en dépendant et du matériel roulant ou d'autre nature, ainsi que de l'outillage mobilier servant à l'exploitation de ladite division, et de tous loyers, taxes et redevances ou possédés à l'égard de ladite division de l'Est (à l'exception du loyer qu'elle est tenue de payer pour la location de quelque ligne distincte de la sienne) ou pour l'usage moyennant rémunération de matériel roulant par elle loué pour partie de l'équipement de ladite division de l'Est, à l'exception néanmoins du loyer que doit payer ladite compagnie au gouvernement.

Cet article met le loyer du matériel dans la catégorie des dépenses d'entretien.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a aucun doute à ce sujet—pour le matériel loué.

L'honorabe M. HAGGART : Pourquoi tout le matériel ne serait-il pas loué ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne veux pas interrompre mon honorable ami, mais s'il veut examiner l'article 35 il verra du premier coup d'œil qu'il n'est pas possible que tout le matériel roulant soit loué.

L'honorable M. HAGGART : Je lis ceci : " Une hypothèque qui constituera une prepremière obligation sur le chemin de fer, l'entreprise, le matériel et les immeubles ".

C'est le seul équipement qui peut appartenir à la compagnie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si le matériel appartient à la compagnie dont parle mon honorable ami, comment la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique peut-elle donner la première obligation ?

L'honorable M. HAGGART : Les conditions du contrat seront-elles remplies si la compagnie loue ce matériel ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas pour les $20,000,000.

L'honorable M. HAGGART : Pour les $5,000,000 ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas pour tous les $20,000,000.

L'honorable M. HAGGART : Alors, la compagnie peut donner une obligation jusqu'au montant de $15,000,000, si je m'explique bien ce qu'a dit l'ex-ministre des Chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La compagnie doit être en mesure de donner une première obligation au gouvernement sur un équipement de $20,000,000. Elle peut se procurer cet équipement où elle voudra, mais du moment qu'il sera sur le chemin il est sujet à la première obligation en faveur du gouvernement.

M. GOURLEY : Comment pourra-t-elle donner cette première obligation si le matériel ne lui appartient pas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ma réponse.

M. GOURLEY : Vous supposez un cas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si je suis propriétaire de l'équipement ou matériel roulant et si en le louant à une compagnie je me désiste de mon droit en faveur du gouvernement, je suis parfaitement libre de le faire. C'est une chose très simple,

M. GOURLEY : Mais si le propriétaire ne veut pas se désister ?

L'honorable M. HAGGART : Le ministre de la Justice nous dit que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est obligée de mettre sur le chemin un matériel de $20,000,000 libre de toute hypothèque, obligation ou redevance à une autre compagnie. Si ce n'est pas cela ce que le ministre veut dire, j'ai raison de prétendre que la compagnie n'est pas tenue de mettre sur le chemin pour un seul sou de matériel roulant à part les $5,000,000 sur lesquels le gouvernement aura la première obligation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Si mon honorable ami a raison le contrat est mal rédigé. Ce n'était pas là l'intention des parties contractantes.

L'honorable M. HAGGART : Le contrat et l'intention sont deux choses différentes. Le ministre de la Justice dit que cet article oblige le Grand Tronc-Pacifique ou le chemin de fer transcontinental à mettre sur cette ligne un matériel de 20,000,000 de dollars sur lequel le gouvernement aura une première obligation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est cela.

L'honorable M. HAGGART: Je suis heureux d'apprendre qu'il en est ainsi, parce que c'est une garantie additionnelle pour la dépense de $13,000 et de $30,000 par mille. Je n'ai aucun doute que telle a été l'intention, mais je crains que le contrat ne soit pas assez explicite à ce sujet. Mais admettons que la Compagnie du Grand Tronc soit obligée de mettre sur le chemin un matériel de $20,000,000 qui sera comme une garantie au gouvernement pour le prêt de $13,000 par mille sur la division des prairies, et de $30,000 par mille sur la division des montagnes. Puis je vois un autre article qui permet à la Compagnie du Grand Tronc d'avoir dans la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique $24,000,000 d'actions pour lesquelles elle peut ne pas avoir payé un seul sou en espèces, et que ces actions constitueront une garantie pour toute avance ou tout endossement qu'elle fera. La compagnie obtient ces actions pour rien, et son but est, sans doute, d'avoir par ces actions la maîtrise sur les actionnaires du chemin de fer transcontinental. J'espère que le gouvernement surveillera toutes les dépenses de la compagnie afin qu'il soit rendu compte de chaque dollar dépensé et que la garantie du gouvernement ne dépasse pas 75 pour cent. Mais c'est là une tâche très difficile, car nous connaissons tous les tours et détours, pour employer une expression populaire, de ces compagnies et ces entrepreneurs de chemins de fer. Le gouvernement n'a pas d'autre garantie que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique remplira ses engagements que la garantie du Grand Tronc.

Le ministre des Finances a prétendu que le Grand Tronc, avec ses immences propriétés et son actif qui se chiffre dans les $250,000,000, appuyait la nouvelle compagnie. Les obligations du Grand Tronc à l'égard du gouvernement de ce pays doivent être mesurées à la valeur du capital-actions de cette compagnie. Quelle est sa valeur sur le marché ? Ce contrat occupe-t-il une position privilégiée à l'égard des actionnaires, des porteurs de débentures et des détenteurs d'obligations ? Non, pas du tout. On n'a donc aucune garantie concernant l'accomplissement des conditions de ce contrat. Tout ce que l'on a, c'est la promesse du Grand Tronc, quelle que soit sa valeur. Il y a déjà longtemps nous avons avancé à cette compagnie une somme d'argent pour l'aider à construire l'ancien chemin de fer du Grand Tronc, et elle devait nous rembourser ce montant. Notre réclamation était privilégiée sur le chemin, mais il nous a fallu céder la place à toutes les autres garanties, à l'exception des actions

ordinaires. A l'heure actuelle, le Grand Tronc doit au peuple de ce pays un montant qui, avec les intérêts, s'élève à près de $30,000,000. C'est là un montant que nous n'avons jamais eu l'intention de percevoir. C'est ni plus ni moins qu'un cadeau que nous avons fait au Grand Tronc. Nous ne pourrions le percevoir quand bien même nous le voudrions, et il est donc aussi bon de lui en faire cadeau.

Si nous n'avons pu réussir à percevoir ce montant, qu'est-ce que vaut la promesse de cette compagnie ? J'espère, et je m'attends bien que le Grand Tronc va remplir ses promesses. Il a conclu un excellent marché. On lui donne la jouissance d'un chemin de Québec à Winnipeg et de Québec à Moncton pour lequel il n'aura rien à débourser durant les dix premières années, et il recevra à part cela presque tout l'argent dont il aura besoin pour la construction des divisions des prairies et des montagnes.

Tout ce que la compagnie aura besoin de trouver, c'est l'argent nécessaire pour construire un embranchement à partir de sa ligne principale pour atteindre le lac Supérieur, et je présume qu'elle construira aussi une ligne jusqu'à North-Bay, où un raccordement avec le chemin du Témiscamingue, que le gouvernement d'Ontario est en frais de construire. Cette partie de l'entreprise représente un placement sûr. Elle n'éprouvera pas de difficulté à obtenir de l'argent dont elle a besoin, en donnant comme garantie cette partie du chemin située entre Winnipeg et le lac Supérieur. J'espère que le Grand Tronc va être en mesure d'exécuter cette partie de son contrat. La proposition originale, qui comportait un raccordement avec le réseau d'Ontario et la construction d'un chemin de fer transcontinental en partant de cet endroit, aurait été, à mon avis, dans l'intérêt du pays. Mais comme je l'ai déjà fait remarquer, il est de mon devoir de protester contre les dépenses énormes dans lesquelles le gouvernement veut nous lancer.

J'espère que lorsque les équipes d'ingénieurs qui sont en frais d'explorer la section du Nouveau-Brunswick et la section de Québec auront fait rapport de leurs opérations et indiqué ce que coûtera la construction d'une voie commerciale, le coût en sera si élevé que le gouvernement sera forcé de renoncer à cette partie de son projet. Et si cela avait lieu, je suis bien convaincu que personne n'en serait plus satisfait que la Compagnie du Grand Tronc elle-même. Il faudra au moins deux ans pour établir le tracé de la voie de Winnipeg à Moncton, avant que l'on puisse dépenser un seul dollar pour la construction du chemin.

Les honorables députés parlent de construire ce chemin dans un espace de cinq ans après que le tracé en aura été choisi. En supposant que cette construction doit coûter environ $35,000 par mille, et que les travaux doivent être exécutés sous la surveillance du gouvernement, dans un pays où ces travaux ne peuvent être commencés qu'aux deux extrémités—en transportant les matériaux nécessaires par la voie du Canadien du Pacifique pour commencer la construction près de la rivière Montréal, et, à l'autre extrémité, en commençant les travaux à Québec—il faudra, avec le système des travaux accordés à l'entreprise et les entrepreneurs que le gouvernement peut employer, pas moins de sept ans pour construire cette section du chemin. Ce n'est donc pas avant neuf ans et plus que le chemin sera en état d'être remis à la Compagnie du Grand Tronc pour former partie du chemin de fer transcontinental.

Durant cet espace de temps, il faudra payer l'intérêt sur l'argent employé à la construction. Les sections construites devront être entretenues et même utilisées si c'est possible. C'est une entreprise énorme ; et, comme je l'ai dit, j'espère que le gouvernement, en l'étudiant de nouveau, sera effrayé et que le chemin ne sera pas construit. Quand les faits seront connus du parlement et du peuple canadien, je suis convaincu qu'ils ne permettront pas une pareille dépense dans un but aussi inutile.

M. EMMERSON : M. l'Orateur, je devrais éprouver une certaine crainte à prendre part à la discussion après les discours remarquables qui viennent d'être prononcés, si ce n'était le fait que je viens d'une province qui a été représentée durant plusieurs années dans l'administration de ce pays par un homme qui a battu la marche à la critique du projet qui est actuellement soumis à la Chambre. Et je devrais d'autant plus hésiter à prendre part à ce débat, vu que cet honorable député a été durant un grand nombre d'années mon chef politique, non seulement dans l'arène fédérale, mais aussi dans la sphère plus limitée de la politique provinciale au Nouveau-Brunswick. Toutefois, je dois présenter mon opinion sur cette question. Je m'efforcerai de le faire aussi brièvement que possible, et j'espère que mes remarques ne porteront que sur le caractère national de l'entreprise. Je m'efforcerai de traiter la question au point de vue de l'intérêt général du pays et non uniquement au point de vue de la province à laquelle j'appartiens. Et en traitant ainsi la question, je n'aurai pas à m'occuper des individus, si ce n'est en autant qu'ils peuvent avoir quelque chose à faire avec les faits énoncés, les principes émis et les conclusions tirées.

On nous dit que ce projet a été lancé avec précipitation et sans réflexion. Avant d'entrer dans l'examen de cet aspect particulier de la question, je me permettrai de faire brièvement allusion à ce que mon honorable ami (M. Haggart) a dit sur ce point. Je vais être obligé d'opposer les dires de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux à ceux d'un autre ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Nous allons discuter la cause de la ville de Saint-Jean contre le comté de Lanark-sud. Nous avons écouté le discours

passablement long qu'a prononcé sur cette question l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). En commençant son discours l'honorable député nous a dit qu'il avait l'intention d'énoncer brièvement les raisons qu'il le portaient à combattre ce bill. Je ne tiens pas à dire quoi que ce soit de nature à blesser cet honorable député, mais je suis convaincu que son discours était tout aussi dépourvu d'arguments que rempli d'affirmations et d'assertions. A propos de cette question de précipitation, je tiens dès maintenant à appeler l'attention de la Chambre sur un discours prononcé par cet honorable député. On nous dit que l'on aurait dû retarder et délibérer, puis délibérer de nouveau, car le pays n'est pas prêt à accepter ce projet ; qu'il a été communiqué au parlement sans être suffisamment étudié et que le projet lui-même n'a pas été mûri comme il aurait dû l'être avant d'être soumis à la Chambre. Dans un discours prononcé dans cette Chambre, le 26 mai dernier, et auquel je veux faire allusion, le député de Lanark-sud prononça les paroles suivantes :

La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc a largement contribué au développement du Canada sans jamais retirer grand profit des capitaux qu'elle a ainsi placés chez nous. La nation canadienne ne devrait rien négliger, toutes choses étant égales, pour démontrer qu'elle sait reconnaître tous les bienfaits dont le pays est redevable à cette compagnie. Si elle consent à construire un chemin de fer destiné à développer un nouveau territoire dans le Nord-Ouest et à se relier à sa ligne de Québec, j'aimerais qu'on lui vînt en aide de préférence à tout autre chemin de fer.

M. TAYLOR : J'en appelle au règlement. L'honorable député fait allusion à un débat antérieur. Le premier ministre applique cette règle chaque fois qu'il en a l'occasion aux honorables députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, et je demande, M. l'Orateur, que vous fassiez la même chose dans le cas actuel.

L'ORATEUR-SUPPLEANT: La Chambre sait parfaitement que l'honorable député n'a pas le droit de faire allusion à un débat antérieur. Cette règle est bien connue de tous.

L'honorable M. HAGGART : Voudriez-vous lui permettre quand même de faire continuer à lire ces citations ?

M. EMMERSON : Je crois que l'on épargnerait du temps en me permettant de donner lecture des extraits que j'ai en ma possession, et qui sont imprimés. Je pourrais citer de mémoire ce qu'à dit l'honorable député, mais comme il m'en a donné la permission, je vais donner lecture de ces paroles, et cela lui rappellera ce qu'il a dit et si bien dit à cette époque :

Je ne crois pas qu'il soit utile d'instituer une telle commission ; tout ce qu'elle pourrait faire serait de déterminer la meilleure de nos voies fluviales. L'œuvre de la commission devrait se borner à l'étude des installations de têtes de lignes. Il n'est pas nécessaire qu'elle s'occupe des chemins de fer. On aurait dû l'instituer avant l'ouverture de la présente session, et le gouvernement aurait dû arrêter sa politique, parce que l'heure de l'action est arrivée, il est temps de faire les travaux nécessaires. Avant un an ou deux, la situation des affaires peut changer, car le pays ne saurait toujours jouir d'une prospérité aussi grande que celle dont il est présentement gratifié, et nous devrions profiter des avantages de l'heure actuelle. Dans l'histoire d'un pays comme dans celle d'une entreprise industrielle, quelques années comptent pour beaucoup. Nous devrions profiter du moment où nous sommes à établir nos voies commerciales pour que le transport s'effectue au Canada, car lorsque le trafic a pris une certaine direction, il devient presque impossible de l'en détourner ensuite. Profitons donc des avantages de l'heure présente. D'ici à un grand nombre d'années à venir, le Canada ne sera jamais en meilleure situation pour résoudre définitivement la question du transport, parce que le présent état de choses ne saurait se maintenir bien longtemps encore. Profitons des avantages du moment ; formulons une politique susceptible de développer le pays ; profitons de la situation avantageuse que nous fait la nature, parce que nous ne serons jamais en meilleure situation pour nous placer au rang des plus grandes nations de la terre.

J'ajouterai que ces paroles prononcées par l'honorable député de Lanark-sud sont exactement les mêmes expressions dont s'est servi le premier ministre dans le discours qu'il a prononcé pour expliquer le projet qui est actuellement soumis à la Chambre. Un autre extrait devra offrir beaucoup d'intérêt à la Chambre, et c'est le suivant :

En ce qui concerne la construction du chemin en question, je le répète, nous avons à choisir entre deux compagnies ; et si le gouvernement décide d'y contribuer de quelque manière, j'estime qu'il devrait accorder la préférence à la Compagnie du Grand Tronc, car cette dernière a fait de grands sacrifices pécuniaires pour aider au développement du pays et n'a reçu que fort peu de chose en compensation.

Cela est peut-être dû à l'administration de la compagnie, mais il n'en reste pas moins établi que cette dernière a contribué au développement du pays dans une plus large mesure que n'importe quelle autre compagnie de chemin de fer, le Pacifique excepté, et qu'elle n'a réalisé que de très maigres bénéfices des capitaux énormes qu'elle a placés dans notre pays. Dans mon opinion, le gouvernement devrait voir à ce que le chemin de fer en question soit construit le plus au nord possible et longe, autant que faire se pourra, l'extremité septentrionale des terres afin de pénétrer dans une région qui n'est pas encore ouverte au progrès moderne.

Ces paroles prononcées par mon honorable ami étaient prophétiques. Il ne songeait guère à cette époque que le gouvernement s'occupait d'adopter une politique comme celle qu'il préconisait, une politique qu'il croyait alors dans l'intérêt du pays. Ce soir, nous l'avons entendu discuter d'abord la section du chemin entre Québec et Moncton, puis la section entre Québec et Winnipeg. A l'époque que je viens de mentionner, le

comité des chemins de fer discutait exactement le projet qui fait l'objet de ce bill. Il s'agissait entre autre chose, de construire un chemin de fer de Québec à Winnipeg, et l'honorable député approuva cette politique, la politique qui a été depuis adoptée par le gouvernement.

Il est vrai qu'il s'est opposé à cette partie du projet comportant la construction d'une voie ferrée entre Québec et Moncton. Il s'est donné beaucoup de peine à ce sujet, mais je suis obligé de dire que les conclusions auxquelles il en est arrivé étaient basées sur des prémisses fausses. Il a d'abord appelé à son secours certaines déclarations faites par sir Sandford Fleming, en 1864, et il a essayé de démontrer que ces rapports confirmaient la prétention qu'il avait émise que le tracé proposé ne devait pas être adopté. Vous ne devez pas oublier, M. l'Orateur, que la route entre Québec et Moncton est un chemin de fer qui part de Lévis pour se rendre à Edmundston, pour de là suivre le fleuve Saint-Jean jusqu'au centre de la province, puis les tributaires du Miramichi, traversant la rivière Nashwaak, pour atteindre Chipman et Moncton. L'honorable député nous dit que d'après le rapport et les études faites par sir Sandford Fleming, cette voie, pour me servir de servir de ses propres paroles, ne serait pas d'un mille plus courte, c'est-à-dire que la distance qui sépare Lévis de Moncton ne serait pas d'un seul mille plus courte par cette route qu'en passant par l'Intercolonial. Cependant, il a négligé d'expliquer à la Chambre que les études faites par sir Sandford Fleming se rapportaient à la construction d'un chemin de fer entre la Rivière-du-Loup, Edmundston et Moncton ? Une route absolument différente de celle projetée, qui a augmenté la distance de près d'une centaine de milles. Il n'a pas tenu compte du fait que la Rivière-du-Loup est située à 123 milles du pont de Québec, et que lorsque vous vous rendez par le chemin de fer Intercolonial, qui appartenait autrefois au Grand-Tronc, jusqu'à la Rivière-du-Loup, il vous faut parcourir une distance de 123 milles et qu'une fois rendu à cet endroit, vous devez parcourir une autre distance de 85 milles dans une direction sud pour atteindre Edmunston.

Il a essayé de démontrer au moyen de ces rapports que ce tracé était impraticable, qu'il serait et qu'il était condamné par les ingénieurs S'il avait cherché à se renseigner auprès de sir Sandford Fleming lui-même, il aurait constaté qu'il ne savait pas que la ligne courte à laquelle il fait allusion est la ligne qui existe entre la Rivière-du-Loup et Edmunston, connue sous le nom de Chemin de fer de Témiscouata, et que ce chemin de fer, qui traverse une de ces routes à sept ou huit milles de son point de départ, atteint une altitude de 1300 au-dessus du niveau de la mer ; que pour atteindre cette hauteur le chemin parcourt une distance de 16 milles, et qu'une fois rendu au sommet il vous faut parcourir une autre distance de 16 milles pour vous trouver au même niveau que celui qui existe à 7, 8 ou 9 milles de distance de la Rivière-du-Loup. Voilà la seule explication qu'il est nécessaire de donner au sujet de cette prétendue impraticabilité de la route située entre la Rivière-du-Loup et Edmundston, et le long de la rivière.

L'honorable député a négligé de nous dire que dès 1890, si je ne me trompe pas, sir John Macdonald lui-même demanda au parlement l'aide nécessaire pour construire un chemin de fer de Montréal, à travers le centre de la province du Nouveau-Brunswick, jusqu'à Moncton, et que des études ont été faites par des arpenteurs à ce sujet. Environ 25 ans après les travaux exécutés par sir Sandford Fleming, on étudia un nouveau tracé d'Edmundston à Moncton, et ces travaux d'explorations furent exécutés par les ordres de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, de concert ou sous la direction de la Compagnie du Grand Tronc et les ingénieurs découvrirent alors un tracé magnifique.

Des ingénieurs distingués, et je puis citer les noms de deux d'entre eux, m'ont dit que le tracé choisi à cette époque était sans rival et devait fournir un des meilleurs chemins de fer qui puisse exister non seulement au Nouveau-Brunswick, mais dans tout le Canada. J'ai reçu il y a deux ou trois jours une lettre d'un ingénieur qui a pris part à ces explorations, qui confirme ce que je viens de dire et ce tracé ne suit pas la vallée du fleuve Saint-Jean, tel qu'indiqué par l'honorable député.

Il a prétendu, en se basant sur le rapport que je viens d'indiquer, que toute voie ferrée entre Edmunston et Moncton devait nécessairement suivre la vallée du fleuve Saint-Jean, puis le tracé actuel jusqu'à Woodstock, pour, de là, passer soit par l'intérieur du pays ou suivre le fleuve et ses méandres jusqu'à Frédéricton. Il peut atteindre Gibson par l'une ou l'autre de ces routes. Il est certain que ces tracés sont excellents. Je ne mets pas ce point en doute, mais, je ne sache pas non plus que ce soient là des routes centrales. Ce ne sont ni des routes centrales à travers la province du Nouveau-Brunswick, ni la route la plus courte, et ni l'une ni l'autre de ces routes qui sont condamnées par sir Sandford Fleming ne constitue la route dont je veux parler, celle dont le tracé a été choisi en 1890, celle qui est capable de devenir une route directe pour le trafic est une route qui est appelée à ouvrir un vaste territoire extrêmement riche. Je n'en dirai pas plus long sur cette partie du chemin entre Québec et Moncton. Je réserverai pour plus tard les remarques que j'ai à faire à ce sujet. Je n'y ai fait allusion que pour démontrer toute la futilité des remarques de l'honorable député de Lanark-sud, lorsqu'il a condamné le projet actuel, ce projet qui consiste à construire une voie ferrée au sud de la chaîne des Laurentides, en arrière de Lévis, à travers cette riche partie du pays qui forme les comtés de

Bellechasse et Montmagny, ainsi qu'à travers d'autres comtés situés le long de la frontière du Nouveau-Brunswick, contournant ce promotoire avancé de l'Etat du Maine, qui s'étend beaucoup trop loin, dans l'intérieur du territoire canadien, pour notre plus grand malheur, pour atteindre Connor's Station, puis suivre le cours du Saint-Jean jusqu'à Edmundston pour se rendre à Grand Falls et de là traverser une région offrant tous les avantages possibles pour la construction d'un chemin de fer, et je parle de cela en connaissance de cause, ayant moi-même parcouru chaque pied de terrain. J'ai parcouru le tracé de ce chemin en ma qualité officiel de commissaire en chef des Travaux publics au Nouveau-Brunswick. Je connais la topographie du pays et je parle en connaissance de cause. J'ajouterai que ce territoire offre tous les avantages possibles au point de vue de l'agriculture. On trouve le long de cette route des zones de terres cultivables comme il n'en existe pas de plus fertiles dans toute la province du Nouveau-Brunswick. Ce chemin de fer traversera également des forêts très riches en bois de construction.

Je considère que le représentant de la cité de Saint-Jean ne s'est pas rendu justice à lui-même, ni à la province qui depuis tant d'années l'honore de sa confiance, lorsqu'il prétend que cette partie du Nouveau-Brunswick ne mérite aucune considération, et c'est là le résumé de ses paroles, car il nous a dit que les seules parties de la province qui méritent que l'on s'occupe d'elles en y construisant des chemins de fer sont celles qu'avoisinent les chemins de fer de l'Intercolonial et du Canadien du Pacifique au nord et au sud. Or, le vaste territoire qui se trouve au centre de la province du Nouveau-Brunswick n'a pour ainsi dire pas encore été touché par la main de l'homme. Il y a là un vaste territoire qui s'étend du pont Nashwaak en gagnant vers Moncton. J'ai eu occasion de visiter la région comme sous le nom de la vallée de Gaspereau, et j'ose dire que c'est une des vallées les plus riches, offrant au point de vue de l'agriculture les plus grands avantages, renfermant les endroits les plus pittoresques que j'ai jamais visités dans la province du Nouveau-Brunswick, et je suis convaincu que la vallée d'Annapolis n'offre pas un plus beau coup d'œil que cette vallée de Gaspereau située au centre de l'un des plus beaux districts agricoles du pays.

Des colons s'étaient autrefois établis dans cette partie de la province, mais plusieurs d'entre eux, désespérant d'y voir jamais passer un chemin de fer, abandonnèrent la région pour cette raison.

Située comme elle l'est à proximité de riches terrains houillers, je dis que l'on a tort de prétendre que cette région ne mérite pas de retenir l'attention du parlement canadien, et qu'elle ne mérite pas que l'on cherche à assurer son développement en y construisant des chemins de fer. Mais je me suis peut-être éloigné du cours de mes remarques en faisant cette digression. Si je suis entré dans ces détails, c'est parce que je possède une connaissance personnelle de cette partie du pays, et si j'ai dit que la construction d'un chemin de fer en suivant cette route était éminemment praticable, c'est parce que je tiens mes renseignements d'ingénieurs compétents, qui parlent en connaissance de cause, et je considère que leurs rapports méritent d'être pris en considération.

L'honorable député (M. Haggart) a prétendu que le tracé d'Edmundston à Woodstock ne réduira pas la distance qui sépare Lévis de Moncton d'un seul mille, comparée à la distance qui existe en passant par l'Intercolonial. Mon honorable ami devrait demander pardon à la Chambre de l'avoir ainsi induit en erreur. Il devrait s'excuser d'avoir essayé de faire croire que la route étudiée à partir de la Rivière-du-Loup est identique à la route que doit suivre le Grand Tronc-Pacifique.

Un autre aspect particulier du discours prononcé par l'honorable député (M. Haggart), c'est qu'il s'est fait l'écho des récriminations de ceux qui prétendent que la construction de ce nouveau chemin va dépouiller l'Intercolonial de son trafic, et il nous a demandé : Qu'avez-vous à dire de la concurrence dont l'Intercolonial va avoir à souffrir dans le transport des marchandises partant de Saint-Jean, une fois que ce nouveau chemin sera construit ? A mon tour, je me permets de demander à l'honorable député : Qu'avez-vous à dire de la concurrence qui existe entre l'Intercolonial et le chemin de fer Canadien du Pacifique, de Saint-Jean à Québec et Montréal. Il a prétendu que l'Intercolonial aurait à souffrir de la construction de cette nouvelle ligne qui allait abréger la distance qui sépare Saint-Jean de Montréal et Québec, comparé à l'Intercolonial. Il est vrai que ce chemin va abréger la distance, mais la construction de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique à travers l'état du Maine, a réduit la distance qui sépare Saint-Jean de Québec et Montréal ; et l'Intercolonial n'a-t-il pas été obligé depuis cette époque de faire concurrence à ce chemin pour le transport des marchandises et des voyageurs.

Le gouvernement conservateur a-t-il tenu compte de la concurrence dont l'Intercolonial pourrait avoir à souffrir, lorsqu'il a subventionné cette ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique, bien qu'elle traverse l'Etat du Maine ? J'aimerais à savoir ce que l'honorable député (M. Haggart) pense de cela. A l'heure actuelle, il est inutile de s'alarmer, car si l'Intercolonial a réussi durant ces années à faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique, il pourra certainement soutenir la concurrence du Grand Tronc-Pacifique.

L'honorable député (M. Haggart) a décrit le tracé que la nouvelle voie devra sui-

vre de la Chaudière à Moncton comme étant un projet aussi insensé qu'impraticable, et un gaspillage éhonté de l'argent public. J'ignore si mon honorable ami faisait partie du gouvernement conservateur, en 1890, mais qu'il en fît partie ou non, il doit se rappeler que des négociations étaient pendantes et que le gouvernement du Canada, représenté à cette époque par son chef distingué, sir John A. Macdonald, avait promis de construire une voie ferrée d'Edmundston à Moncton, à travers le centre de la province du Nouveau-Brunswick, en passant par Chipman, et en suivant virtuellement le tracé que l'on se propose d'adopter aujourd'hui. Cela était-il un projet insensé ? Etait-ce un projet qui ne mérite pas la moindre considération ? L'entrepreneur de ce chemin avait obtenu la promesse de recevoir l'aide du gouvernement, mais son sort fut celui du chemin de fer projeté de Harvey et Salisbury. Cependant, j'ignore si c'est au Sénat ou ailleurs qu'il reçut son coup de mort. Chose certaine, c'est qu'il ne fut jamais construit.

L'honorable M. HAGGART : Si je me rappelle bien, c'est le gouvernement qui refusa son concours à ce projet.

M. EMMERSON : Cependant, la chose avait été promise dans cette Chambre par sir Hector Langevin.

L'honorable M. HAGGART : Sir John Macdonald refusa d'en approuver la construction, uniquement parce que ce chemin aurait constitué un concurrent à l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous voulez sans doute dire un concurrent au Canadien du Pacifique.

L'honorable M. HAGGART : Ce chemin ne reçut aucune subvention.

M. EMMERSON : Il se peut que ce chemin fût exposé à devenir un concurrent du Canadien du Pacifique, mais il est bien extraordinaire que l'on n'ait pas refusé l'entrée du Nouveau-Brunswick, au Canadien du Pacifique, sous prétexte qu'il deviendrait un concurrent de l'Intercolonial. D'un ton larmoyant l'honorable député s'est écrié: Pourquoi avons-nous construit ce chemin de fer à travers les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse? Mais l'honorable député ne devrait pas oublier que le nouveau chemin s'arrêtera à une assez longue distance de la Nouvelle-Ecosse. Il est généralement connu dans les provinces maritimes que l'honorable député, lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux, n'a visité l'Intercolonial qu'une seule fois et au cours du voyage il avait eu la précaution de fermer à clef les portes de son wagon privé, ce qui était de nature à insulter les gens qu'il pouvait être appelé à rencontrer, qui devaient être nécessairement ses amis politiques. On dit aussi dans la ville de Moncton, où sont situés les quartiers généraux ainsi que les ateliers du chemin, que l'honorable député n'est demeuré qu'une demi-heure à cet endroit. Si cela est vrai, et c'est là la seule fois qu'il a visité l'Intercolonial, il est facile de lui pardonner d'avoir déclaré ce soir que ce nouveau chemin de fer sera construit de manière à traverser les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. EMMERSON: L'honorable député nous a aussi parlé de la dette que le pays devra contracter pour construire cette partie du chemin entre Moncton et Winnipeg. Mais il est bien évident qu'il n'a pas écouté avec l'intention de comprendre ce qui a été dit à ce sujet. L'honorable député doit avoir compris par ce qui a été dit sur cette question par le premier ministre, lorsqu'il a soumis cette mesure à la Chambre, ainsi que par le ministre des Finances, que cette entreprise ne ferait pas encourir au pays une dépense plus élevée que $14,000,000. Mon honorable ami ne fait aucune différence entre la garantie des obligations et la dépense réelle d'argent. Il ne peut y avoir de doute que le gouvernement devra dépenser un certain montant pour construire cette partie du chemin de Moncton à Winnipeg ; mais il est également vrai qu'au bout d'un certain temps les intérêts sur ce montant seront payés par le Grand Tronc ; et il est également vrai que la garantie des obligations pour la construction des sections des prairies et des montagnes ne constitue qu'un simple endossement de la part du gouvernement et ne peut être considérée comme étant une obligation qu'il sera appelée à payer. Le gouvernement canadien prend simplement une garantie collatérale et se porte garant pour un montant qu'il ne sera jamais appelé à débourser.

Après avoir exprimé l'opinion que les obligations que devra encourir le gouvernement, par suite de l'exécution de ce projet, seront très considérables, l'honorable député prie ce dernier de ne pas pousser la chose plus loin. Il dit que nous avons besoin de réfléchir au projet, et il prie le gouvernement de ne pas se lancer dans cette entreprise avec trop de précipitation. Il croit qu'une commission du transport devrait être nommée ; et, cependant, les paroles qu'il a prononcées ce soir sont en contradiction flagrante avec ce qu'il a dit le 26 mai dernier, et que j'ai déjà cité.

Je ne crois pas qu'il y ait d'autres parties du discours de mon honorable ami sur lesquelles il me soit nécessaire d'insister davantage, et je vais laisser ses remarques de côté, pour entrer dans la discussion des autres points qu'il me restent à traiter.

Il nous faut nous rendre compte que la proposition qui est actuellement devant la Chambre comporte un changement radical de la part du gouvernement, quant à ce qui concerne l'aide à accorder aux chemins de fer. Nous savons tous quel a été le ré-

sultat de cette politique de subventions aux chemins de fer dans le passé. Nous savons tous que jusqu'à aujourd'hui le gouvernement fédéral a accordé des subventions pour aider à la construction des voies ferrées à travers les différentes parties du pays, et que certaines provinces ont elles-mêmes suivi la même ligne de conduite. C'est ce qui a eu lieu dans la province que j'habite. Chaque année le gouvernement du Canada a aidé à la construction de chemins de fer dans cette province et cette dernière s'est elle-même ruinée pour subventionner ces voies ferrées.

Je ne parlerai pas de cette partie de l'histoire de notre pays qui concerne la construction du Canadien du Pacifique. Il en a été question bien souvent, et les faits sont présents à l'esprit de tous. Mais je crois pouvoir faire connaître à la Chambre les rumeurs qui ont eu cours dans la province du Nouveau-Brunswick, où plusieurs voies ferrées ont reçu des subventions de ce parlement. Je ne crois pas que le chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer du Nouveau-Brunswick ait jamais reçu aucun aide du gouvernement fédéral, bien que la chose soit possible. Cette voie part d'Edmundston, passe par Woodstock, et de ce dernier endroit s'étend à Frédéricton. A partir de Woodstock, elle atteint aussi la bifurcation de McAdam. Mais le chemin de fer qui s'étend d'Edmundston à la bifurcation de Newburg, et de là à Gibson, situé en face de Fredericton, a reçu du gouvernement provincial une subvention de 10,000 acres de terre par mille. A l'heure actuelle les meilleures terres du Nouveau-Brunswick sont en la possession de la "New-Brunswick Railway and Land Company," ou de ses successeurs.

On a fait allusion au fait que le chemin de fer projeté de Québec à Moncton allait traverser cette vaste étendue de terres ayant appartenu à la province et qui a été donnée à titre de subvention. Ces terres font actuellement l'objet de négociations entre la compagnie qui en est propriétaire et le gouvernement provincial. Je crois même qu'elles ont fait l'objet d'une promesse de vente qui n'est pas encore expirée—et pourquoi? Parce qu'elles constituent d'excellentes terres colonisables, qu'elles sont très bien boisées. et le chemin de fer proposé doit traverser cette magnifique région.

Les chemins de fer qui ont reçu des subventions de ce parlement et des provinces sont les suivants: "L'Albert Southern", un chemin de fer d'une longueur d'environ 20 milles situé dans le comté d'Albert; l'embranchement d'Harvey, et le chemin de fer de Saint-Martin et Upham. Ces trois chemins de fer, bien qu'ayant reçu de l'aide des deux gouvernements, sont aujourd'hui fermés, inexploités, et seules des traces de rouille indiquent qu'ils ont existé. D'autres lignes existent—le chemin de fer d'Elgin et Havelock est exploité; il y a le chemin de fer d'Albert, le "Kent Northern" et la ligne courte, qui part de la ville de Saint-Jean, en se dirigeant vers l'ouest, pour se rendre à St. Stephen, en traversant le comté de Charlotte et en suivant un tracé parallèle, pour me servir d'une expression employée par les honorables députés de la gauche, à celui d'un autre chemin de fer qui part de la ville de Saint-Jean pour se rendre à St. Stephen. Ces deux chemins de fer réunissent les mêmes villes, de la même manière que l'Intercolonial et le chemin de fer projeté réuniront Moncton et Québec.

Les voies ferrées auxquelles j'ai fait allusion ont toutes été fermées et vendues par ordre de la cour d'Equité.

Il existe d'autres chemins de fer dans la province. Ainsi, il y a le chemin de Caraquet, le "Central" et le chemin de fer de Moncton et Bouctouche, qui sont actuellement sous la maîtrise absolue des porteurs d'obligations. Quant à ce qui concerne ces chemins de fer qui sont absolument inexploités et d'aucune valeur pour le pays, ou la province, je voudrais savoir ce qui est advenu des subventions, et quel en a été le résultat? Ce sont là des exemples des résultats obtenus grâce au mode adopté par le parlement fédéral et les provinces d'accorder des subventions aux chemins de fer, et je suis heureux que ces exemples nous servent de leçon. Ils nous enseignent, en autant que la province du Nouveau-Brunswick y est concernée, que l'octroi de terres publiques à ces compagnies sous forme de subvention a été une politique désastreuse. Tandis que ces terres ont été données aux chemins de fer à une valeur nominale d'un dollar l'acre, soit $10,000 par mille, elles valent aujourd'hui $7 et même $10 par acre, me dit-on, dans certains districts. Ces exemples tendent à démontrer de plus, que la province du Nouveau-Brunswick aurait mieux fait à cette époque de contracter des emprunts et de garder ses terres. Quant à ces chemins de fer que je viens de mentionner, ils ont gaspillé les subventions que nous leur avons accordées, ils n'ont exécuté aucun travail, et cela fait voir tous les avantages qui devront découler du projet adopté par le gouvernement. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans la discussion des questions qui ont déjà été discutées par les orateurs qui m'ont précédé, mais je tiens à dire ceci: Il y a longtemps que le peuple de ce pays insiste pour obtenir une autre voie transcontinentale destinée a relier les deux océans et devant passer entièrement sur le territoire canadien. La construction de ce chemin a été préconisée dans les journaux et dans les assemblées publiques. Au Nouveau-Brunswick, on a souvent demandé à ce qu'il soit construit. Dans tout le Canada il existait un sentiment général en faveur d'une voie transcontinentale située entièrement sur le territoire canadien et devant partir d'un port de mer canadien sur l'Atlantique pour aller se terminer à un autre port de mer canadien sur le Pacifique. On

voulait que toutes les parties du pays fussent reliées entre elles. Le temps est arrivé de réaliser ces vœux populaires.

Si, en 1871, nous étions en mesure d'entreprendre la construction d'un chemin de fer transcontinental, nous serions justifiables aujourd'hui d'en entreprendre deux ou trois. La prospérité existe partout. Il règne un sentiment de confiance dans tous les cœurs, et si nous voulons nous tenir à la hauteur des aspirations de la population de chaque province, il nous faut procéder sans retard à la construction de ce chemin de fer. Il serait criminel d'en agir autrement. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a sonné le cri d'alarme, lorsqu'il a dit qu'à moins que nous agissions immédiatement, le trafic chercherait d'autres débouchés, et nous savons tous qu'une fois que le trafic à trouvé un chenal pour s'écouler, qu'il est pour ainsi dire impossible de lui faire prendre une autre direction.

On a dit avec beaucoup de vérité que l'établissement des chemins de fer avait produit une révolution dans l'univers, et je suis convaincu que le Canada subira une transformation analogue, si ce chemin de fer est établi et si nous parvenons à le mettre en exploitation. Il se produira alors un tel courant d'émigration, notre trafic aura pris un tel développement, que la construction d'une autre voie ferrée deviendra une entreprise rémunératrice.

La construction des chemins de fer produit de si nombreux changements dans les relations industrielles, commerciales, sociales et politiques d'un pays, que l'on peut difficilement prédire d'une année à l'autre qu'elles seront les conditions qui existeront au bout de 12 mois, et il nous faut nous mettre en état de faire face à ces conditions aussi nouvelles que variées. L'établissement d'un chemin de fer à travers un territoire nouveau et éloigné augmente la valeur de nos terres et contribue à développer nos autres ressources naturelles. De nouvelles sources d'approvisionnement surgissant, le trafic augmente, et avec l'augmentation du trafic, non seulement il se produit une augmentation dans la valeur de la propriété de chaque côté du chemin, mais aussi une augmentation dans la valeur de toutes les autres propriétés du pays.

Une chose qui ne peut manquer de frapper toute personne qui étudie ce projet, c'est qu'il sera le plus puissant agent d'émigration que le Canada ait jamais possédé. Lorsqu'on songe que l'ancien chemin de fer du Grand Tronc, avec ces 10,000 actionnaires étrangers, deviendra un agent d'émigration actif ; lorsqu'on songe que chacun de ces 40,000 actionnaires (on me dit que c'est là leur nombre), va devenir un agent d'émigration pour ce pays, c'est alors que l'on se rend compte des avantages que le Canada devra retirer de cette politique. Tout ceux qui seront intéressés dans le Grand Tronc Pacifique et dans le Grand Tronc, comme ceux qui se seront portés caution pour eux, se chargeront de faire connaître les ressources du Canada ; et ces deux compagnies seront les plus puissants agents de colonisation que le Canada ait jamais possédés, et elles feront beaucoup plus sous ce rapport que le Canadien Pacifique n'a jamais fait.

A ce point de vue, ce projet vaudra tout l'argent que son exécution pourra coûter au Canada. Il existe cependant un autre point improtant. Nous devons tous comprendre que l'établissement d'un chemin de fer à travers des districts nouveaux et éloignés augmente la valeur de nos terres publiques. Prenons pour exemple de cela, le Pacifique Canadien. La seule valeur prise par les terres qui avoisinent ce chemin de fer justifie la dépense encourue pour la construction de ce chemin.

Avec la permission de la Chambre, je proposerai l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

AJOURNEMENT—LES ALLEMANDS AU CANADA ET LE SERVICE DE LA MARINE.

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

M. SPROULE : Avant que la séance soit levée, je voudrais attirer l'attention du ministre de la Milice sur un article publié dans la " Gazette " de Montréal, concernant l'arrivée dans ce port d'un navire de guerre allemands et le recrutement d'officiers et de matelots pour la marine allemande. Cet article se lit comme suit :

Toutefois, à l'occasion de la visite de la " Gazelle," une exception est faite——

—quant à ce qui concerne les conditions du recrutement.

—et les jeunes Allemands qui demeurent au Canada vont avoir l'avantage de pouvoir faire du service à bord de la " Gazelle," sans avoir besoin de se rendre pour cela à l'un des ports de l'Allemagne. Le consul impérial allemand a annoncé qu'un examen médical des jeunes gens de nationalité allemand pour déterminer leur aptitude à prendre part au service militaire, serait fait par le chirurgien du navire de guerre, samedi, à deux heures p.m., au consulat allemand, 100 rue Sherbrooke. Aucun avis préalable n'est requis ; les jeunes gens doivent apporter avec eux leurs papiers. Il dit aussi que les Allemands qui désirent faire leur service militaire dans la marine allemande peuvent entrer dans le service ici en embarquant à bord de la " Gazelle."

Je voudrais savoir si c'est l'habitude ou s'il convient de permettre à un pays étrangé de faire du recrutement au Canada, et, dans le cas contraire, si l'attention du ministre a été attirée sur cet article ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis garantir l'exactitude du renseignement que je possède à ce sujet, mais je considère que

je ne dois guère m'éloigner de la note juste dans ce que je vais dire à ce sujet. La "Gazelle" ne s'occupe pas de recruter des officiers ou des matelots pour la marine allemande. Je suis bien convaincu que je ne me trompe pas en disant que ceci s'applique aux jeunes gens de nationalité allemande résidant au Canada, qui sont encore sujets allemands et ne demeurent ici que temporairement. Conformément aux lois allemandes, ces jeunes gens, étant sujets allemands, sont soumis aux lois sur la conscription et obligés de servir dans l'armée ou la marine de leur pays, quand ils y sont appelés. Si je comprends bien la question, ces jeunes gens profitent de la présence d'un navire de guerre allemand dans le port de Montréal pour subir un examen que, sans cela, ils leur faudrait aller subir dans leur propre pays, car, s'ils ne subissent pas cet examen ils s'exposent à une certaine peine. C'est là le renseignement que j'ai reçu aujourd'hui. Je n'ai pas eu l'occasion d'en parler avec mon honorable ami le ministre des Finances, mais j'ai remarqué cet article dans les journaux, et nous avons pris les mesures nécessaires pour nous assurer de l'exactitude des renseignements qui m'ont été fournis à ce sujet. Nous devrons savoir à quoi nous en tenir avant peu.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures et 5 minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 14 août 1903.

L'Orateur ouvre la séance à onze heures.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier,—Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur une certaine résolution concernant la construction d'un chemin de fer national transcontinental.

M. EMMERSON (Westmoreland): Lors de l'ajournement du débat, hier soir, M. l'Orateur, je parlais des avantages que le pays retirera de cette entreprise, au point de la colonisation. J'ai expliqué que les terres, le long du chemin de fer projeté, augmenteraient de valeur, et je me permettrai quelques commentaires sur ce sujet, m'adressant plus particulièrement à la partie du chemin que je connais davantage. Je sais que dans le Nouveau-Brunswick les terres que ce chemin ouvrira à la colonisation, sont riches en ressources agricoles et autres et n'attendent que des moyens de communication, pour devenir des centres importants. Dans ces districts, il y a de riches forêts qui n'ont pas encore été exploitées. On n'a encore pénétré que dans celles qui bordent les cours d'eau, mais à l'intérieur, il y a encore de vastes régions très riches et inexploitées. On y trouve aussi d'abondantes richesses agricoles, et un sol propice à la culture. Dans la division électorale que représente mon honorable ami, le député de Queen et Sunbury (M. Wilmot), on trouve de riches mines de charbon auxquelles il ne manque que des moyens de communication pour atteindre le marché.

A quelque point de vue que l'on se place, il est impossible de ne pas reconnaître que la construction de ce chemin, à travers le Nouveau-Brunswick, encouragera la colonisation, augmentera la valeur des terres et hâtera le développement de nos richesses forestières et minières.

Je ne connais naturellement pas aussi bien la province de Québec, mais j'ai eu le bonheur de mettre la main sur un document qui prouve que la partie de cette province que traversera cette route transcontinentale, offre de grands avantages. Depuis nombre d'années, ceux qui ont visité cette partie du pays, qui en connaissent la fertilité et les richesses, font des démarches pour obtenir des communications par voies ferrées. En 1864, le représentant de Bellechasse à la législature de Québec, feu M. Faucher de St. Maurice, un des chefs du parti conservateur d'alors,—un parti qui avait plus de patriotisme à cette époque qu'aujourd'hui—lut à ses collègues une lettre que lui adressait M. l'abbé G. Boulet, curé de Saint-Magloire. Cet abbé disait:

Je vois par les journaux que vous travaillez, avec vos amis, à la construction d'un chemin de fer passant à travers la partie sud des comtés de Dorchester, Bellechasse, Montmagny, L'Islet et Kamouraska. Ce serait une grande et patriotique entreprise, une très belle idée, un projet qui aurait dû être exécuté depuis longtemps.

C'est exactement la route que suivra le Grand-Tronc-Pacifique, excepté qu'il traversera le comté de Lévis, au lieu de celui de Dorchester.

En arrière des comtés précités il y a une magnifique vallée, très propice à la construction d'un chemin de fer. Le terrain n'est ni accidenté ni rocailleux. A partir de Metgermette, et en descendant jusqu'à Edmundston, ce n'est qu'une plaine fertile. La compagnie qui entreprendrait d'y construire un chemin de fer, trouverait sur les lieux, tous les matériaux nécessaires. Le cèdre et l'épinette y abondent.

Or, Edmundston et cette vallée du Nouveau-Brunswick sont exactement les endroits que traversera la ligne projetée.

Pourquoi nos gouvernements ne dirigent-ils pas dans sens leurs efforts en faveur de la colonisation. Le sol est propice à toute sorte de culture et le climat est plus doux que celui de la partie nord du Saguenay.

C'est absolument ce que l'honorable premier ministre propose de faire, mais que les conservateurs d'aujourd'hui—les indignes successeurs d'hommes comme Faucher de

Maurice—ne veulent pas faire. C'est Faucher de St. Maurice qui a dit :

Entre la rive sud du St. Laurent et la frontière du Maine se trouve une région qu'il faut sortir de son triste isolement ; l'intérieur du Nouveau-Brunswick doit être ouvert à la colonisation au moyen d'une artère dont les pulsations se feront sentir à l'est et à l'ouest et communiqueront la vie au commerce du pays. Mais c'est au gouvernement fédéral, et non pas au gouvernement provincial, à faire cela.

Plus loin il dit encore :

Malheureusement, ma faible influence ne sort pas de la spère provinciale, mais un jour des hommes aux vues larges et aux nerfs d'acier surgiront, pour mener à bonne fin cette entreprise patriotique que la lettre que je viens de lire recommande si chaleureusement ; et quels que soient ces hommes, les générations futures les béniront.

Voilà ce que disait, en 1864, un des chefs du parti conservateur d'alors, un littérateur éminent, sur les traces duquel les Tarte, les Casgrain, les Monk et autres étaient fiers de marcher. On voit par là l'idée que l'on se faisait alors des ressources de cette partie de la province de Québec, que les députés de la gauche cherchent à dénigrer aujourd'hui. Depuis Moncton jusqu'à l'intérieur du Nouveau-Brunswick, en passant par les comtés de Queen, York, Carleton, Victoria, Madawaska, jusqu'à la province de Québec, on rencontre un beau pays uni, riche en ressources agricoles, minérales et forestières.

Pour moi ce chemin fera plus que nous donner un débouché pour les produits de l'ouest. Cela seul serait suffisant pour motiver sa constuction ; mais si on ajoute à cela les autres avantages qu'il représente, et surtout l'encouragement qu'il donnera à la colonisation, on comprend que c'est une entreprise que doit favoriser toute la population du Canada. Elle excitera certainement l'admiration de ceux qui viendront après nous, de ceux qui jouiront des bienfaits qu'elle aura répandus sur le pays.

On nous dit que dans le nord de Québec le conditions sont semblables à celles qui existent dans la partie du pays dont je viens de parler. Il a toujours existé et il existe encore, dans la province de Québec, un sentiment très prononcé en faveur de la colonisation des parties inhabitées de cette province. Dès 1853 et toujours depuis, le cri de ralliement, dans cette province, a été " colonisons ". Le mot d'ordre a été donné par le poète national du Canada français, quand il a dit " Emparons-nous du sol ". Il voulait voir ces compatriotes pénétrer dans la forêt, construire des chemins, établir des paroisses, et convertir le désert en greniers d'abondance. Pendant 50 ans on a habitué cette population à diriger tous ses efforts vers la colonisation, mais malheureusement elle n'a pu répondre à l'appel. Il était plus facile pour ses jeunes gens, comme pour ceux du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, de traverser la frontière et d'aller dans la république voisine, et il en est résulté que les Etats de la Nouvelle-Angleterre contiennent aujourd'hui des millions des enfants les plus sains, les plus robustes, les plus entreprenants et les plus intelligents de provinces maritimes et de la province de Québec.

Cela est plus vrai de ces provinces que de la province d'Ontario qui a eu l'avantage de jouir de l'influence bienfaisante des chemins de fer. Il est vrai que la population d'Ontario a fait des sacrifices pour avoir des chemins de fer. Les municipalités ont subventionné les compagnies et le gouvernement provincial en a fait autant, de même que le gouvernement fédéral ; mais même dans Ontario, l'attrait de la grande république voisine s'est fait sentir.

Si tous ces jeunes gens étaient restés au pays, ils auraient contribué à sa propsérité et nos vastes régions du nord seraient aujourd'hui peuplées.

Le chemin dont on nous propose aujourd'hui la construction, procurera tous ces avantages à la jeunesse canadienne ; bien plus, il attirera ici l'immigration étrangère. Il fera surgir des paroisses, il reculera les frontières de notre territoire habité et augmentera la valeur de notre domaine national. Ce chemin de fer nous donnera une route ininterrompue dans le centre même d'une région dont les ressources sont incalculables et que, pour de mesquines raisons politiques, l'opposition cherche à nier aujourd'hui. Elle voudrait faire savoir au monde entier que le Canada se borne à quelques vallées, mais que la plus grande partie de notre territoire est aussi inculte que les steppes de la Tarterie. Il m'a fait peine d'entendre l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux parler de sa province du Nouveau-Brunswick comme il l'a fait. Il a cherché à démontrer que la plus grande partie de cette province était complètement dénuée de ressources. Je considère que sous ce rapport il n'a pas rendu justice au Nouveau-Brunswick.

Je comprends que le chemin se dirigera vers l'ouest en passant sur le versant septentrional des Laurentides, et traversera ces immenses vallées où prennent naissance les rivières Batiscan, Saint-Maurice, Gatineau, Coulonge, Desmoines et Ottawa. D'après les meilleurs renseignements que nous fournissent ceux qui ont visité ce pays, il abonde en ressources de toutes sortes, forestières, minérales et agricoles. Sur la rivière Batiscan, en arrière de la paroisse de Saint-Maurice, il y a des forêts d'épinettes tout le long du chemin, sans compter les forêts de pins et d'épinettes, au nord des rivières que je viens de mentionner.

M. HUGHES (Victoria) : Mon honorable ami me permettra-t-il de l'interrompre, pour lui demander quel est le rapport qu'il cite en ce moment ?

M. EMMERSON : Je ne cite pas de rapport.

M. HUGHES (Victoria) : Je croyais qu'il était un rapport fait par un membre du clergé.

M. EMMERSON : Mon honorable ami me pardonnera, mais je ne fais que donner des renseignements qui pourront lui être utiles, vu qu'ils concernent la province de Québec.

M. HUGHES (Victoria) : J'écoute toujours les remarques de l'honorable député avec plaisir, mais je croyais qu'il citait le rapport d'un membre du clergé.

M. EMMERSON : Cela vaudrait peut-être mieux que ce que je dis.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député de Victoria y attacherait peut-être une plus grande valeur.

M. EMMERSON : Je sais que l'honorable député aime tout ce qui touche à la religion, mais dans le cas actuel, ce n'est pas un tableau religieux que je lui présente. La ligne projetée traverse une partie du pays capable d'alimenter le monde entier de toute la pulpe de bois dont il aura besoin d'ici à cent ans. Les rapp rts qui ont été lus ici contiennent des renseignements qui confirment tout ce que disent à ce sujet les documents officiels. La province de Québec a envoyé plusieurs partis d'explorateurs dans cette région, et les archives de la province contiennent des documents qui en font connaître la valeur, donnent des renseignements exacts sur la topographie du pays et sur ses ressources minérales, agricoles et forestières.

Ces faits sont indéniables. Il est facile de dire que nous n'avons pas de renseignements ; il est facile de refuser d'accepter ceux qui nous arrivent de tous côtés. Lorsqu'il s'est agit de construire le chemin de fer Canadien du Pacfique, nous n'avions pas sur le pays qu'il devait traverser, autant de renseignements que nous en avons sur les régions à travers lesquelles passera la nouvelle ligne.

Quelqu'un a dit ici que, dans toute cette région, on ne trouverait pas un seul arbre de la grosseur de la jambe d'un homme. Cette affirmation est de nature à induire le pays en erreur. De pareilles déclarations sont faciles à faire ; il est toujours facile de traiter légèrement, même les questions de l'importance de celle-ci, mais un membre du parlement ne devrait pas se permettre de parler sur ce ton d'un projet comme celui qui nous occupe. Cette entreprise ne concerne pas que le présent. Elle intéresse l'avenir du pays ; elle est susceptible des plus grands résultats, non seulement pour nous, mais aussi pour nos enfants et pour tous ceux qui viendront se fixer dans ce pays. Tous les jours de l'année, nous travaillons à attirer ici les meilleurs citoyens des autres nations, en leur promettant qu'ils trouveront au Canada le bonheur et l'aisance.

Au bureau des terres de la couronne de Québec on trouvera une foule de documents officiels pour contredire des assertions comme celle que je viens de signaler. Bien que certaines personnes aient intérêt à prétendre que ce pays n'est pas riche en bois et n'offrira aucun avantage à l'industrie, cette prétention est réfutée par ce qui existe dans la province de Québec. Tous les ans, le gouvernement de cette province vend à l'enchère des concessions forestières et connaît-on la valeur que les commerçants de bois attachent à ces concessions ? Elles sont toujours vendues au plus haut prix. Les hommes d'affaires, qui cherchent des placements avantageux pour leurs capitaux, ont une meilleure opinion des ressources de ce pays que les honorales députés de la gauche. Limportance que ces industriels attachent aux richesses forestières de cette région serait, à elle seule, suffisante pour justifier le gouvernement de construire ce chemin, laissant de côté l'autre projet, plus grand encore, de fournir un débouché pour les immenses réserves de grains de l'ouest et pour les amener dans les ports canadiens, par une route canadienne.

Le gouvernement ne peut pas perdre de vue l'importance qu'il y a à coloniser et peupler cette région, à en exploiter les ressources qui sont actuellement improductives, par suite de l'absence d'un chemin de fer pour les relier avec les centres populeux. On nous a objecté que ces forêts sont traversées par des rivières qui apportent le bois sur le marché et que, de cette manière, le bois est apporté sur le marché plus facilement et à meilleur marché qu'il ne pourrait l'être par un chemin de fer. Cela peut être vrai pour certaines lisières de forêts, le long de ces rivières. Mais plus à l'intérieur, loin de ces rivières, il y a d'autres forêts qu'on ne peut pas atteindre et dont les richesses sont encore inaccessibles. Nous savons que ces richesses existent, car d'où viennent les immenses quantités de bois de pin qui descendent la Gatineau, la rivière Coulonge et le Saint-Maurice ? Sur une profondeur de 100 milles en arrière des concessions actuellement exploitées, il existe d'autres forêts de pins et d'épinette, mais on ne peut les exploiter parce que nous n'avons pas de chemin de fer pour nous y rendre, et parce que, étant sur le côté septentrional de la ligne de division des eaux, les rivières coulent vers le nord et éloigneraient le bois du marché, au lieu de l'en rapprocher.

Je comprends que ce chemin de fer passera sur le versant septentrional des Laurentides et il fera pour ce côté ce que les rivières ont fait pour les forêts situées de ce côté-ci des Laurentides.

On dit aussi qu'il y a là des minéraux précieux et surtout du phosphate. On me dira peut-être que ce ne sont là que des conjectures. La valeur d'un pays minier, encore inexploité, est toujours plus ou moins problématique ; tant que les mines ne sont pas en pleine exploïtation, les plus belles perspec-

tives ne peuvent pas être prises pour des réalités. La formation géologique des Laurentides ne change pas, en allant vers le nord ; c'est toujours le même grand soulèvement de l'écorce terrestre et partout se trouvent les mêmes conditions. Ce que l'on trouve dans les couches, sur le versant de ce côté-ci, se trouve dans les couches de l'autre versant, mais il nous reste encore à savoir dans quelles proportions. Nous saurons tout cela quand ce chemin de fer permettra aux prospecteurs et aux mineurs de faire le travail et les dépenses nécessaires.

Le chemin passera le long d'une série de lacs qui s'étend depuis le lac Saint-Jean, à l'est, jusqu'au lac Abittibi, à l'ouest. Personne ne niera que la vallée du lac Saint-Jean est propice à l'agriculture. Il ne faudrait pas connaître cette région pour le nier. Le sol y est absolument le même que dans l'ouest. Il est arrosé par les mêmes sources, et se trouve dans d'égales conditions de fertilité.

M. GANONG : Le chemin, en partant de Québec, doit-il passer par le lac Saint-Jean ?

M. EMMERSON : Non.

M. GANONG : Pourquoi alors comprendre le lac Saint-Jean dans la description de ce chemin ?

M. EMMERSON : Le chemin ne va pas au lac Saint-Jean, où il y en a déjà un, qui part de Québec. J'ai parlé de ce lac comme étant à l'entrée d'une région très fertile et je répète qu'il y a toute une série de lacs semblables, et que le territoire, autour de ces lacs, est aussi fertile que celui de la vallée du lac Saint-Jean.

M. BROCK : Vous êtes complètement dans l'erreur.

M. EMMERSON : L'honorable député de Toronto (M. Brock) prétend que je me trompe. Ceux qui ne connaissent pas cette question peuvent se permettre de me contredire, mais ceux qui la connaissent, ceux qui se sont procurés des renseignements, ne le voudront pas. Une chose bien connue et incontestable, c'est qu'il existe beaucoup de fermes très prospères dans le nord, le long de la rivière Gatineau, la rivière Désert, et sur la rivière Baskatonge. Même sans chemin de fer, les colons sont allés s'établir dans ces régions et ont démontré qu'il est possible d'y établir des établissements agricoles prospères. J'apprends que l'autre jour encore, une expédition de colonisation est partie de Montréal pour aller visiter cette région si riche et si fertile, et je suis porté à croire que ce sont les espérances que fait naître la construction de cette voie ferrée qui ont porté ces hardis pionniers à s'en aller dans cette direction. Ils veulent prendre des préemptions pour plus tard, et c'est ainsi que les conséquences de cette entreprise se font déjà sentir dans la province de Québec. Dans les régions éloignées du nord, qui ne sont encore visitées que par les explorateurs, on rencontre de magnifiques fermes que les commerçants de bois ont arrachées à la forêt.

Ces fermes sont très avantageusement situées, mais sont privées de moyen de communication avec les marchés. Elles sont généralement situées sur les bords d'un lac où d'une rivière, ou sur le versant des collines. Sans parler de la province d'Ontario, qui est mieux connue, je maintiens que tout cela démontre que dans la province de Québec et le Nouveau-Brunswick on rencontre, tout le long de ce chemin, de superbes forêts et des richesses minières variées. Quand ces richesses seront exploitées, des paroisses surgiront et la population du pays en sera augmentée.

A l'heure qu'il est le Nouveau-Brunswick se plaint de perdre un représentant dans cette Chambre. La province d'Ontario en perd six, je crois, et elle en perdrait beaucoup plus si ce n'eut été des travaux du Pacifique Canadien dans le district d'Algoma. Si ces provinces veulent conserver leur représentation, il faut ouvrir à la colonisation et à l'industrie toutes ces richesses maintenant improductives. L'espoir du Nouveau-Brunswick réside dans la colonisation de l'intérieur, dans l'exploitation de ses richesses minérales, dans la construction de voies de communication, pour transporter sur le marché les produits de ces forêts, et dans la création de riches districts agricoles. Après chaque recensement, cette province constate que le nombre de ses représentants dans cette Chambre diminue. Dans le Nouveau-Brunswick et dans Ontario, il faut faire quelque chose pour enrayer ce mouvement rétrograde.

Si le Canadien du Pacifique a pu établir des milliers et des dizaines de milliers de colons dans le district d'Algoma, au nord du lac Nipissing, peut-on douter que ces autres provinces, à travers lesquelles passera ce nouveau chemin de fer, en profiteront aussi pour augmenter leur population et maintenir le rang qu'elles occupent dans la Confédération ? Après tout ce qui a été dit sur ce côté de la question, ce serait me fatiguer inutilement, et fatiguer la Chambre que de vouloir en dire davantage.

Cette discussion ne peut avoir que d'excellents résultats, mais il y a d'autres aspects de ce projet que je désire traiter, car, sans être sectionnels, ils affectent considérablement la division électorale que j'ai l'honneur de représenter.

J'ai déjà dit que la première opposition à ce projet est venue d'un de nos collègues qui a été, pendant plusieurs années, le chef du Nouveau-Brunswick dans les conseils de l'Exécutif du Canada. Cet homme a occupé de hautes positions, non seulement dans sa propre province, mais aussi dans le cabinet fédéral, où il a exercé une grande influence, et je dirai même, une influence salutaire. L'attitude qu'il prend sur cette question doit nécessairement exercer aussi une certaine influence.

M. BROCK : Ecoutez ! écoutez !

M. EMMERSON : Mon honorable ami a raison d'applaudir, car ce que je viens de dire est vrai. Il serait étrange qu'il en fut autrement, et je considère qu'il est du devoir des membres de cette Chambre d'étudier la nature de cette opposition. L'hostilité de ce député au projet a causé toute une sensation dans les rangs de l'opposition. Le contentement des conservateurs se lisait sur leurs figures. A la fin de son discours, ils étaient enthousiasmés et oubliaient le passé. Je n'ai pas entendu une seule allusion rappelant la conduite passée de ce député et nos honorables adversaires paraissaient avoir complètement oublié tout ce qu'ils avaient dit de lui depuis sept ou huit ans.

Je comprends que quand un homme meurt on n'en dise que du bien, il arrive même qu'on le canonise. Quand un libéral quitte les rangs de son parti pour aller prêter main-forte à nos adversaires, ils lui mettent une auréole au front et on n'entend plus parler des vols du Drummond et des trahisons de Tarte. Tout cela est oublié et les honorables députés de la gauche caressent l'idée que personne n'y pensera plus. C'était un spectacle amusant de voir nos amis les conservateurs traverser le parquet de la Chambre, à la fin de ce discours, pour venir féliciter l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Le chef de l'opposition a donné l'exemple, et tous, l'un après l'autre, sont venus serrer la main de leur adversaire de la veille.

Je me propose d'analyser les critiques de l'honorable député (l'honorable M. Blair) plus particulièrement en ce qui se rapporte à la partie du projet concernant le chemin de Moncton à Québec. Il prétend d'abord qu'on ne devrait pas construire un chemin de fer entre Lévis et Moncton en suivant le tracé indiqué, parce que cela ne ferait que dédoubler l'Intercolonial actuel, et dans sa lettre au premier ministre, il déclare qu'il faut surtout attribuer à cette partie du projet sa sortie du cabinet.

En prenant cette attitude d'une haute moralité, il s'est peut-être inconsciemment attribué le monopole des vertus et des qualités morales qui devraient être l'apanage commun de tous les représentants du Nouveau-Brunswick. Il laisse entendre que ceux qui ne pensent pas comme lui ne se laissent pas guider par les mêmes motifs de moralité qui le font agir. Il est même allé jusqu'à dire que personne, dans la province du Nouveau-Brunswick, n'était favorable à ce chemin entre Québec et Moncton, à l'exception de ceux qui espéraient en retirer des avantages pécuniaires.

Jamais plus grave accusation n'a été portée contre la population de cette province, et venant d'un homme aussi haut placé, il est important d'examiner jusqu'à quel point elle est fondée. Il a admis que le conseil municipal de Moncton a adopté une résolution favorable au projet, mais il a ajouté que cette résolution n'aurait pas été adoptée si ceux qui l'ont votée, avaient attendu d'en apprendre de lui tous les détails. N'oublions pas que la politique fédérale est étrangère à la composition du conseil municipal de Moncton. Il renferme des libéraux et des conservateurs, et le maire de la ville appartient au parti de l'opposition. Ce conseil a adopté à l'unanimité une résolution favorable à ce projet, l'approuvant dans tous ses détails, sans aucune réserve. Plus tard, la chambre de commerce de Moncton discuta la question, comme elle l'avait déjà discutée, six ou huit mois auparavant, alors qu'elle s'était déclarée favorable à une résolution virtuellement semblable à celle qui a été adoptée. Dans sa dernière résolution, la chambre de commerce se déclare asolument en faveur de la construction du chemin, mais non pas à l'unanimité. La résolution a rencontré deux adversaires, l'un est, je crois, le gérant ou le président du bureau de direction de la compagnie de publication du "Times", un journal qui n'a jamais été favorable à ce qui pouvait lui paraître entaché le libéralisme. L'autre adversaire de la résolution était le rédacteur de ce journal. Ces deux hommes se sont séparés des principaux hommes d'affaires conservateurs, des principaux hommes d'affaires libéraux et de la grande masse des citoyens de Moncton. Ils sont les deux seuls citoyens de Moncton opposés à la construction du chemin de fer entre Moncton et Québec. Mais leur opposition ne compte pas, et nous pouvons parfaitement dire que la chambre de commerce de Moncton est unanime à favoriser le projet du gouvernement.

Le premier reproche qu'adresse l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux à cette ligne, c'est qu'elle sera parallèle à l'Intercolonial. Il me semble, cependant, que deux chemins de fer peuvent se rencontrer aux mêmes points, sans pour cela être parallèle, ni se nuire. C'est un principe nouveau de prétendre que parce que deux localités sont reliées par un chemin de fer, on ne doit pas en construire d'autres, entre ces deux mêmes endroits.

Ce principe est refuté par des masses de précédents que l'on peut trouver dans les archives de ce parlement. Pendant des années, au Nouveau-Brunswick, nous avons fait virtuellement ce que le gouvernement propose de faire aujourd'hui, et il en a été ainsi dans toute la Confédération. On me dit que le ministère des Chemins de fer et Canaux, administré par l'ex-ministre, en 1899, a accordé un bonus au chemin de fer lac Erié et Détroit qui est parallèle au Michigan Central, depuis Ridgetown jusqu'à Saint-Thomas, une distance de 44 milles, et que la distance entre les deux lignes varie depuis quelques perches jusqu'à 4 milles au plus. Le gouvernement accorda ce bonus au cas où la Compagnie du lac Erié ne pourrait pas obtenir, à des conditions raisonnables, un droit de circulation sur la voie du Michigan Central.

Quand l'ex-ministre a affirmé que la nouvelle ligne, entre Québec et Moncton, longerait l'Intercolonial, je suis certain que l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) était au nombre de ceux qui l'ont applaudi. Cependant, en 1899, quand cette question du lac Erié et Détroit est venue devant la Chambre, l'honorable député de Bothwell a demandé de rayer cette disposition de la résolution afin que le bonus pût être payé sans aucune condition. Non seulement il a parlé, mais je vois par les " Débats " qu'il a pris la parole trente fois, pour tâcher de faire rayer cette stipulation. Bien plus, il a exigé la mise aux voix de cette stipulation. Sa prétention était que parce qu'un chemin de fer passait le long d'un autre, ce n'était pas une raison pour lui refuser l'aide de l'Etat, s'il était utile au pays.

Je ne perdrai pas mon temps à citer les discours qu'il a prononcés dans cette occasion, mais les raisons qu'il donnait pour qu'il n'y eût pas de conditions attachées à la subvention, c'était que le chemin de fer du lac Erié donnait un débouché aux cantons situés sur le bord du lac. Cela n'empêche pas les honorables députés de l'opposition de prétendre que le chemin de fer projeté, qui va dans la même direction que l'Intercolonial, ne devrait pas recevoir d'aide de l'Etat, bien qu'il donne un débouché pour l'écoulement des énormes produits de l'ouest.

On a aussi accordé une subvention à la ligne du Canadien du Pacifique entre Toronto et Windsor, bien que de London à Windsor, elle soit à moins de 2 milles de la voie du Grand Tronc, et que, sur une distance assez considérable, les deux lignes soient côte à côte, comme si c'était une voie double. Le même principe a été consacré à maintes reprises dans toutes les parties du Canada. Cependant on se sert de cet argument pour prétendre que le parlement devrait s'opposer à la construction d'un chemin de fer entièrement canadien, pour atteindre les ports de mer du Canada.

Dans le cas que je viens de mentionner, l'honorable député de Bothwell demandait de rayer cette condition, bien que ces deux chemins de fer fussent virtuellement à côté l'un de l'autre, tandis que dans le cas présent, à une faible distance de Lévis, les deux chemins sont séparés par une chaîne de montagnes. L'Intercolonial rend de grands services sur le versant septentrional de ces montagnes, et le chemin projeté en rendra d'également importants à la population qui habite sur le côté sud.

J'ai déjà parlé de la ligne courte du Canadien Pacifique qui a été construite parallèlement à l'Intercolonial. Parlant de cette question, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux dit que ce chemin ruinera l'Intercolonial et cela a été répété par l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). Tout en prétendant obéir à des motifs de haute moralité, l'ex-ministre ne dédaigne pas de recourir à des arguments indignes de la position élevée qu'il prétend occuper. A

en croire, le nouveau chemin ruinera l'Intercolonial, lui enlèvera son trafic et bien plus, il dépeuplera la ville de Moncton où sont situés les ateliers de l'Intercolonial. S'il est permis d'employer un argument comme celui-là, il faut au moins, l'appuyer sur quelque chose. Du temps qu'il était ministre il n'a pas refusé de subventionner un chemin de fer partant de la ville de Campbellton, N.-B., traversant la province et opérant une correspondance, sur le Saint-Jean, avec le chemin de fer de Bangor à Aroostook. Le chemin dont je parle est connu sous le nom de " Restigouche and Western." Il part de Campbellton et remonte la rivière Restigouche jusqu'à Métapédia ; puis, toujours en remontant la rivière Restigouche, il se rend à Upsalquitch, pour se diriger ensuite vers la rivière Tobique qu'il franchit ; il se rend ensuite au fleuve Saint-Jean, près d'Edmundston ; de l'autre côté de ce fleuve il est relié au réseau du " Bangor and Aroostook," qui va jusqu'à Bangor, dans l'Etat du Maine, et de là à Boston par le chemin de fer " Maine Central."

Si le fait de subventionner les chemins de fer dans le Nouveau-Brunswick doit nuire à l'Intercolonial, jamais il n'y en a eu un plus propre à lui faire du tort que celui-là. La construction de ce chemin de fer n'avait d'autre but que de permettre à la population de Campbellton, à celle qui habite les rives de la baie des Chaleurs et le littoral de la Gaspésie, de se rapprocher du marché américain. Cette population envoie son poisson, son bois et tous ses autres produits aux Etats-Unis. Actuellement ce trafic se rend aux Etats-Unis par l'Intercolonial, en passant par Lévis et le Vermont. Quand la nouvelle ligne dont je viens de parler sera terminée, cette population sera en communication directe avec le marché américain, en traversant le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine. Et, cependant, on ne s'est jamais opposé à la construction de ce chemin, sous prétexte qu'il nuirait à l'Intercolonial. Sa construction était justifiée, disait-on, par les nécessités du commerce et par les intérêts de cette population, et on n'a jamais entendu dire qu'il ferait du tort à l'Intercolonial. Mais aujourd'hui que, pour des raisons patriotiques, le gouvernement croit nécessaire de construire un chemin de fer de l'est à l'ouest, on se sert de l'Intercolonial pour combattre ce projet, même quand il est constaté que l'Intercolonial n'est pas en état d'atteindre le but que l'on veut atteindre au moyen de cette entreprise.

Je puis ajouter que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, quand il a prétendu que ce chemin ruinerait l'Intercolonial, a négligé de nous expliquer qu'il y a quelques années, en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, il a conclu un arrangement avec la Compagnie du Grand Tronc, par lequel cette compagnie, pendant une période de 99 ans, ou tant que le contrat serait en vigueur, s'engageait à livrer à l'Intercolonial le trafic de l'ouest que le Grand

Tronc pourrait apporter des districts qu'il traverse. Et ce trafic devait être livré à l'Intercolonial à Sainte-Rosalie ou à Montréal. Il a négligé de nous expliquer que bien que le Grand-Tronc-Pacifique puisse pénétrer dans les provinces maritimes, que bien que le chemin entre Québec et Moncton puisse être construit et exploité, le Grand Tronc sera toujours obligé de livrer son trafic ne devant être livré à l'Intercolonial, à Sainte-Rosalie ou à Montréal, pendant une période de 99 ans, ou tant que le contrat sera en vigueur. Dans ces conditions, la construction de cette nouvelle ligne enlèvera-t-elle à l'Intercolonial une seule tonne du trafic qu'il reçoit aujourd'hui de l'ouest? pas du tout.

L'honorable ex-ministre a-t-il expliqué aussi que le trafic que la nouvelle ligne aura à transporter entre Moncton et Winnipeg, est un trafic qui n'existe pas encore? A-t-il prétendu que l'Intercolonial reçoive ou ait jamais reçu une partie du trafic de l'extrême ouest? Il sait parfaitement que l'Intercolonial n'a jamais transporté une parcelle de ce trafic. Il sait parfaitement que bien que nous avons dépensé des millions pour prolonger cette ligne de Lévis à Montréal, elle n'était pas destinée à transporter le trafic du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, mais celui d'Ontario. On voulait amener l'Intercolonial dans la ville métropolitaine du Canada, pour lui assurer tout le trafic possible de la province d'Ontario. C'était une excellente entreprise, et le temps a donné raison à ceux qui l'avait conçue. Le projet actuel ne nuira en rien à ce trafic. Supposons que le nouveau chemin, de Winnipeg à Québec, s'arrête à ce dernier endroit, croit-on que l'Intercolonial recevrait une partie du trafic venant de Winnipeg à Québec? Nous savons bien que non. Il faudrait être fou pour le croire. Mais ce que nous savons, c'est que la construction de cette nouvelle ligne, entre Winnipeg et Moncton, permettra à l'Intercolonial d'obtenir une partie de ce trafic. La construction d'une ligne courte, jusqu'à Moncton, augmentera nécessairement le trafic entre Moncton et Halifax et Moncton et Saint-Jean. Rendu à Moncton, le trafic doit nécessairement se rendre à Saint-Jean ou à Halifax et toutes les probabilités sont qu'il déterminera le doublement de la voie entre Moncton et Halifax.

L'ex-ministre n'a rien dit, non plus, du trafic qui peut venir de l'ouest et qui peut continuer par l'Intercolonial, jusqu'à Truro, et de là à Sydney.

Tout cela fait voir que l'honorable député ne cherchait qu'à exciter les animosités et les préjugés de la population de Moncton. Cette ville s'est prononcée unanimement en faveur du projet et, à titre de représentant de Westmoreland, et connaissant quelque peu le sentiment des comtés environnants, je puis dire que la population presque entière favorise la construction de ce chemin. Elle comprend qu'elle en retirera des avantages. Elle comprend que le Canada, aujourd'hui, a besoin d'une route transcontinentale vraiment canadienne, et elle sait aussi que le seul moyen de réaliser cette entreprise, c'est de mettre à exécution, dans son intégrité, le projet qui nous est soumis en ce moment.

L'ex-ministre a aussi fait une autre menace. Il prétend que les ateliers de Moncton seront fermés. Or, M. l'Orateur, les ateliers de Moncton étaient presqu'aussi considérables autrefois, que depuis que l'Intercolonial a été prolongé de Lévis à Montréal. A l'heure qu'il est, on construit des locomotives aux ateliers de Moncton. L'ex-ministre sait parfaitement que ces ateliers devront continuer à être exploités, pour répondre aux besoins du chemin. Il sait que le Grand-Tronc-Pacifique lui-même aura besoin d'un terminus à Moncton. Il sait que ce projet doublera la population de Moncton en 10 ans. Il sait que des centaines d'employés devront se construire des habitations à Moncton. Il sait qu'il faudra y construire de nouveaux ateliers et cela ne l'empêche pas de chercher à soulever les projugés de cette population.

Il aurait voulu construire une ligne entre la Rivière-du-Loup et Saint-Jean, à travers la vallée du fleuve Saint-Jean, en dépit d'une différence d'altitude de 1,300 pieds, et il fait appel aux passions de la population de Moncton, parce que le projet actuel ne comporte pas la construction de cette ligne. Il prétend qu'un chemin de Québec à Moncton nuira à l'Intercolonial, mais qu'un chemin de Québec à Saint-Jean ne lui ferait aucun tort. Bien qu'il ait assez à cœur les intérêts de l'Intercolonial pour remettre son portefeuille, et qu'il soit prêt à donner sa vie pour assurer la prospérité de ce chemin, devant le comité des chemins de fer, il a voté en faveur de la construction, par la Compagnie du Grand Tronc, d'une ligne entre Québec et Saint-Jean. Si un chemin de fer pouvait nuire à l'Intercolonial, c'était bien celui-là, car aucune partie de son trafic n'aurait pu être transportée par l'Intercolonial.

Sa conduite dans toute cette affaire est si pleine d'inconséquences que l'on serait porté à croire que sa démission n'a pas été déterminée par la construction d'une nouvelle ligne entre Québec et les provinces maritimes. Si les intérêts de l'Intercolonial s'opposaient à la construction d'un autre chemin allant à Moncton, ils devraient s'opposer doublement à la construction d'un chemin entre Québec et Saint-Jean, car le tort que ce chemin causerait à l'Intercolonial serait dix fois, cent fois plus grand.

Je nie absolument que la construction de cette ligne doive diminuer en rien le trafic actuel de l'Intercolonial. A l'heure qu'il est, l'Intercolonial ne reçoit pas de trafic de l'ouest. Il continuera à recevoir celui que le Grand Tronc est obligé par contrat, de

lui livrer. Il n'y aura pas non plus de diminution de trafic entre Lévis et Moncton. J'ai trop confiance dans ma province pour entretenir un pareil soupçon. Nous avons les pêcheries de la baie des Chaleurs, le grand et riche district de Miramichi, avec ses immenses ressources en bois et ses pêcheries considérables, à l'embouchure du Miramichi et tout le long de la côte nord. Est-ce que tout cela doit disparaître, parce que, dans l'intérêt du Canada, on aura construit une ligne courte entre Québec et Moncton ? Je dis non. Je dis que le développement de la rive nord est encore dans l'enfance. La valeur croissante de nos forêts dans cette partie de la province, l'énorme production du bois, l'exploitation de nombreuses industries basées sur les ressources minérales de la province, tout cela contribuera à faire de l'Intercolonial ce qu'il était destiné à être, une bénédiction, non seulement pour ceux qui habitent le long de la voie, mais pour tout le Nouveau-Brunswick, et partant, pour tout le Canada.

Je ne crois pas que l'Intercolonial ait jamais eu d'ami plus dévoué que moi. Je regretterais infiniment de faire quoi que ce soit par mes actes, mes paroles ou mon vote, de nature à porter préjudice à ce chemin de fer. Je reconnais que ce chemin a plus fait pour le Canada que toute autre entreprise publique. Il a cimenté entre elles les provinces de l'est et de l'ouest. Mais je dis aussi que la construction de cette nouvelle ligne resserrera les liens qui unissent entre elles les différentes provinces de la Confédération. Grâce à lui, la population de l'extrême est pourra échanger ses produits avec ceux de l'extrême ouest. Non seulement ce chemin nous apportera les produits des prairies de l'ouest, mais il ira porter à nos compatriotes de l'ouest, les produits manufacturés de nos centres industriels comme Sydney, Halifax, Saint-Jean et Moncton.

Je sais personnellement qu'à l'heure qu'il est, il y a à Moncton un établissement industriel qui a augmenté son capital d'un quart de million à un million de dollars, dans le but d'agrandir ses opérations et d'expédier ses produits dans l'ouest. Cet établissement possède déjà une succursale à Montréal et une autre à Winnipeg. Comme ce chemin de fer rapprochera Saint-Jean de 200 milles de Québec et de Montréal et mettra Moncton à 140 milles plus près de la métropole commerciale du Canada, cet établissement, et les autres, pourront exploiter leurs industries respectives dans des conditions beaucoup plus avantageuses.

Voilà assurément des considérations de nature à nous engager à favoriser ce projet. Mais même si le Nouveau-Brunswick ne devait pas en retirer d'avantages directs, je serais disposé à voir la population canadienne, tout entière, contribuer à la construction d'une route nationale traversant notre territoire et allant aboutir à nos ports de mer. Je ne traite pas la question à un point de vue égoiste et local ; je considère

que tout le pays profitera de la mise à exécution de ce projet. Je crois que les plus grandes facilités de transport qu'il offrira aux producteurs de l'ouest et aux industriels de l'est, augmenteront la prospérité de toutes les parties du Canada.

Il est un point qu'il me semble devoir signaler, bien que je le fasse avec quelque hésitation, car je sais que, dans un sens, la question est regardée comme n'ayant qu'un intérêt théorique. Ceux qui ont donné quelque attention à la ligne de conduite que j'ai suivie relativement à ce projet de chemin de fer (s'il en est qui m'ont fait cet honneur), savent que j'ai prêché non seulement en cette Chambre, mais au comité des chemins de fer, le prolongement de l'Intercolonial dans le Nord-Ouest. Le gouvernement possédant et exploitant ce chemin, pourrait recueillir le trafic de l'Ouest, le transporter à Québec, l'écouler par voie de l'Intercolonial, en dépit de la distance plus grande, et assurer ce trafic à nos ports de l'Est, quand même cela devrait-il se faire à perte. C'était ma croyance sincère ; je suis carrément favorable au principe de la propriété et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Mais lorsque je fis cette proposition au comité des chemins de fer, je m'aperçus qu'elle laissait tout le monde froid. Ces messieurs de l opposition ne se montrèrent pas très enthousiastes de l'idée. Et j'ai assez d'expérience de la vie publique pour savoir que, quelque fortes que soient vos convictions, quelque sincère, honnête, ardent que vous soyez, il est inutile de chercher à l'emporter contre les vœux de la majorité. Le gouvernement est affaire de compromis ; et voyant que nous ne pouvions obtenir ce que je préconisais, comme je le déclarai devant le comité dans le temps, j'acceptai ce qu'il y avait de mieux après cela, c'est-à-dire la construction et la détention par l'Etat du "dégorgeoir" des champs de blé de l'Ouest vers les rivages maritimes de l'Atlantique canadien.

Or, qu'est-ce que cela nous assure ? La règlementation des tarifs de transports, le contrôle du trafic, la possibilité pour l'Etat de jouir des bénéfices de la propriété et l'exploitation directe des chemins, sans avoir les inconvénients de cette exploitation. Je m'en rendis compte lorsque la mesure fut soumise au comité. On se rappellera que la proposition était de bâtir un chemin de fer depuis l'Ouest jusqu'à la ville de Québec, où il devait s'arrêter ; et je me rendis compte que s'il en devait être ainsi les ports maritimes de l'Est, durant les mois d'hiver, n'auraient aucune part au trafic ainsi transporté. Pourquoi ? Parce que le chemin jusqu'à Québec devait être possédé et exploité par une compagnie particulière ; que cette compagnie utiliserait ce port durant la saison de navigation, et, à la fin de cette saison, se chercherait des ports plus à son avantage ces ports fussent-ils aux Etats-Unis.

M. GANONG : La compagnie ne pourrait-elle pas être liée par convention ?

M. EMMERSON : Elle l'est déjà ; certaines stipulations du bail la lient complètement, de sorte qu'elle ne peut faire autrement. Mais nous avons fait plus ; nous n'avons pas simplement lié la compagnie par ce contrat ; nous avons fait en sorte qu'il fût de son intérêt de diriger ce trafic sur les provinces maritimes. Si une fois ses trains arrivés à Québec, la compagnie était obligée de passer par la voie de l'Intercolonial, ou d'acquérir des privilèges de circulation sur cette voie il n'aurait pas été de son intérêt de transporter les marchandises sur une distance de 600 ou 700 milles, lorsqu'elle pourrait les mettre à bord de navires 300 ou 400 milles moins loin. Mais en construisant cette ligne courte nous rapprochons de 200 milles un des meilleurs ports des provinces maritimes, un port qui est utilisé à l'heure qu'il est pour le bénéfice du chemin de fer Canadien du Pacifique, et pour le bénéfice du Canada Je veux parler du port de Saint-Jean. L'effet de cette mesure sera de rapprocher ce port de mer de 200 milles de Québec, terminus projeté du chemin ; par conséquent, la compagnie sera en mesure de transporter ses marchandises de Québec à Saint-Jean, ce qu'elle n'aurait pu faire si elle avait été tenue de se servir de la voie de l'Intercolonial.

Or, je saisis bien la différence qu'il y a entre prolonger l'Intercolonial vers l'Ouest aux dépens du Canada en vue de lui faire transporter les marchandises de l'intérieur vers nos ports maritimes, et, d'autre part, laisser l'exploitation du chemin à une compagnie indépendante dont le terminus serait à Québec, et qui tenterait ensuite d'utiliser l'Intercolonial pour son trafic d'hiver.

Et comme je sais faire cette distinction, je me rends compte que le présent arrangement assure au peuple canadien virtuellement tous les avantages de la propriété d'Etat, tout en délivrant le peuple des inconvénients qui, dans l'opinion de beaucoup de députés des deux partis, s'attachent à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Or, cette question de la propriété publique des chemins de fer a une grande importance, et je sais à quel point les habitants de ma région sont prévenus en faveur de cette idée. D'autre part, je me rends compte des inconvénients de ce régime. L'Etat pourrait très bien posséder et peut-être exploiter le chemin jusqu'à Winnipeg ; mais à l'ouest de cette ville il rencontrerait des obstacles qui, comme on nous les a représentés, sont presque insurmontables. Prenez l'histoire du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pour rendre son exploitation profitable, la compagnie a dû établir des hôtels tout le long de la ligne. Quiconque a voyagé sur ce chemin, à travers les Rocheuses et dans les prairies, a trouvé dans toutes les grandes villes des hôtels établis et exploités par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'Etat pourrait-il faire cela ? Il n'y a pas assez d'élasticité dans le mécanisme gouvernemental pour que cela puisse se faire. Il serait nécessaire également, lorsqu'on aurait atteint l'extrême ouest, d'établir une ligne de paquebots vers l'Orient. L'Etat pourrait-il s'engager dans une entreprise de ce genre ? Je sais quelles difficultés le gouvernement a éprouvées dans la gestion de l'Intercolonial. Lorsqu'il était question d'établir quelque nouveau commerce le long du chemin de fer, ou d'obtenir des concessions propres à lui assurer du trafic, des taux raisonnables de transport, ou de prendre des mesures en vue de raccordements, la première démarche du promoteur de l'affaire était de venir trouver le gérant général et de le mettre au courant. Le gérant général disait : Je consulterai le ministre des Chemins de fer et Canaux. Il le consultait, et longtemps après, lorsque l'affaire avait été oubliée, une autre entrevue était fixée ; le promoteur, le ministre et le gérant se rencontraient, et peut-être finissaient-ils par adopter un plan d'action. Mais le temps se passait ; il fallait consulter le parlement; le ministre soumettait la proposition ; elle était critiquée et combattue par l'opposition; et comme résultat, le promoteur, fatigué du retard, s'en allait peut-être conclure un arrangement avec le Canadien du Pacifique. Je sais, M. l'Orateur, qu'il en a été ainsi dans plusieurs circonstances. Je me rappelle que dans un cas il s'agissait d'un navire désemparé dans le port d'Halifax, incapable de rendre sa cargaison à destination, et l'on demanda (il y a quelques années de cela) au bureau de Moncton d'accorder un taux qui permettrait aux propriétaires du navire de rendre cette cargaison à destination par chemin de fer. On répondit de Moncton que l'affaire serait référée à Ottawa. Elle le fut, et c'est six mois plus tard que la réponse fut transmise à Halifax. Est-ce là de l'élasticité ? Peut-on conclure de là que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat donne des résultats satisfaisants ? Le Canadien du Pacifique et autres grands chemins de fer ont un corps de spécialistes parcourant le pays desservi par leurs voies, renseignant les cultivateurs au sujet de l'établissement et de l'exploitation des beurreries et fromageries, dans le but de développer du trafic pour ces chemins ; travaillant dans l'intérêt de ces compagnies, il est vrai, mais aidant incidemment au progrès du pays. De cette manière elles établissent et développent le commerce du pays ? Le gouvernement pourrait-il faire cela ? Tout prévenu que je sois en faveur de l'exploitation par l'Etat, je reconnais les avantages résultant de l'action des compagnies dans ce sens. Dans la province du Nouveau-Brunswick, M. Oborne, longtemps surintendant du chemin de fer Canadien du Pacifique—je crois qu'il a été remplacé récemment—alla jusqu'à établir une ferme ou dépôt pour l'achat de bestiaux, afin d'assurer au chemin de fer le transport de ces animaux vers les ranches de l'ouest, comme l'a indiqué l'ho-

norable ministre de l'Intérieur, dans son récent discours.

C'est là ce que fait le Canadien du Pacifique, dans le Nouveau-Brunswick aujourd'hui. Lorsque je faisais partie du gouvernement de cette province, le surintendant du chemin de fer en question consultait souvent le gouvernement au sujet de l'assistance à donner aux fromageries et beurreries, en vue de développer le trafic le long de la ligne ; et je suis heureux de dire que le gouvernement fut alors, comme il l'a été depuis, en mesure de contribuer quelque peu au développement de ce trafic. Tout cela est nécessaire ; et si l'exploitation par l'Etat à ses avantages, elle offre certains inconvénients qu'il ne faut pas perdre de vue. Toutefois, je me suis dit que lorsqu'on ne peut obtenir ce qui est le plus à l'avantage, ou ce que vous croyez être le plus à l'avantage de nos commettants et du pays, il est toujours sage d'accepter ce qui s'en rapproche le plus ; et je me félicite de ce que ce projet assure autant d'avantages. On l'a qualifié de projet bâtard ; mais, à mon avis, il offre les avantages de l'exploitation par l'Etat sans ses inconvénients. Il offre les avantages de l'exploitation par compagnie particulière, en autant que ce régime d'exploitation favorise l'établissement d'un pays mieux que le gouvernement ne saurait le faire, par le développement du commerce et la colonisation des terres. Notre pays est si vaste, ses ressources sont tellement variées, inépuisables, il y a tant à faire, que le problème de l'exploitation par l'Etat en est très compliqué ; et si vous pouvez continuer les avantages des deux régimes, vous avez certes sensiblement avancé la solution du problème. Toute la question est d'une importance tellement colossale que vous ne pouvez vous vouer absolument au principe de l'exploitation par l'Etat. Je me demande combien de députés de l'opposition voudraient adopter ce principe. Je me demande si l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) emboîterait le pas à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, sur ce terrain. L'ancien ministre, en traitant ce sujet, dans son réquisitoire contre le gouvernement, l'a fait avec une véhémence et une passion qu'il n'a pas mises dans ses discours ici lorsqu'il a eu à défendre le ministère. Tout partisan convaincu qu'il se soit montré naguère de l'exploitation par l'Etat, il aurait consenti, comme l'indique la lettre qu'il a écrite au très honorable premier ministre, à ce que l'entreprise fût aidée sur tout son parcours depuis l'ouest jusqu'à Québec en la manière qu'on le fait pour la section de l'ouest. Si je conçois bien, tout opposé qu'il fût au projet sous sa forme modifiée, il aurait consenti à ce qu'on accordât une subvention sur cette partie et à ce que le chemin fût sous la direction du Grand-Tronc-Pacifique. Il était disposé à accepter cette mesure comme alternative. Assurément, en sa qualité de partisan de l'exploitation par l'Etat, il aurait dû être disposé à accepter dans son entier un projet assurant cette mesure d'ex-

M. EMMERSON.

ploitation publique, tout en présentant certains caractères de l'exploitation par compagnie particulière, avec aide de l'Etat sous forme de garantie. Je me rends compte que j'ai pu fatiguer la Chambre par la discussion de cette question, laquelle, comme je le disais il y a quelques instants, est considérée peut-être comme n'ayant qu'un intérêt théorique. Mais nous devons nous rappeler que nous faisons l'histoire. Nous posons un principe qui sera peut-être suivi à l'avenir, et il est bon que nous ne perdions pas de vue la question principale de savoir si nous avons adopté la ligne de conduite qu'il convenait d'adopter. Car, après tout, cette question de l'exploitation par l'Etat en est une d'opportunité. Le projet accepté par les ministres en est un qu'ils jugents avantageux au pays. Les deux régimes s'y trouvent associés. L'ancien régime n'a pas été abandonné complètement ; le nouveau est installé, et il faut nous rendre compte où ce nouveau régime va aboutir.

Il serait impossible pour le Canada d'acquérir tous les réseaux actuels des chemins de fer et de les exploiter. L'Etat ne pourrait se charger de conduire directement toutes les vastes opérations ; et on ne pourrait guère s'attendre à ce qu'il étendît le service avec la rapidité nécessaire. La question de l'exploitation par l'Etat par elle-même peut être considérée de l'ordre spéculatif ; mais nous devons nous demander si le projet actuel ne nous assure pas beaucoup des avantages, sinon tous les avantages qui découleraient de l'acquisition par le Canada de tous les réseaux de chemins de fer dans ses limites, ou (si ce projet est trop colossal) de la construction par l'Etat de tout ce chemin nouveau de l'est à l'ouest. Le progrès rapide qui se manifeste de tous côtés, les méthodes modernes de production industrielle, de même que les visées et les aspirations de notre peuple, justifient l'adoption de cette nouvelle politique par le gouvernement.

L'avenir seul nous dira jusqu'où le cours des événements va nous pousser dans cette direction. Mais, certainement, en notre qualité de représentants du peuple, il nous faut nous rendre compte qu'en agissant ainsi, nous avons fait un pas en avant, et fait quelque chose pour le bien de la population canadienne. On a affirmé que l'opinion des particuliers et les décisions judiciaires s'accordent à déclarer que les chemins de fer doivent être assimilés aux grands chemins du pays. Ils sont, en effet, similaires, mais dans un sens seulement ; car si un chemin public peut être utilisé, exploité et mis à profit par tous sans distinction, l'exploitation d'un chemin de fer demande à être contrôlée, et dans cette mesure les deux diffèrent. A tout événement, il convient que le peuple du Canada envisage la question au point de vue économique, et à ce point de vue, il ne peut y avoir qu'une réponse : c'est que le projet est hors de pair. Il assure l'aide et l'appui du gouvernement, et pourtant il n'ajoute pas au fardeau du peuple. En d'autres termes, il assure l'avantage de la

garantie de l'Etat à un chemin contrôlé par l'Etat, bien qu'il ne soit pas exploité par lui. Il se présente tant d'objections à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, comme on l'a vu lors de la discussion qui a eu lieu devant le comité, que ceux qui sont favorables à ce mode d'exploitation peuvent fort bien douter de la justesse de leurs opinions. Les objections d'ordre politique à l'exploitation par l'Etat sont très grandes. Je saisis sur-le-champ la force de ces objections, et bien qu'il soit difficile de les réfuter, pourtant il est possible de le faire. Le danger des influences de parti n'est pas, après tout, si grave dans mon opinion. Il n'est certainement pas assez grave pour nous porter à décider la question d'après cette seule donnée, surtout lorsque nous tenons compte d'un fait dont tous admettront l'existence : la grande influence politique des compagnies de chemins de fer.

Par le moyen de ce projet du gouvernement, nous avons réprimé dans une certaine mesure l'influence politique que pourraient exercer les compagnie particulières. Prenez l'histoire du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous avons bâti ce chemin de fer, nous l'avons outillé, nous l'avons subventionné, nous avons fourni les fonds pour l'exploiter, et la compagnie l'a exploité et a accumulé des millions, mais le pays n'en possède pas un seul sou. Il nous faut tous reconnaître l'influence que cette grande compagnie a exercée au Canada depuis 1881. Son influence se fait sentir aujourd'hui ; son influence, je pense, se fait sentir, dans la discussion de la présente question en ce parlement, et son influence s'est fait sentir dès que le projet a été mentionné pour la première fois dans les journaux. Naturellement, sous le régime de l'exploitation par compagnie particulière, il y a la concurrence ; mais il se produit également de très grands abus. Il devient possible d'accorder des préférences injustes à quelques privilégiés au détriment de la masse. Combien de fois ce parlement n'a-t-il pas eu à l'examen la question des préférences indues en matière de tarif des transports, non seulement d'individu à individu, mais de localité à localité ; entre la longue distance et la courte distance ; entre le blé et la farine ; entre l'est et l'est mitoyen ; entre l'ouest et l'ouest mitoyen : entre les diverses localités, et les particuliers dans une même localité. Toutes ces difficultés sont inhérentes au régime de l'exploitation par compagnie particulière et ces abus sont réprimés, contrôlés, réglementés par le projet que le ministre a demandé au parlement d'approuver. L'établissement dans le passé de tarifs secrets et différentiels par les compagnies de chemin de fer a nui au développement du pays, nui à notre progrès industriel, nui au progrès industriel de certaines localités et ruiné des entreprises particulières. Le projet que nous avons à l'examen, de concert avec le bill établissant la commission des chemins de fer, réglemente dans une mesure ces choses.

Un autre désavantage de l'expolitation des chemins de fer par compagnie d'intérêt privé, c'est la valeur incertaine des titres mis en cours, et les désastres financiers qui s'ensuivent. Ces titres deviennent la proie des agioteurs, ils subissent de grandes fluctuations, et des actions de chemins de fer qui ont aujourd'hui apparemment une valeur, demain seront tombées à rien. Ce projet du gouvernement est tel que ces fluctuations de valeur ne seront pas possibles par rapport à cette entreprise. Nous savons quels désastres ont causé aux Etats-Unis les spéculations de bourse sur titres de chemin de fer. La garantie du gouvernement empêchera cet abus de se produire, car nous savons que les actions garanties par l'Etat ont une valeur établie et ne sont pas exposées à de grandes fluctuations. Le peuple y place une confiance qui en assure la stabilité. C'est quelque chose qu'on ne devrait pas perdre de vue au Canada.

A une heure, la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

M. EMMERSON: M. l'Orateur, au moment de la suspension de la séance, je faisais la comparaison entre l'exploitation par l'Etat et l'exploitation par compagnie d'intérêt privé, et de leurs effets sur les titres de chemin de fer. Je disais que par suite des changements soudains et extrêmes dans le cours des titres de chemin de fer, l'exploitation par compagnie d'intérêt particulier nous exposait à des perturbations dans l'ordre financier ; et j'ajoutais que le projet soumis par le ministère avait pour effet de faire disparaître ce danger, les titres mis en cours avant la garantie de l'Etat et étant, par conséquent, plus stables, moins exposés aux fluctuations.

Mais cette considération est plutôt du domaine du moraliste et de l'économiste ; elle est plutôt de leur compétence, bien qu'elle doive nous porter à réfléchir. Il est un caractère de l'exploitation par l'Etat qui, j'en suis sûr, apparaît nettement à l'esprit de tous: c'est qu'elle est plus dispendieuse que **l'exploi**tation par les particuliers. Je pense que la députation tout entière sans distinction de parti l'admettra; c'est là une raison à l'encontre de l'idée de propriété, et assurément d'exploitation, des chemins de fer par l'Etat. Etant donné une gestion aussi efficace, aussi énergique et aussi économique dans un cas que dans l'autre, on n'aurait pas de raison de s'opposer à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. En outre, si le gouvernement s'engageaient dans un plan général d'exploitation de nos chemins de fer, il pourrait surgir de nombreuses difficultés, à l'avenir, au sujet de la construction de nouvelles lignes et d'embranchements. Par suite des influences qu'on chercherait à exercer sur le parlement, la question du dédoublement des lignes se présenterait également. On pourrait se montrer trop sévère ou trop généreux ; tout dépendrait des influences poli-

tiques qu'on mettrait en jeu. Dans la mesure où ces influences politiques s'exerceraient trop dans un sens ou dans l'autre, elles seraient nuisibles à l'intérêt public. Vous pourriez être trop parcimonieux ; et il ne serait pas dans l'intérêt public que vous fussiez trop prodigue. Les réclamations de localités dépourvues de chemin de fer ou ne jouissant pas des avantages de chemins de fer de l'Etat, seraient constamment mises de l'avant, et le parlement serait constamment importuné de demandes de nouvelles lignes en vue de satisfaire aux besoins de ces localités. Toutes ces questions seraient traînées dans l'arène politique. Même la fixation des taux pour telle ou telle localité, pour telle ou telle denrée, deviendrait un sujet de discussion entre les partis. Ce serait là une affaire de la plus haute importance, puisque des intérêts commerciaux de premier ordre en dépendraient. Sans doute, nous pouvons nous attendre à ce que la question des prix de transport se pose un jour plus aiguë. Elle deviendra de plus en plus dominante, à mesure que les méthodes industrielles modernes seront appliquées et perfectionnées, que les affaires seront conduites sur une échelle plus grande et avec une marge moins large de bénéfices. Ce caractère n'est pas alarmant peut-être, et ne doit pas être considéré très sérieusement pour le moment ; et pourtant, il faut se garder de le perdre de vue. Une autre objection que l'on fait à l'encontre de ce mode d'exploitation des chemins de fer par l'Etat, et auquel je ne reconnais pas grande portée, c'est qu'il aurait pour effet de restreindre le champ de l'initiative privée, de l'effort individuel. L'expérience des autres peuples en matière d'exploitation des chemins de fer par l'Etat n'offre aucun argument convaincant ni dans un sens ni dans l'autre. Si vous étudiez ce qui s'est fait en Europe, en Australie ou en Afrique, dans les conditions les plus diverses, vous ne trouvez rien pour vous convaincre. Dans les pays plus anciennement établis, comme la Suisse, l'Allemagne et la France, les résultats obtenus ne nous éclairent pas. Ils ne sont pas en somme de nature à nous faire condamner le régime de l'exploitation par l'Etat. L'expérience de l'Afrique du sud et des divers états de la confédération australienne, ainsi que de la Nouvelle-Zélande, ne nous fournit aucun résultat certain. Nous ne saurions, du reste, nous guider sur les résultats obtenus là-bas, même s'ils étaient très précis et convaincants ; car leurs conditions sont entièrement différentes des nôtres. Peu importe que le gouvernement soit monarchique ou républicain ; les résultats varient suivant les conditions. En Angleterre on applique le principe de l'exploitation par compagnies particulières. Mais les conditions géographiques ont déterminé la politique suivie par ce pays. Chaque chemin de fer dessert une certaine superficie ; chaque chemin de fer a sa sphère d'influence ; et les mêmes difficultés ne se présentent pas dans ce pays que dans le nôtre ou aux Etats-Unis.

M. EMMERSON.

M. l'Orateur, ce serait abuser de la patience de la Chambre que de m'étendre davantage sur ce sujet. Je n'ai fait qu'en indiquer les grandes lignes, et je laisse aux honorables députés le tâche de l'approfondir pour leur propre compte. Mais il est une chose que je désire mentionner, et cela au sujet de la proposition faite par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux relativement au prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, afin d'assurer à cette ligne une partie du trafic qui vient par les lacs. Cette idée me sourit beaucoup ; mais je reconnais que le projet à l'étude n'est en aucun sens un empêchement à l'exécution de cet autre grand projet. Il n'engage aucunement l'avenir à cet égard. Le gouvernement du Canada sera libre—ce peut être dans un avenir éloigné et ce peut être dans un délai raisonnable—s'il juge une telle mesure avantageuse au Canada, de faire l'acquisition d'une ligne se reliant au réseau actuel des chemins de fer de l'Etat. Ce sera une question à résoudre plus tard ; mais si je ne me méprends sur les dispositions du parlement aujourd'hui, il ne serait guère possible actuellement de le mettre à exécution. Toutefois, le temps pourra venir où il sera dans l'intérêt du Canada de le faire. Pourtant, les habitants des provinces maritimes sont forcés de reconnaître que si ce projet était mis à exécution, il n'aurait pas pour résultat de diriger le trafic des lacs sur nos ports de mer en hiver. Son seul effet serait d'attirer ce trafic à Québec durant l'été ; et il ne se rattacherait aucunement au présent réseau de chemin de fer dans les provinces maritimes.

Je prie la Chambre de me pardonner si je parle de nouveau de la route de Québec à Moncton. On a prétendu que les études topographiques avaient établi qu'il se présentait des obstacles infranchissables sur cette route. L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux a fait allusion à un relevé fait par un ingénieur du nom de Davy. L'honorable ministre parle d'une route s'étendant depuis la Rivière-du-Loup diagonalement et dans la direction du sud-est, à travers le Nouveau-Brunswick jusqu'à la vallée du fleuve Saint-Jean. Le relevé topographique fait par M. Davy—je prie la Chambre et le pays de se le rappeler—ne fut pas exécuté le long de la route actuelle qui est en arrière de Lévis et se dirige vers la station de Connor dans la vallée du fleuve Saint-Jean, qui suit la vallée jusqu'à Edmundston, et de là atteint Chipman, toujours en amont. Ce n'est pas un relevé de ce chemin, mais d'une route qui traverse la ligne de partage des eaux entre le bassin du Saint-Laurent et celui du fleuve Saint-Jean. Il n'est pas douteux que n'importe quel ingénieur aurait de la difficulté à passer cette ligne faîtière soit dans la province de Québec, soit diagonalement à travers le Nouveau-Brunswick. Il y a nombre de lignes de par-

tage et je n'ennuierai pas la Chambre à les énumérer ; mais cette proposition n'est pas la même que celle à l'étude. Ce que j'ai dit hier soir au sujet de la route de Témismiscouata confirme ce que M. Davy a dit relativement à son exploration. Le chemin de Témiscouata rencontre un de ces obstales en se rendant à Edmundston ; mais le chemin de fer projeté à partir de Québec passe en arrière de cette ligne faîtière. Il ne va pas en diagonale, mais suit les vallées jusqu'à ce qu'il ait atteint celle du Saint-Jean. Il n'a pas de ligne de partage à franchir, et une fois qu'il a atteint le Saint-Jean, il suit le cours de ce fleuve jusqu'à un défilé qui aboutit à la vallée de la Tobique. Puis il y a une rivière avec un nom qu'on ne saurait prononcer, tributaire de la Tobique ; par la vallée de cette rivière vous continuez jusqu'à ce que vous ayez atteint un tributaire du Miramichi, et vous suivez ce tributaire jusqu'à Chipman et de là à Moncton. Vous ne traversez aucune des lignes de partage des eaux ; et les ingénieurs à qui j'en ai parlé me disent que cette route est très facile ; qu'on n'y rencontre aucun de ces obstacles, et qu'elle est praticable, à tous égards, au point de vue commercial. Par conséquent, les critiques qui ont été faites à ce sujet ne sont aucunement justifiées.

On me permettra peut-être de donner à la Chambre quelques chiffres relativement aux routes qu'il est possible de suivre à partir de Québec pour atteindre Moncton ou Saint-Jean. En premier lieu, il y a le chemin actuel du Canadien du Pacifique atteignant Saint-Jean à travers le Maine. Je pars de Québec, car c'est la tête de digne de la section de Québec à Moncton. En passant par le Canadien du Pacifique, à partir de Québec, par voie de Mégantic, puis par Mattawampkeak, Vanceborough et McAdam, jusqu'à la ville de Saint-Jean, vous parcourez une distance de 422 milles. Si vous suiviez la route de l'Intercolonial depuis Chaudière jusqu'à la Rivière-du-Loup, et le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à Edmunston, puis d'Edmundston à Woodstock, et de Woodstock à McAdam, et de là à Saint-Jean, vous voyageriez 452 milles, ou 30 milles de plus que par le chemin actuel du Canadien du Pacifique entre Québec et Saint-Jean. Si vous preniez ce qu'on appelle le chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean—la route préconisée par l'honorable député de Lanark-sud, hier soir—vous partiriez de Chaudière, pour atteindre la Rivière-du-Loup, 123 milles, de là à Edmundston, 81 milles; d'Edmundson à la Jonction Newburg, 109 milles ; de la Jonction Newburg à Frédéricton, 59 miles, et de Frédéricton à Saint-Jean, 67 milles ; en tout 430 milles. Puis il y a encore une autre route, partant de Chaudière, en arrière de Lévis, atteignant la station de Connor, et se rendant de là à Edmundston et Frédéricton, par la rive ouest de la Saint-Jean, jusqu'à la ville de Saint-Jean: la distance serait de 403 milles. Ce qui fait voir clairement que si Saint-Jean était votre objectif, on voyagerait par le Grand Tronc-Pacifique jusqu'à Frédéricton, vous parcourreriez 403 milles. Puis, il y a la route explorée en 1890 par les arpenteurs des chemins de fer de Témiscouata et du Grand Tronc. La distance par cette route à la ville de Saint-Jean est de 383 milles, par voie de Chipman, ce qui montre d'une manière concluante qu'en suivant la route projetée, la route centrale du Grand Tronc-Pacifique pour atteindre Saint-Jean, la distance parcourue serait de 17 milles au moins plus courte qu'en suivant aucune autre des routes que j'ai mentionnées.

Or, il faut se rappeler ceci ; par le chemin de fer Intercolonial, de Chaudière à Moncton, la distance est de 488 milles, ou à peu près, et la distance de Moncton à la ville de Saint-Jean est de 89 milles. Encore tout récemment, un fonctionnaire de l'Intercolonial me disait que la distance réelle de Moncton à la ville de Saint-Jean est de 90 milles. La distance totale de Chaudière à la ville de Saint-Jean, par voie de Moncton et de l'Intercolonial, serait donc de 588 milles. De sorte que si vous suivez le chemin projeté, le chemin central à travers le Nouveau-Brunswick, par voie de Chipman à Saint-Jean, vous économisez, en chiffres ronds au moins 200 milles; et le port de Saint-Jean, le port de mer d'hiver, se trouvera d'au moins 200 milles plus proche de Québec qu'il n'est aujourd'hui par le chemin de l'Intercolonial. Assurément c'est là une question qui mérite examen et considération ; une matière d'importance, non seulement pour les citoyens de Saint-Jean, mais pour la population de l'Ouest, et celle de tout le Canada. En vue du très grand trafic qui devra forcément se développer dans les années à venir, c'est une question d'une importance suprême, et que le parlement du Canada ne devra pas traiter à la légère. Tout cela fait voir que le ministère a été sage en choisissant cette route ; et que mettant de côté les opinions locales, les intérêts de telle localité ou de telle autre, il a voulu assurer l'établissement de moyens de communication dans l'intérêt de tout le Canada.

On soutient que l'Etat devrait construire des embranchements à partir des différents points. Il ne serait pas dans l'intérêt de l'ensemble du Canada de le faire. Bien que personnellement, comme citoyen du Nouveau-Brunswick, j'aimerais à voir construire un embranchement à partir de Chipman, passant à Norton et se rendant à la ville de Saint-Jean, je ne vois pas que ce soit là une question qui intéresse l'ensemble de la population du Canada. Si on construisait cet embranchement, il faudrait en construire ailleurs également. Le commerce cherchera la voie qui lui convient, et dans mon opinion l'écoulement naturel du gros trafic de l'Ouest vers les ports de mer canadiens en hiver sera par la route que j'ai nommée. La compagnie s'est fait autoriser à relier son chemin à Saint-Jean, et inévita-

blement cet embranchement se construira. Et il est dans l'intérêt du Canada qu'il se construise. Bien plus, il sera de l'avantage du Grand Tronc lui-même de le faire ; car il sera de son intérêt d'avoir les communications les meilleures et les plus rapides possibles par la voie la meilleure et la plus courte. Puis, toute cette question de la route doit être déterminée par les ingénieurs. Je me rends compte que la distance n'est pas le seul élément à considérer. Les rampes, les courbes, l'alignement du chemin sont d'une égale importance. Ce sont tous là des facteurs d'une suprême importance dans la détermination des nécessités d'un chemin de fer moderne. La voie doit être de nature à permettre la circulation des locomotives lourdes remorquant d'immenses trains que l'on voit sur tous nos grands réseaux dans tout le Canada et les Etats-Unis. Il est une autre chose qu'il ne faut pas perdre de vue, et c'est que, quel que soit le coût des chemins de fer aux termes de ce projet, la dépense se fera parmi les Canadiens et sur le sol canadien. Je suis sûr que le peuple canadien ne perdra pas cette considération de vue lorsqu'il aura à se prononcer sur cette question en temps opportun.

Je crains d'avoir fatigué la Chambre en parcourant tant de terrain et en répétant, comme j'ai dû le faire, beaucoup de ce qui avait été dit auparavant, et beaucoup mieux dit. Mais je désire appuyer sur ce point spécialement : si vous faites abstraction du discours de l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (qui a pris un point de vue extrême et a parlé d'une manière que j'appellerai, sans vouloir le blesser, exagérée et extravagante), vous ne trouvez rien dans tout ce qui a été dit qui milite contre les conventions intervenues entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. J'ai prêté l'oreille à tous les discours prononcés par les honorables députés de la gauche, et ils n'ont en aucune manière attaqué le contrat. Ils ne l'ont condamné en aucun point essentiel. On reconnaît que l'arrangement est dans l'intérêt du peuple canadien, et la gauche ne peut prouver le contraire. Les seuls arguments qu'elle ait avancés ont été à l'encontre de la nature du chemin de fer et du choix de la route. Ce sont des arguments qui auraient pu être invoqués, et qui seront peut-être invoqués, par les actionnaires du Grand Tronc, lorsqu'ils seront appelés à confirmer et ratifier les conventions conclues avec le gouvernement. Les honorables députés de la gauche n'ont pas même mis endoute les bienfaits qui seront assurés au Canada si ce projet est mené à bonne fin. Ils ont cherché plus ou moins à établir que la route n'est pas bien choisie. Mais observez que c'est là une question à être déterminée par les ingénieurs et le gouvernement plus tard. On suivra la route la plus favorable, on prendra les moyens les plus efficaces, pour atteindre le but qu'on se propose. On a prétendu encore autre chose. On a proclamé que le gouvernement agissait d'une manière imprévoyante en construisant le chemin de Winnipeg à Moncton et en le donnant à bail au Grand-Tronc-Pacifique pour cinquante ans. Les honorables députés cherchent à préjuger l'esprit du peuple en disant que le gouvernement construit ce chemin et le cède ensuite à une compagnie pour cinquante ans.

Mais ils négligent de dire au pays que la construction de ce chemin ne coûtera rien au peuple canadien, puisque la compagnie après un certain temps paiera jusqu'au dernier sou d'intérêt. Et pourtant, tandis que ces honorables messieurs de la gauche répandent, ou cherchent à répandre cette idée, l'honorable député de Lanark-sud, hier soir, faisait une déclaration des plus remarquables. Parlant de cette partie du contrat qui pourvoit à la construction du chemin de Winnipeg à Moncton il déclara que la compagnie serait heureuse de se débarrasser de cette section du grand transcontinental. Or, si on nous signale comme regrettable la cession qui a été faite, pour cinquante ans, de cette partie du chemin au Grand-Tronc-Pacifique, assurément c'est que la compagnie en retire quelque bénéfice ; et alors pourquoi se plaindrait-elle ? Pourtant l'honorable député de Lanark-sud déclare que la compagnie sera heureuse de se débarrasser de l'obligation d'exploiter ce chemin, sera heureuse de se libérer de cette partie de la convention. Assurément, ces deux attitudes ne se concilient guère ; les honorables députés se trompent dans un cas ou dans l'autre. Il me semble qu'ils se trompent lorsqu'ils prétendent que nous ne devrions pas accorder ces pouvoirs au Grand-Tronc-Pacifique, parce que le Grand-Tronc-Pacifique s'est chargé de l'entreprise ; et je suis sûr que lorsque des hommes d'affaires habiles, doués de toutes les qualités nécessaires pour exécuter une grande entreprise comme celle-ci, consentent à s'en charger, c'est qu'ils comptent bien se conformer à toutes les conditions. Certes, ce contrat est à l'avantage du Canada. M. l'Orateur, il est une chose dont j'aurai raison d'être reconnaissant ci-après lorsque je me remémorerai mon existence : ce sera d'avoir contribué pour ma petite part à ce grand acte. C'est, en effet, à mon avis, un grand acte, sans parallèle dans l'histoire du Canada. C'est le magnifique couronnement d'une grande vie. Le très honorable premier ministre, lorsqu'il passera en revue sa vie passée dont le Canada a déjà retiré tant de bienfaits, regardera cet acte comme le digne couronnement de la carrière la plus brillante dans toute l'histoire du Canada.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : En me levant pour prendre part à ce débat, je me rends compte qu'au point où il en est rendu, je ne puis guère espérer dire rien de bien neuf, de bien piquant ou de bien attachant. Le terrain a été parcouru si souvent, le sujet a été débattu si complètement, que je ne saurais ajouter beaucoup de nouveau à ce qui a été dit précédemment. J'ai eu le plai-

sir de prêter l'oreille à un honorable député que l'on pourrait regarder comme celui le mieux de tous en état de nous faire comprendre la sagesse et l'importance de cette mesure. Je l'ai écouté dans le but d'apprendre quels sont les plus forts arguments que peut avancer à son appui celui qu'on désigne comme devant remplir la position occupée jusqu'à tout récemment par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Je félicite le pays et le parti libéral de l'acquisition qu'ils vont faire dans la personne du futur ministre. L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a commencé par dire qu'il lui répugnait de parler d'une manière désobligeante de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui avait été dans une certaine mesure son parrain dans la vie politique, qui y avait guidé ses premiers pas, et à qui il était en grande partie redevable des succès qu'il y avait obtenus. Pourtant, lorsque l'honorable député de Norfolk-nord donna à entendre, injustement à mon avis, que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux serait peut-être encore à sa place si on avait voulu lui accorder le privilège de distribuer les contrats relatifs au chemin, j'eus le regret d'observer qu'il fut applaudi à outrance par mon honorable ami de Westmoreland. Je me disais comme la nature humaine se montre parfois peu généreuse.

M. EMMERSON : L'affirmation de l'honorable député est inexacte.

M. SPROULE : Alors mes yeux ont dû me tromper ; car il m'a bien semblé le voir applaudir énergiquement cette déclaration de l'honorable député de Norfolk-nord, aussi bien que beaucoup d'autres critiquant l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. EMMERSON : Je ne permettrai pas que l'honorable député me place dans cette fausse position. Il peut être sûr que je n'ai pas applaudi, et si j'avais applaudi je l'admettrais.

M. SPROULE : J'accepte la parole de l'honorable député, car je ne lui veux aucun mal. Mais les attaques de l'honorable député hier au soir et aujourd'hui contre celui auquel, plus qu'à tout autre, il doit la position qu'il occupe aujourd'hui dans la vie publique me justifient dans mes conclusions.

M. EMMERSON : Je crois que la dette est mutuelle.

M. SPROULE : Je suis heureux de l'apprendre. L'honorable député a dit que l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a prononcé un discours pauvre en arguments mais fort en assertions. On ne peut pas en dire autant du discours sans suite de l'honorable député de Westmoreland. Ce discours m'a rappelé un Celte de mes amis qui, je crois, vient du même endroit que l'honorable député de Guysborough (M. Fraser). Ce Celte occupait par chez nous une petite terre de 10 acres, et quelques-uns de ses voisins le firent consentir à émigrer du Manitoba, où il acheta une terre de 50 acres. A son retour on lui demanda comment il aimait sa terre. Il répondit qu'il l'aimait beaucoup, et qu'elle était si grande qu'il s'était, disait-il, amusé pendant toute une journée à la parcourir en tous sens comme une oie. C'est ce qu'a fait l'honorable député de Westmoreland dans son discours ; il s'est amusé à sauter d'un sujet à l'autre, et je laisse à la Chambre de juger s'il a apporté des arguments nouveaux ; il n'a été que verbeux. Il a prétendu que le pays n'aura pas à dépenser plus que $13,000,000 ou $14,000,000 et il nous a dit que les chiffres du ministre des Finances étaient absolument corrects. Je n'ai jamais pu comprendre comment l'on pouvait arriver à ces chiffres, parce qu'il est admis que le gouvernement est obligé de construire la section de l'est et d'après les calculs les plus raisonnables, la construction de cette partie du chemin devrait coûter entre $55,000,000 et $75,000,000. Les honorables députés de la droite admettent aussi que le gouvernement sera obligé d'emprunter cette somme pour construire le chemin, et je ne vois pas comment le gouvernement peut prétendre que tout le chemin de Moncton à Port-Simpson ne lui coûtera que $13,000,000 ou $14,000,000. Je défie n'importe quel honorable député de la droite d'essayer de faire comprendre cela à un cultivateur d'Ontario. Qu'il le tente et je suis certain que le cultivateur lui répondra : Je ne comprends pas votre manière de calculer. Ce n'est pas ainsi que les cultivateurs raisonnent. Supposons, dira le cultivateur, que pour améliorer ma ferme, et construire une belle maison, de bonnes clôtures, de bons chemins et me donner d'autres conforts de la vie, j'emprunte une somme de $2,000 sur hypothèque à 3 pour 100, cela fera $60 d'intérêt à payer par année. Or, si votre raisonnement est correct, toutes ces améliorations ne me coûteraient que $60 et je ne devrais pas les $2,000 qu'un autre devra rembourser, je ne sais ni qui ni quand, mais je ne m'en préoccupe pas, parce que d'après le raisonnement brillant de l'honorable ministre des Finances je ne dois pas cette hypothèque, je ne dois que $60 par année. J'ai fait toutes ces améliorations, je les ai toutes payées et je n'ai contracté qu'une dette de $60. Ce raisonnement serait aussi logique que celui que l'on a fait devant cette Chambre lorsque l'on a prétendu que la construction de ce chemin de fer n'entraînera pour le pays qu'une dépense de $13,000,000 ou $14,000,000. Ce raisonnement n'est pas logique et ne tient pas debout. L'honorable député de Westmoreland a dit que la politique du gouvernement relativement à ce projet de chemin de fer est une politique révolutionnaire. Je m'accorde avec lui sur ce point. C'est une politique révolutionnaire dont on n'a jamais vu la semblable dans le pays. Elle a au

moins le mérite de la nouveauté. Puis l'honorable député a discuté les projets de tracés dans le Nouveau-Brunswick ; il a parlé d'un rapport d'ingénieur dont il ne nous a pas donné le nom, il n'a pas cité le rapport, il n'a pas dit quand cette exploration avait été faite; il a affirmé cependant que le tracé du centre était le meilleur que l'on pouvait trouver dans la province du Nouveau-Brunswick et qu'il serait avantageux au point de vue commercial. Mais à tout bout de champ, l'honorable député revenait au discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) ; il a accusé l'ex-ministre de dénigrer sa province, de dire qu'elle était pauvre, que les terres du centre n'étaient pas bonnes, que ce n'étaient que des montagnes et des vallons où un chemin de fer ne pourrait pas passer ; mais j'ai remarqué que pendant tout son discours le spectre qui troublait son sommeil était la critique que l'ex-ministre des Chemins de fer avait fait du bill. Il est revenu sept fois à la charge. Mais chaque fois qu'il touchait au sujet il le laissait tomber aussitôt, comme si c'eût été un morceau de fer rouge. La conscience de son ingratitude envers son ancien ami et la crainte de la rétribution qui lui arriverait un jour ou l'autre le faisait hésiter. Mais il revenait toujours au même sujet ; c'était comme le spectre de Banquo. Sept fois il a tenté de l'abattre, sept fois il a manqué son coup. Il n'a pas réfuté le raisonnement fort et logique de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui prétend que le projet est des plus intempestifs.

J'ai dit que l'honorable député de Westmoreland s'était attaqué sept fois à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, cinq fois aussi il s'est attaqué à l'honorable député de Lennox-sud, et il n'a pas été plus heureux dans la réfutation des arguments de ce dernier qu'il ne l'avait été à l'égard de l'ex-ministre des Chemins de fer. Puis il nous a parlé du Nouveau-Brunswick six fois. Il nous a énuméré les richesses du centre, du nord, et du sud de la province ; celles de la vallée de la Tobique qui est riche en minerais, en terre agileuse, en bois et en pêcheries, mais il ne nous a jamais démontré qu'on pouvait y construire un chemin de fer excepté la seule ligne qu'il propose. Puis il est revenu au nord de Québec quatre fois ; il est ensuite descendu de Lévis à Edmundston. Il nous a parlé du versant sud des Laurentides, de sa formation géologique, de sa flore, de ses belles fôrets, et il nous a dit que l'autre versant était exactement semblable. De là il est monté au lac Saint-Jean; il nous a dit comme cette nappe d'eau était belle et comme les campagnes étaient riches. Puis, il nous a dit qu'il y avait plus au nord d'autres nappes d'eau et d'autres terrains agricoles d'égale beauté. J'ai cru qu'il voulait supplanter l'honorable ministre de l'Agriculture.

M. SPROULE.

Il nous a ramené ensuite une fois encore sur les montagnes, en est descendu et finalement il a attaqué la question de nationalisation de chemins de fer. Son discours m'a rappelé un voyage que j'ai fait l'année dernière à Rossland. Lorsque vous quittez Robson par le chemin de fer Canadien du Pacifique vous découvrez que les ingénieurs ont adopté une méthode très curieuse de gravir ces montagnes. Ayant à gravir une élévation de plusieurs centaines de pieds ils ont fait serpenter le chemin dans les vallées et sur les flancs des collines.

M. COWAN : Tout comme Jack and Jill.

M. SPROULE : Oui, exactement. On vous mène et ramène, tantôt d'un côté et tantôt d'un autre, pendant que la locomotive fait des efforts pour gravir la montagne tout comme l'honorable député de Wellington, qui a avancé et reculé sept ou huit fois avant d'arriver au sommet, d'où s'est déroulé à ses regards un spectacle de collines où règnait la désolation et où l'on aperçoit les restes d'arbres brûlés se dressant au-dessus d'une seconde végétation. Il nous a dit qu'il avait là cachées des mines riches qui attendaient qu'on les exploite. Il nous a parlé de richesses considérables qui seraient développées un jour ou l'autre, mais il ne nous a dit ni où ni quand cela était pour arriver. Il n'a apporté aucune raison à l'appui de ses prétentions, et essoufflé il a abandonné le combat. Hier au soir il a encore parlé pendant 45 minutes ; il a fait un bel exorde. Il a lu ensuite, pendant 30 minutes. Ce n'était pas très amusant pour lui car la lumière était mauvaise, et au bout de 45 minutes il s' affaissait à bout d'haleine et d'arguments. Je ne sais pas ce qui lui a manqué le premier des deux. Il s'est remis et ce matin il a continué à lire ; il a mieux réussi car la lumière était meilleure, mais il a finalement cessé de lire et a traité quelques autres questions en nous demandant de croire que c'était des arguments qu'il nous présentait.

L'honorable député (M. Emmerson) nous a dit qu'il n'y avait aucune difficulté quelconque à construire un nouveau chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick, mais il n'a pu nous dire exactement où il serait construit ; il croit, cependant, que ce chemin de fer devra finir par atteindre Saint-Jean, montrant par là que Saint-Jean était le point le plus important qu'il fallait atteindre. L'honorable député nous avait déjà dit précédemment que le nouveau chemin raccourcirait la distance de 200 milles, ce qui était beaucoup plus qu'avaient osé dire le ministre des Finances et ses amis de l'autre côté de la Chambre, mais aujourd'hui le député de Westmoreland n'a pas voulu se risquer à nous dire de combien de milles la distance sera raccourcie.

L'honorable député a admis que les chemins de fer de l'Etat n'ont pas donné de résultats satisfaisants en Europe, et qu'il était certain que des travaux faits par le

gouvernement coûtaient plus cher lorsqu'ils étaient faits par des particuliers. Je n'ai pu m'empêcher de noter le contraste entre ce langage et celui que l'honorable député tenait devant le comité des chemins de fer lorsqu'il parlait en faveur du prolongement du chemin de fer de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, avec l'intention de le continuer plus tard jusque dans l'ouest. Il défendait alors de toutes ses forces le projet de l'ex-ministre des Chemins de fer mais aujourd'hui il ne s'accorde plus avec lui. Je me demande si ce n'est pas le portefeuille des Chemins de fer que l'on a fait miroiter à ses yeux qui a eu l'effet de changer sa logique et ses arguments. L'honorable député (M. Emmerson) nous a aussi fait remarquer qu'il faisait avec regret de l'histoire dans son discours de deux heures. Nous savions déjà tous qu'il faisait quelque chose à regret, et si c'était de l'histoire je puis lui dire que cette histoire ne sera jamais à son honneur ni à l'honneur du parti qu'il appuie. C'est de l'histoire qu'il regrettera et lorsque les générations futures la liront elles diront que le gouvernement a commis un acte de folie.

M. HUGHES (Victoria) : Prétendez-vous que les générations futures vont lire ce discours ?

M. SPROULE : Elles le liront peut-être par curiosité. L'honorable député (M. Emmerson) est excusable s'il a voulu faire de l'histoire, mais c'est une histoire qui coûte énormément d'argent au pays et qui blesse les sentiments de tous ceux qui l'entendent.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) est celui qui du côté ministériel a fait la plus forte défense de ce projet extraordinaire, et je veux relever quelques-uns de ses arguments. Un des caractères les plus remarquables de ce discours a été la manière dont l'honorable ministre a évité de s'attaquer aux points épineux. En voici un exemple. Pour donner plus de force à sa prétention qu'il est désirable d'avoir une autre voie ferrée continue jusque dans l'ouest, il a cité mes paroles lorsque j'ai dit que si toutes les probabilités se réalisaient nous aurions peut-être à transporter 400,000,000 de boisseaux de grain, et que pour transporter cela il faudrait non seulement un ou deux chemins de fer, mais une douzaine. Il s'est appuyé sur cela pour justifier sa proposition de construire un autre transcontinental.

Il a appelé l'attention du ministre sur le fait que cet argument était très injuste à l'égard du député de Grey est et qu'il n'était pas fondé. La vérité est que j'ai dit que si les espérances du Nord-Ouest se réalisaient et si l'immigration venait en flots rapides se livrer à l'agriculture, en peu de temps la récolte atteindrait 400,000,000 de boisseaux de grain, et que pour transporter cette quantité immense dans l'espace de deux ou trois mois, entre le commencement de la récolte et la fin de la navigation, douze chemins de fer ne seraient pas de trop. J'ai fait remarquer qu'il était impossible de transporter une telle quantité de grain dans l'espace de temps voulu, et que même si douze chemins de fer pouvaient y parvenir il ne serait pas sage de leur part de l'essayer, car ils n'y trouveraient pas de profits, le matériel restant sans emploi le reste de l'année.

Voilà un exemple assez juste de la façon de raisonner du ministre. Il me rappelait le personnage d'Artful Dodger, dans un roman de Dickens. Nous savons tous que Artful Dodger était un espèce de magicien qui avait le don de faire accroire aux gens des choses qui n'étaient jamais arrivées ; un moment il était dans votre poche, aussitôt après il était dans votre manche ou derrière vous, et vous ne pouviez jamais savoir exactement ou il était. Le ministre nous a cité plusieurs extraits, mais s'ils étaient tous aussi peu véridiques que celui dont j'ai eu connaissance personnellement, nous ne pouvons pas y ajouter grand foi. Il s'est comporté à l'égard du député de Toronto-sud (M. Brock) exactement comme il s'est comporté à l'égard du député de Grey-est. Ses arguments étaient faibles et injustes. L'honorable ministre nous a dit que lorsqu'une compagnie de chemin de fer s'adressait au parlement pour avoir une charte, on ne l'obligeait pas à montrer ses plans et tracés. Cela peut être vrai ; mais quand une compagnie de chemin de fer demande une charte au gouvernement elle ne commence pas la construction de son chemin, et il est entendu qu'avant qu'elle dépense un seul sou en travaux de construction, elle fera faire ses explorations, ses plans et les estimations de ce que le chemin coûtera, et toutes ces informations sont au préalable soumises au bureau des directeurs. N'avons-nous pas le droit de demander au gouvernement de nous donner les mêmes informations que l'ingénieur de toute compagnie de chemin de fer est obligé de donner au bureau des directeurs du chemin avant qu'il commence les travaux. Et c'est là la raison avec laquelle il a voulu justifier le gouvernement d'entreprendre ce chemin de fer sans les renseignements que la Chambre devrait avoir devant elle, afin qu'elle juge en pleine connaissance du sujet.

L'honorable ministre nous dit que sa politique est d'aider généreusement aux chemins de fer, même aux chemins de fer de colonisation. Or, je voudrais que le ministre nous définisse plus au long ses idées à ce sujet, parce que, autant que je puis en juger, une grande partie des cultivateurs, dans ma province du moins, veulent que l'on cesse d'accorder des subsides aux chemins de fer ; et si j'en juge par les journaux de l'ouest, je crois que le sentiment des cultivateurs du Manitoba et des Territoires est le même que ceux des cultivateurs d'Ontario. Lorsqu'un gouvernement se décide à adopter une politique aussi gigantesque il devrait être prêt à donner les renseignements nécessaires.

Au sujet de l'objection que nous ne pouvons pas donner des pouvoirs de circulation satisfaisants sur le chemin entre Winnipeg et Moncton, l'honorable ministre dit que l'honorable député de Norfolk (M. Charlton) y a répondu victorieusement. Mais comment y a-t-il répondu ? Il nous a dit que le Canada Southern et le Grand Tronc circulaient tous les deux sur le même chemin sur une distance de 220 milles dans l'ouest d'Ontario. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) nous a démontré l'autre soir que bien qu'il était facile de faire le transport des marchanises d'entier parcours sur une ligne de chemin de fer à une distance, la chose n'était pas également facile sur une ligne de chemin de fer plus longue, parce qu'il était alors nécessaire de changer de locomotives, de s'approvisionner de charbon et d'eau, d'avoir deux équipes d'employés, des remises pour les locomotives, et beaucoup d'autres choses qu'il ne serait pas nécessaire d'avoir sur une ligne courte. L'honorable ministre a dit que l'on avait prétendu que le chemin pourrait faire le trafic d'entier parcours, mais non du trafic local, et que l'honorable député de Norfolk avait réfuté cette objection en disant que lui-même avait expédié du fret local sur la ligne dont j'ai parlé. L'honorable député de Norfolk-nord a-t-il dit que cela se faisait généralement et sans qu'une entente existât entre deux chemins pour le transport de ce fret local L'honorable député d'Hamilton déclare que la chose ne se fait pas généralement, et l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram), qui habite cette localité, déclare aussi que cela ne se fait pas. Conséquemment, il n'y a pas de preuve qu'il est possible à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'accorder à d'autres chemins de fer les pouvoirs de circulation sur 1,800 milles de distance.

L'honorable ministre dit que l'honorable député d'Hamilton avait apporté dans la discussion des arguments futiles, absurdes et ridicules. Pourquoi ? Parce qu'il a dit que si l'on doublait l'Intercolonial on allait diminuer ses recettes. L'honorable ministre a répondu à cela en disant que les recettes d'un chemin de fer augmentaient généralement lorsque l'on construisait un autre chemin de fer dans la même partie du pays ; comme preuve il a affirmé que le Grand Tronc n'a jamais fait de si bonnes affaires qu'après la construction du Pacifique, et il nous demande de croire que si l'on construit un autre chemin parallèlement à l'Intercolonial depuis Montréal jusqu'à Moncton, les recettes de ce chemin ne seront pas diminuées ni sa valeur détruite.

Mais c'est contraire à toute expérience. Supposons qu'ils y ait 10,000 tonnes de marchandises à transporter de Lévis à Moncton ou à Saint-Jean. Si au lieu de donner tout ce transport à un seul chemin de fer, nous le divisons entre deux, les recettes des deux ne seront-elles pas divisées. Il est vrai que la quantité de fret augmentera peut-être un peu, mais nécessairement le nouveau chemin prendrait une partie du transport de l'ancien. Si le développement des Territoires de l'ouest fournit plus de trafic à Québec en destination de l'est, et si l'Intercolonial transportait seul ce trafic, est-ce que ses recettes ne seraient pas augmentées d'autant par le nouveau chemin de fer transcontinental ?

L'honorable ministre a essayé de répondre à la prétention de l'opposition que ce chemin signifiait l'abandon de la politique en vertu de laquelle on a prolongé le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, en disant que l'Intercolonial n'a pas été prolongé jusqu'à cette ville afin de lui permettre de transporter le grain de l'ouest, mais simplement pour avoir accès dans un des grands centres commerciaux du pays pour des fins de commerce général. On nous a dit, tant et plus, lors de l'achat du Drummond, que l'objet de cet achat était de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal afin d'augmenter ses recettes en lui assurant plus de fret, de sorte que l'exploitation du chemin au lieu de donner des déficits tous les ans donnerait des excédents. N'était-ce pas là les arguments dont se servaient alors les députés de la droite ? Personne ne peut le nier.

L'honorable ministre nous a dit ensuite que la première proposition de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de fixer son terminus oriental à North-Bay, n'était pas un bon projet, et qu'il n'a pas voulu l'appuyer. Pourquoi ne voulait-il pas l'appuyer ? Parce que si ce chemin de fer réussissait à avoir du trafic dans l'ouest ce trafic irait à Portland. Ma réponse à cet argument est que le gouvernement aurait pu tout aussi bien imposer la condition que tout trafic né le long de cette ligne dans l'ouest serait transporté par l'Intercolonial, tout comme il pose cette condition aujourd'hui. Cela aurait été tout aussi facile et aussi efficace. L'Intercolonial aurait eu alors une bien plus grande valeur et nous aurions eu une voie ferrée toute canadienne. L'honorable ministre dit que nous attachons la partie profitable de la ligne—la division de l'ouest—à la partie non profitable et que nous obligeons la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique à exploiter la partie non profitable avec celle qui l'est. Je discuterai ce point plus tard. Il a dit de plus que la construction d'un autre chemin de fer faisant concurrence au chemin de fer actuel ne cause aucun tort à ce dernier. Il a dit encore : Si le Grand Tronc-Pacifique remplit ses obligations, la dépense ne dépassera pas pour le pays le chiffre donné par le ministre des Finances. Et encore : Le chemin du Grand Tronc a plus de valeur depuis que le chemin de fer du Pacifique est construit qu'il en avait auparavant.

Et il a continué ainsi à prétendre que la responsabilité du Grand Tronc était indubitablement une bonne garantie que le nouveau chemin pourra payer l'intérêt sur les

obligations et sur le coût de la division de l'est. Mais si le Grand Tronc est en aussi bonne situation aujourd'hui, comment se fait-il qu'il n'a jamais payé un seul sou sur les $15,000,000 que nous lui avons prêtés en 1855 ou 1857 ? Comment se fait-il que depuis ce jour jusqu'à présent il n'a jamais pu payer l'intérêt sur ce prêt ? En 1855 ou 1857 nous avons prêté au Grand Tronc $15,142,000. L'intérêt seul sur ce prêt s'élevait, à la fondation de la Confédération, à la somme de $10,457,000 sur lesquels pas un sou n'avait été payé. A combien s'élève cette dette aujourd'hui ? Les intérêts accumulés depuis la Confédération s'élèvent à $32,708,000, faisant un total d'intérêts de $43,165,000, et un total de capital et intérêts au 30 juin 1903 de $58,808,000. Si le Grand Tronc est incapable de nous payer un seul sou sur cette dette, pourra-t-il davantage payer l'intérêt sur la dépense extraordinaire que nous allons être obligés de faire pour construire ce chemin depuis Winnipeg jusqu'à Moncton ? Le passé nous donne peu d'espoir pour l'avenir. On nous reproche souvent notre générosité à l'égard du Pacifique; mais si nous comparons ce que nous avons fait pour les deux compagnies, nous verrons que nous avons fait beaucoup moins pour le Pacifique que pour le Grand Tronc, et le Pacifique nous a donné en retour quelque chose que la Grand Tronc ne nous donnera jamais.

Voyons ce que le Grand Tronc a reçu du gouvernement. Il a reçu d'abord ces $15,000,000 sur lesquels il y a une accumulation d'intérêts de $43,165,000 formant un total en capital et intérêts de $58,308,169. Outre ces sommes le Grand Tronc et ses embranchements ont reçu:

Aide du gouvernement fédéral.. .. ..$	2,850,843
Aide du gouvernement d'Ontario... ...	2,671,333
Aide du gouvernement de Québec.. ..	1,354,797
Aide des municipalités d'Ontario.. ..	5,723,954
Aide des municipalités de Québec.. ..	293,774
Total.. .. ..$	12,894,701

La somme donnée au "Great Western" en 1869, lorsque sa dette a été consolidée était de $1,152,568, et le "Northern Railway", qui est le propriété du Grand Tronc, a reçu en 1877 la somme de $3,258,760, ou en d'autres mots nous avons donné au Grand Tronc jusqu'à ce jour la somme de $75,614,208, sur lesquels le Grand Tronc n'a jamais remboursé un dollar, soit du principal soit de l'intérêt. Et cependant, on nous dit que le Grand-Tronc-Pacifique paiera certainement la dette énorme qu'il prend à sa charge, que le pays sera remboursé de chaque dollar qu'il avance, et que nous n'avons pas besoin de craindre de faire cette dépense, parce que la Compagnie du Grand Tronc donne son appui matériel au projet. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, dit le ministre des Finances, peut être composée d'hommes de paille, mais nous avons derrière elle le Compagnie du Grand Tronc avec son actif de $150,000,000 qui la couvre. Conséquememnt nous pouvons être en toute sécurité. Nous avons affaire à une compagnie qui nous remboursera chaque dollar que nous lui avancerons. Je n'ai pas besoin de dire que je partage cette confiance.

Je vais maintenant m'ocuper de ce que l'on peut appeler la première et la seule politique que le gouvernement actuel ait jamais formulée. Cette politique est entièrement à lui, et sur elle on le jugera. L'enthousiasme exubérant qui a accueilli la déclaration de cette politique dans cette Chambre est quelque chose qu'on n'avait pas encore vu. Par son incohérence et son exagération, cet enthousiasme ressemblait à de l'hystérie. On n'avait jamais vu de démonstrations de joie, et d'acclamations semblables. Cette scène ressemblait à une scène que les médecins voient souvent dans les familles. Un médecin passera quelquefois plusieurs heures dans une maison. Un certain nombre de femmes sont là, tout le monde est dans l'attente et finalement lorsque l'événement heureux est passé, la confusion, l'admiration, la joie et la peine, tout cela se donne cours. Quelle est la cause ? Quelquefois la venue d'un héritier après dix ou douze années de mariage, quelquefois c'est le premier enfant. La joie générale est sans limite, grande est l'admiration pendant que l'on fait voir le poupon aux personnes présentes. L'étoile est apparue à l'Orient, et chacun se demande que sera cet enfant ? Que fera-t-il lorsqu'il sera grand ? Tel est le spectacle que les honorables députés de la droite nous ont donné lorsqu'ils se sont pâmés d'admiration devant la progéniture du gouvernement. Ils se sont extasiés devant les grandes choses que le gouvernement avait faites. Je laisse aux nourrices de veiller sur l'enfant d'ici à quelques années, et après cela ce sera au tour des électeurs du Canada à en prendre charge. Mais que sera pour le Canada cette monstruosité politique qui vient d'apparaître dans le monde, et à la naissance de laquelle il y a eu tant de battements de mains, tant d'admiration, tant de joie et tant de peine que toutes ces émotions ressemblaient à de l'hystérie ? Le temps seul le dira. Mais d'abord laissez-moi dire que cet événement est arrivé au temps le plus propice possible——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces chose-là arrivent toujours à l'improviste.

M. SPROULE : Il y a une ressemblance étrange que je n'avais pas remarquée. Cet événement arrive à une époque où nous n'aurions jamais cru qu'il devait naturellement arriver. Il arrive à la fin d'une longue session, après que la Chambre a travaillé pendant cinq mois, et lorsque nous aurions droit de voir arriver la fin de nos travaux ardus et nous en aller chez nous à nos affaires. Mais cette proposition nous vient à la fin d'une longue session lorsque nous n'avons

pas le temps nécessaire pour l'étudier et la discuter. Cette question est trop importante pour qu'on y mette tant de hâte. Et cependant on nous annonce que nous allons avoir des séances du matin. On soulève l'excitation des derniers jours de la session pour que cette Chambre et la presse ne puissent donner à cette question l'attention convenable, et que le peuple ne sache pas à quoi on engage le pays.

La seconde question que je pose est celle-ci : Le peuple a-t-il jamais demandé un autre transcontinental ? Les chambres de commerce l'ont-elles demandé ? Je n'en connais pas une seule, à l'exception de la résolution que quelques membres de la Chambre de commerce de Toronto ont adoptée à l'instigation de mon honorable ami le député de York-est (M. Campbell) Les cultivateurs l'ont-ils demandé ? Quelle province l'a réclamé ? L'Ouest l'a-t-il sollicité ? Je ne crois pas que personne ait demandé ce chemin, car les honorables députés de la droite n'ont pu nous donner la preuve d'aucune demande de ce genre. La province d'Ontario l'a-t-il demandé ? Je dis distinctement : Non, car le sentiment d'Ontario est opposé aux subventions aux chemins de fer.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Ecoutez ! écoutez !

M. SPROULE : Tel est le sentiment d'Ontario, et je le dis sans hésitation. Le Nouveau-Brunswick a-t-il demandé ce transcontinental ? La première fois que nous en avons entendu parler, c'est lorsque le projet du Grand-Tronc-Pacifique a été annoncé au public. Le Cap-Breton a-t-il demandé le chemin de fer ? Mon honorable ami (M. Johnston) n'a pas encore eu un mot à dire sur le sujet ; il favorisait le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, mais au sujet de ce nouveau projet il est aussi muet que les huîtres de son pays. Les sociétés ouvrières ont-elles demandé ce chemin ? Pas du tout. Les amis du gouvernement ont fait adopter quelques résolutions par ces associations depuis que le projet est lancé, mais elles n'avaient rien dit auparavant. Qui donc alors demande ce chemin? Une seule classe le demande. La classe des faiseurs et des exploiteurs ; les mêmes gens qui ont fait construire le chemin de fer du Nid-de-Corbeau et qui en ont retiré un si beau profit ; la même classe de gens qui se tiennent toujours à l'affût autour du parlement et du parti au pouvoir, cherchant à obtenir de l'Etat des choses pour lesquelles ils ne donnent rien en retour. C'est cette classe qui a crié pour demander le chemin de fer.

Je vois par les journaux que le sénateur Cox est à la tête du projet et que ledit sénateur est aussi à la tête d'un journal chargé de faire marcher les soldats de l'armée de Cox. L'honorable ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a prononcé l'autre jour une parole très significative lorsqu'il a parlé de la bifurcation des routes. On se rappelle que Coxey avait organisé une grande armée de vagabonds qui répandaient dans les Etats-Unis la désolation sur son passage. Ces vagabonds tinrent leur dernière grande assemblée à un certain endroit, et Coxey prenant la parole leur dit : " Nous sommes arrivés au moment où il faut nous séparer ; nous faisons mieux de nous séparer ici ; la moitié de l'armée suivra la route de l'empire et s'en ira vers l'ouest, et l'autre partie ira vers l'Orient d'où viennent les sages, et s'ils ne veulent pas aller là ils pourront se diriger vers Halifex." Eh ! bien, je crois que quand cette nouvelle armée d'un nouveau Coxey se disloquera, une bonne partie retournera à Halifax où elle sera traitée comme elle le mérite.

Pour revenir au chemin de fer, je dis que le peuple n'a pas donné de mandat au gouvernement de construire ce transcontinental et d'ajouter à la dette du pays $125,000,000. Pas un gouvernement au Canada n'a tenté de faire adopter un projet aussi gigantesque par le parlement sans en avoir obtenu au préalable l'autorisation. On nous dit que l'on a décidé de construire l'Intercolonial avant d'avoir fait des explorations. C'est vrai, mais nous avons construit ce chemin pour remplir un engagement pris à l'époque de la confédération. Nous avons commencé à construire le chemin de fer Canadien du Pacifique avant que toutes les explorations fussent terminées, mais ici encore nous exécutions une obligation consentie par la Confédération.

Nous nous étions engagés à construire ces chemins de fer afin d'assurer au Canada les avantages qui naîtraient de l'union de l'ouest avec l'est, de l'union des provinces maritimes avec les provinces d'Ontario et de Québec, et nous avions le mandat du peuple pour faire ces travaux. Dans ce cas-ci il n'y a pas de mandat. On nous dit que c'est pour résoudre l'important problème des transports dont s'occupe le gouvernement depuis qu'il est arrivé au pouvoir. Depuis sept ans on nous parle de ce grand problème des transports et des plans du gouvernement à ce sujet. Le gouvernement creusait nos canaux, améliorait nos havres, et faisait beaucoup, nous disait-il, pour résoudre le grand problème des transports. Ce chemin du Grand-Tronc-Pacifique est-il un bon moyen de résoudre ce problème? Le gouvernement a-t-il étudié ce projet avec assez de soin avant de le soumettre à la Chambre? Avait-il suffisamment de renseignements devant lui pour le justifier de se lancer dans cette gigantesque entreprise? Il semble évident qu'il n'en avait pas. Le gouvernement nous a dit lui-même dans le discours du trône qu'il n'avait pas ces renseignements, car un des paragraphes du discours nous apprenait la nomination d'une commission qui devait être chargée d'étudier cette question.

Et j'ai ici copie d'un rapport soumis à la Chambre le 19 mai dernier, d'après un ordre

portant la date du 6 avril dernier. Dans ce rapport le ministre des Travaux publics dit:

Qu'il est a étudier des questions concernant le transport des produits canadiens sur les marchés étrangers, en passant par le territoire et les ports canadiens, dans le but de mettre le producteur canadien et état de faire un concurrence sérieuse, par les voies canadiennes, aux producteurs et exportateurs des autres pays.

Puis il définit les renseignements dont nous avons besoin pour nous permettre de discuter intelligemment cette question à l'avenir. Il ajoute :

Le ministre dit de plus que les questions à étudier sont compliquées et renferment, entre autre fins à atteindre, le transport des produits de l'ouest du lieu de leur production aux marchés de l'univers.

Cela comprend l'étude de leur transport :

De l'endroit de production aux ports de mer canadiens.

De l'endroit de production au ports de l'ouest du lac Supérieur.

Des ports de l'ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens.

Des ports de mer canadiens aux ports de mer européens.

De leur endroit de production aux ports canadiens situés sur le littoral du Pacifique.

Comme ces questions intéressent également les produits des provinces de l'est du Canada, cela comprend également leur manutention.

Jusqu'aux ports de mer.

Des ports de mer en Europe.

Il est évident qu'avant de pouvoir en arriver à une conclusion satisfaisante sur ces questions, il est nécessaire de faire une enquête complète et minutieuse.

Et afin de pouvoir faire cette enquête complète et minutieuse, il propose la nomination d'une commission. Le ministre recommande de plus que cette commission soit composée de sir William Van Horne, John Bertram et Harold Kennedy, avec sir William Van Horne comme président, ladite commission devant avoir pour mission de faire cette enquête et d'obtenir ces renseignements. Ces commissaires devaient faire les rapports et recommandations qu'ils jugeraient nécessaires, et devaient être soumis aux instructions qu'ils pourraient recevoir de l'Exécutif.

Le ministre recommande de plus que cette commission soit autorisée à employer toute l'assistance scientifique et technique que ses membres jugeront nécessaire, cette commission devant subsister durant son bon plaisir. Il recommande ensuite la nomination d'une telle commission. Par conséquent, ne suis-je pas justifiable de dire que le gouvernement s'est lancé dans cette entreprise sans avoir à sa disposition les renseignements qu'il croyait si nécessaires ? Pourquoi avons-nous besoin de ces renseignements? Nous en avons besoin pour nous permettre d'agir en connaissance de cause, pour nous permettre de formuler un projet qui s'applique non seulement aux voies ferrées transcontinentales, mais qui comprenne également nos voies navigables, nos ports, notre marine intérieure, le transport de l'est vers l'ouest : pour nous fournir des renseignements qui puissent nos permettre de rédiger un projet qui soit de nature à développer nos voies navigables, plutôt qu'à leur nuire, qui les aide au contraire à alimenter nos chemins de fer, et ces derniers à alimenter à leur tour nos voies navigables ; des renseignements qui nous mettent en mesure de préparer un projet qui, au lieu de nuire à Ontario, lui soit avantageux une fois exécuté; qui, au lieu de nuire à l'Ouest, lui vienne en aide; qui, au lieu de nuire à la province de Québec, ait pour elle autant de valeur que pour la province d'Ontario, les provinces maritimes et les provinces de l'ouest.

Pour me résumer, il nous faudrait des renseignements qui puissent nous permettre d'inclure toutes les conditions dans un grand projet de transport capable d'utiliser tous les avantages que nous possédons, grâce à nos voies navigables, à nos chemins de fer, à notre marine intérieure, pour nos modes de transport intérieurs et nos modes de transport par chemins de fer. C'est là tout ce que devait comprendre ce projet. Il devait être préparé d'une façon intelligente, et pour que, lorsque l'on construirait un chemin de fer, sa construction ne nuirait pas à un canal, et lorsque nous approfondirions un canal nous nous trouverions à aider un chemin de fer. Ce devait être un grand projet de transport national, destiné à avoir une valeur incalculable pour l'avenir du Canada, un projet que le gouvernement pourrait facilement défendre. Mais le gouvernement nous avait avertis que nous ne pouvions arriver à ce résultat, tant que cette commission ne serait pas nommée, qu'elle n'aurait pas eu le temps de faire une enquête et de soumettre son rapport, tant que son travail ne serait pas analysé, afin de permettre aux hommes intelligents de traiter ce problème du transport dans les meilleurs intérêts du pays tout entier. Nous ne possédons aucun de ces renseignements. On nous a dit qu'il était non seulement désirable, mais important de les avoir; que sans eux, nous agirions en aveugles et en étourdis, et non en hommes d'affaires intelligents, comme se prétendent ceux qui dirigent aujourd'hui les destinées du Canada. En présence de ces faits, je suis justifiable de dire que la Chambre et le pays devraient être en possession de ces renseignements, et que le gouvernement devrait connaître avant de se décider à se lancer dans cette entreprise gigantesque qui devra coûter si cher au pays.

Je dis de plus qu'il n'existe aucune raison valable pour lancer le pays dans une pareille entreprise à l'heure actuelle, en l'absence de ces rensignemnts, sans une politique mûrie, sans les données nécessaires, sans posséder de rapports d'explorateurs, sans les renseignements scientifiques voulus.

En l'absence de tous ces renseignements, nous ne pouvions, comme l'a dit l'honorable premier ministre qui a proposé cette résolution, en arriver à une conclusion raisonnable,

à une conclusion qui puisse les justifier d'entreprendre un projet qui sera la véritable solution du problème du transport pour l'avenir.

Mon honorable ami a essayé de réfuter les arguments énoncés par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. A mon point de vue, ces arguments étaient si forts, si logiques, si convaincants, si compréhensibles, et couvraient si bien tous les points, que les membres du gouvernement n'avaient plus une seule bonne raison à donner pour justifier le projet, une fois qu'il l'eut critiqué comme il l'a fait. Il n'est donc pas surprenant que ses collègues d'hier se soient sentis piqués et qu'ils aient essayé de lui rendre le change, car il leur a fait beaucoup de mal. Il a non-seulement démontré leur inconséquence, mais il a fait voir de plus l'imprévoyance de leur conduite et l'injustice dont ils se rendent coupables en engageant la responsabilité de ce pays dans cette énorme dépense.

Examinons maintenant brièvement les raisons qu'ils invoquent pour justifier cette entreprise. La première est le besoin urgent qui se fait sentir dans l'ouest d'obtenir des moyens de transport additionnels pour l'expédition du grain. Ceci nous amène à nous demander s'il existe à l'heure actuelle un besoin aussi urgent dans l'ouest. Où trouve-t-on ce prétendu besoin urgent que l'on a de ce nouveau chemin de fer dans l'ouest, un besoin si pressant, comme l'a prétendu le premier ministre, que nous ne pouvons attendre ni un jour ni une heure pour mettre ce projet à exécution, que nous n'avons pas un moment à perdre et qu'il espère ne pas avoir déjà trop retardé. Mais comment transporte-t-on actuellement les produits de cette partie du pays ? Existe-t-il un besoin aussi urgent à l'heure actuelle ? Je ne le crois pas. Il suffit d'étudier la question attentivement pour en arriver à se convaincre du contraire.

M. DOUGLAS : Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable député qu'il m'a fallu cinq mois pour faire parvenir un wagon de grain de ma ferme aux lacs ; durant tout cet espace de temps, le wagon est demeuré entre les mains du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il est bien évident que l'on a besoin d'augmenter les facilités de transport entre cette région et les lacs.

M. HENDERSON : Je ferai remarquer à l'honorable député d'Assinioboïa (M. Douglas), qu'il m'a dit, il n'y a pas encore bien longtemps, que la construction du Grand Tronc-Pacifique le laissait indifférent, attendu qu'il avait à sa disposition toutes les facilités de transport par chemin de fer dont il pouvait avoir besoin.

M. SPROULE : J'étais à demander comment on expédie ces produits à l'heure actuelle. L'année dernière, il s'est récolté dans le Nord-Ouest, de 60 à 70 millions de boisseaux de grain. A partir du commencement de la saison favorable au transport de ce grain, à venir au premier juillet, 44 millions de boisseaux ont pris la direction de l'est, et la balance a été soit expédiée par la voie de l'ouest ou consommée dans le pays. C'est un chemin de fer partiellement outillé qui a transporté ce blé, et il n'en restait plus un boisseau au premier juillet dernier. Le reste de ce blé est demeuré dans le pays ou a été expédié en Chine et au Japon.

Si, avec les moyens de transport actuels, qui sont loin d'être parfaits, mais que l'on améliore chaque jour, on a réussi à transporter la magnifique récolte que l'on a eue dans cette partie du pays, l'année dernière, il me semble que l'on a guère éprouvé de difficultés à expédier tout ce grain, si j'en excepte un peu d'encombrement survenu à certains endroits en particulier. S'il est vrai que toute cette récolte a été transportée par un chemin qui vient d'accorder une entreprise pour la construction de 20,000 wagons additionnels, et qui n'avait qu'une partie de ce nombre de wagons à sa disposition durant la saison du transport de ce grain ; s'il est vrai que ce transport a été effectué par un chemin de fer qui vient de commander 25 locomotives additionnelles, alors qu'il n'en possédait que trois ou quatre, si ce chemin, qui n'est que partiellement outillé et dans un état incomplet, a réussi à transporter cette récolte, même en admettant qu'il se soit produit des encombrements à certains endroits et sur lesquels je reviendrai plus tard, je dis qu'en présence de ces faits, le besoin d'améliorer les moyens de transport entre l'est et l'ouest est loin d'être aussi urgent que l'honorable député semble vouloir le laisser supposer.

On nous dit que la récolte de cette année ne sera pas plus considérable que celle de l'année dernière. Dans quelle position le chemin de fer va-t-il se trouver cette année ? Le chemin de fer Canadien du Pacifique va avoir un nombre beaucoup plus considérable de wagons à sa disposition pour transporter les produits de l'ouest. Il va avoir un plus grand nombre de locomotives et son outillage va être meilleur pour exécuter ce travail. A part cela, le "Canadian Northern" est en frais de pénétrer dans cette partie du pays, et il est aussi convenablement outillé pour le transport des produits. Si un seul chemin de fer avait réussi, au premier juillet dernier, à transporter tout le grain, que ce chemin soit mieux outillé cette année que l'année dernière, et que le second le soit convenablement, je dis que l'on ne peut avoir l'ombre 'un doute qu'ils pourront transporter durant la présente saison la même quantité de grain que celle qui existait l'année dernière, car, on ne prétend pas que la récolte sera plus considérable cette année que l'année dernière. On n'est donc pas justifiable de prétendre, en présence de ces faits, que l'on a besoin de moyens de transports additionnels dans cette partie du pays.

Voyons maintenant de quelle manière s'opère l'expédition de ce grain. Il est d'abord placé dans les élévateurs locaux. L'automne dernier, ces élévateurs pouvaient recevoir 25 millions de boisseaux de grain. Les élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William peuvent ou seront en état de recevoir cet automne 13,500,000 boisseaux de grain. A part cela, on est actuellement en frais de construire de nouveaux élévateurs dans l'ouest, qui devront pouvoir recevoir 10,500,000 boisseaux de blé. Les différents ports de la baie Georgienne possèdent aussi des élévateurs capables de recevoir environ 7,000,000 boisseaux de grain. Quel total cela représente-t-il? Cela représente un total de 54 millions de boisseaux de grain, ou 100,000,000 de boisseaux de plus que la quantité qui a été expédiée l'année dernière, et l'on ne s'attend pas à ce que la récolte de cette année soit supérieure à celle de 1902.

Quelle méthode ordinaire suivra-t-on pour l'expédition de ce grain ? Il sera d'abord placé dans les élévateurs locaux. Le chemin de fer le transportera vers l'est aux grands ports des lacs, à Fort-William et Port-Arthur. Des navires les transporteront de là dans les ports de la baie Georgienne ou du sud de cette baie. Ce grain sera transporté à Port-Arthur et à Fort-William aussi rapidement que les convois venant de l'ouest pourront l'y apporter. Les élévateurs le transborderont dans les navires et ces derniers le transporteront aux ports de la baie Georgienne pour l'emmagasiner dans les élélvateurs qui se trouvent à cet endroit. Son transport vers l'est se fait sans discontinuer, et à l'époque des battages et à la fin de la saison, lors de la clôture de la navigation, vers le milieu de décembre une grande partie du grain sera rendue dans l'est. On en aura peut-être transporté à cette époque 8 ou 10 millions de boisseaux, il y en aura 40 ou 50 millions de boisseaux de rendus dans les élévateurs de l'ouest, de Port-Arthur et de Fort-William, ainsi que dans les élévateurs de la baie Georgienne, et durant l'hiver tout ce grain sera enlevé. Avec ces facilités pour le transport du grain, qu'avons-nous besoin de plus? Nous avons besoin d'un plus grand nombre d'élévateurs dans l'ouest, dans les ports du lac Supérieur et de la baie Georgienne. Nous pouvons toujours obtenir des navires en nombre suffisant pour transporter le grain une fois qu'il a atteint Port-Arthur et Fort-William, et de ces derniers endroits, on ne cessera de le transporter vers l'est. Ce dont nous avons besoin, se sont des facilités supplémentaires pour apporter ce grain des élévateurs de l'ouest à Port-Arthur et Fort-William. Mais ces facilités de transport s'améliorent tous les jours. Il est facile de se les procurer à l'avenir sans dépenser les sommes considérables que coûtera ce projet.

C'est ainsi que le grain sera expédié d'ici à quelques années. Comment le sera-t-il après cela? Le grain récolté dans la partie est des prairies sera expédié vers l'est par les chemins de fer que je viens d'indiquer. Il sera ensuite emmagasiné dans les élévateurs, puis expédié vers les ports des lacs et son transport de ces derniers endroits en gagnant vers l'est se fera sans interruption. Notre commerce avec la Chine et le Japon devra aller en augmentant. Nous sommes en frais de nous créer un débouché magnifique dans ces pays et nous y expédierons bientôt des millions de boisseaux de grain et de barils de farine destinés à nourrir les 450 millions d'habitants qui habitent ce vaste territoire de l'est, et qui devra compter sur ce que nous pourrons lui expédier pour nourrir une bonne partie de sa population. A part cela, nous aurons bientôt une autre route. Par quelle voie sera expédié le grain que l'on récoltera dans le district de la rivière à la Paix, d'Edmonton, de Prince-Albert et des autres districts situés au nord et à l'ouest? Plus tard, ce grain sera expédié par la route de la baie d'Hudson. Je n'ai pas l'ombre d'un doute sur ce point. C'est là que se trouve notre port de mer de l'intérieur. Après avoir étudié soigneusement les conditions de cette partie du pays, je suis plus convaincu que jamais que ce sera là l'une des routes les plus importantes de l'avenir.

L'expédition du grain vers l'est ira toujours en augmentant, et cela pour deux raisons principales—pour approvisionner les provinces de l'est et même la province d'Ontario, de même que pour l'expédier sur les marchés étrangers. Les routes par lesquelles on devra expédier, dans un avenir plus ou moins rapproché, tous les produits de ce vaste territoire de l'ouest, seront celle de la Chine et du Japon, celle de la baie d'Hudson et celle de Port-Arthur et de Fort-William. Si vous répartissez entre ces trois routes la quantité de grain qui doit être transportée, cet encombrement ne saurait être aussi considérable, même en supposant que cette partie du pays atteindrait le développement que l'on prévoit.

Je dis de plus que nous ne pourrons utiliser ce chemin de fer projeté pour transporter le grain récolté dans la région de la rivière à la Paix jusqu'à Moncton et Saint-Jean, afin de le placer à cet endroit à bord des navires qui devront le transporter en Europe. Ce projet est impraticable. Il ne sera jamais mis en pratique quant à ce qui concerne le transport du grain, car aucun chemin de fer ne peut transporter le grain sur un espace de 2,800 ou 3,000 milles, et il n'existe pas d'exemples, que je sache, dans l'histoire des chemins de fer, où le grain ait jamais été transporté par voie ferrée sur un aussi long parcours. Une bonne partie de ce grain prendra la route de l'est, mais il est certain qu'une bonne partie prendra aussi une autre direction que l'on ne semble pas prévoir à l'heure actuelle. Les cultivateurs de cette partie du pays vont modifier leur mode de culture, ils vont suivre l'exemple des agriculteurs d'Ontario; ils vont employer une bonne partie du grain qu'ils

récoltent sur leurs terres pour engraisser du bétail et des porcs, qu'ils expédieront ensuite sur les marchés étrangers, sous cette forme beaucoup plus rémunératrice. La moitié du grain qui se consomme actuellement dans la province d'Ontario, est apportée du Manitoba et de l'ouest. Nous récoltons suffisamment de grain dans cette province pour nourrir notre population, si ce grain était uniquement employé à cette fin, mais nous avons modifié notre mode de culture, nous faisons manger notre grain au bétail, au porc, aux volailles, et nous avons établi de cette manière une industrie très rémunératrice.

Les agriculteurs de l'ouest finiront par s'apercevoir que la culture continue du grain aura pour résultat d'appauvrir leurs terres et qu'il leur faudra, eux aussi, garder du bétail et le nourrir avec une bonne partie du grain qu'ils récoltent. Si une partie du grain qui est récoltée pour l'exportation était emmagasinée dans les élévateurs de Port-Arthur et de la baie Georgienne, les chemins de fer, durant la saison d'hiver, alors qu'ils ont moins de trafic, pourront le transporter vers l'est. Cela aura aussi l'avantage de permettre de distribuer une partie de ce grain aux meuniers d'Ontario qui en emploient actuellement d'immenses quantités. Le gérant de l'établissement de Peterborough me disait l'autre jour que lorsque sa fabrique sera en pleine opération, il pourra employer de 10 millions à 15 millions de boisseaux par année pour la fabrication des produits alimentaires à base de céréales. Il a ajouté que la plus grande partie de ce grain viendrait du Manitoba et de l'ouest, et, à part cela, la compagnie se propose de construire un vaste moulin à farine dans le but de moudre la fleur en entrepôt. Le grain sera emmagasiné dans leurs élévateurs de la baie Georgienne, et à mesure qu'ils en auront besoin, il sera apporté à Peterborough par chemin de fer, puis transformé en farine et expédié vers l'est. C'est ainsi que le grain nous arrivera de l'ouest, dans un avenir rapproché. Nous n'avons donc pas à redouter d'encombrement dans le transport de ce grain. Le fait est, qu'en prenant en considération toutes les conditions futures et l'augmentation considérable qui pourra se produire dans la production de l'ouest, nous devrons éprouver à l'avenir moins de difficulté dans le transport de ce grain que nous en éprouvons aujourd'hui. Je me suis occupé durant un certain temps de la fabrication de la farine, et nous avons constaté que durant dix mois de l'année, nos moulins devaient être approvisionnés avec du grain de l'ouest. Bien que la production du grain dans Ontario soit plus considérable aujourd'hui qu'elle l'était autrefois, près de la moitié du grain moulu dans Ontario vient de l'ouest. Il vient des élévateurs de la baie Georgienne. Nous l'y apportons durant l'été de Port-Arthur, et il est ensuite distribué aux meuniers d'Ontario. Nous l'employons non seulement pour faire de la farine, mais aussi pour nourrir notre bétail. Nous achetons également d'immenses quantités de son dans l'ouest, parce que nous en avons besoin dans la grande province d'Ontario pour nourrir notre bétail.

Nous n'avons donc pas lieu de craindre que le grain de l'ouest ne puisse pas trouver les moyens de transport nécessaires pour être expédié sur le marché. On allègue aussi comme raison pour justifier la construction de ce chemin de fer, qu'il va créer une ligne courte pour atteindre le littoral de l'océan, et qu'il pourra transporter des marchandises aux taux les moins élevés possible. Si nous devons en croire le ministre des Finances, la longueur de ce chemin sera de 2,800 milles à partir du pied des Montagnes Rocheuses. Quel chemin de fer est en mesure de transporter du grain sur une distance de 2,800 milles et d'en faire une entreprise rémunérante. Pas un chemin de fer dans tout l'univers ne peut le faire. On ne peut transporter ce grain avec profit de Régina, de Moose-Jaw ou de Prince-Albert. A l'heure actuelle, ou du moins le premier septembre, on transportera le grain de Winnipeg à Montréal, au prix de 11 cents le boisseau. Si ce chemin de fer était construit demain, il ne pourrait transporter un boisseau de grain sur une distance de 1,400 milles au prix de 11 cents. Ce ne peut donc être là une bonne raison pour justifier la construction immédiate de ce chemin, car il est certain qu'il ne peut transporter le grain à des conditions aussi avantageuses qu'il est transporté aujourd'hui, partie par eau et partie par chemin de fer.

On essaie encore de justifier cette entreprise en disant que ce sera un chemin de fer transcontinental passant exclusivement sur le territoire canadien, de sorte que nous serons indépendants des Américains et nous n'aurons plus à redoubler l'instabilité du privilège d'entreposage. Or, nous pouvons réaliser tout cela en construisant une voie ferrée de la Rivière du Loup à Edmundston et de ce dernier endroit à Moncton, une distance de 209 milles. Nous avons le Canadien Pacifique, qui est une voie ferrée entièrement construite sur le territoire canadien, à l'exception de cette partie de sa voie qui traverse l'Etat du Maine sur une courte distance. Nous avons le Grand Tronc qui se dirige vers l'ouest, nous avons l'Intercolonial dans l'est, et si nous complétons ce chaînon de la Rivière-du-Loup à Edmundston et de là à Moncton, nous aurons une voie ferrée située entièrement sur le territoire canadien, et nous serons aussi indépendants des Américains. Nous pourrons l'être, grâce à ce nouveau chemin de fer.

Cette raison ne sera pas suffisante aux yeux du peuple canadien pour justifier le gouvernement d'entreprendre cette énorme dépense. On nous dit aussi que le flot d'immigrants qui se dirige vers l'ouest nécessite de notre part la construction de nouveaux moyens de transport. Or, de nouveaux chemins de

fer se construisent à chaque instant dans l'ouest. Le Grand Tronc avait l'intention d'y pénétrer quand bien même le gouvernement n'aurait pas adopté ce projet. Cette compagnie a maintenant un embranchement qui se rend jusqu'à North Bay, et son intention était de pénétrer dans l'ouest à la première occasion. C'est ce qu'elle voulait faire, que le gouvernement fût intervenu ou non.

Les partisans de ce projet nous disent encore que sa construction va ouvrir de nouveaux territoires à la colonisation dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de Québec et d'Ontario. Il y a déjà plusieurs années que ces districts nouveaux sont en voie de colonisation et quelqu'un a-t-il jamais prétendu que les voies ferrées actuelles étaient insuffisantes pour épondre aux besoins des colons ? Il y a dix ans qu'il existe un chemin de fer de Calgary à Edmonton, et, si l'on en excepte les deux dernières années, on me dit que cette compagnie n'avait jamais payé un cent de bénéfice à ses promoteurs et qu'à l'heure actuelle, il ne leur rapporte qu'un bénéfice de 2 pour cent. Est-ce que ce chemin de fer est incapable de répondre aux besoins de la population établie dans cette région ? Pas du tout.

Il y a comparativement peu de colons d'établis sur le parcours du chemin de fer, long de 198 milles. J'ai parcouru cette distance l'automne dernier, et les établissements y étaient très clairsemés. En outre, qu'a rapporté l'établissement du chemin de fer de Régina et du Lac Long, construit il y a dix ou douze ans ? Est-il suffisant pour répondre aux besoins des colons qui se sont établis le long de la voie? Ce chemin n'a jamais rapporté un cent de bénéfice à ceux qui ont placé leur argent dans cette entreprise. Les districts traversés par ces chemins de fer ne sont encore qu'à moitié colonisés. Vous pourriez facilement placer des centaines de mille de nouveaux colons dans ces districts qui possèdent à l'heure actuelle des moyens de transport par chemin de fer sans qu'il s'y produise aucun encombrement. Je dis que le nombre des chemins de fer, dans plusieurs districts de l'ouest, est suffisant, tandis que l'on en a absolument besoin dans d'autres parties. Le Canadian-Northern et le Canadien du Pacifique construisent chaque année de nouvelles voeis ferrées.

Nous avons eu à part cela le magnifique projet destiné à assurer le développement de cette partie du pays, qui a été préparé et soumis l'année dernière par le premier ministre du Manitoba, lorsqu'il a conclu avec le Northern-Pacific et le Canadian-Northern cet arrangement qui a assuré au pays la construction d'un chemin de fer de 1,800 milles de longueur, un des meilleurs arrangements qui ait jamais été exécuté dans ce pays. A-t-il imposé aux contribuables une dépense de 125 millions de dollars pour mettre ce projet à exécution ? Pas du tout. Cela n'a pas coûté un seul dollar au pays.

On prétend que nous devons encourir cette dépense afin d'avoir la haute-main sur les tarifs de ce chemin de fer projeté ; cependant, le premier ministre du Manitoba a obtenu le contrôle futur des tarifs de transport des marchandises sur ces chemins de fer, sans ajouter un seul dollar à la dette nationale. On prétend que nous devons procurer des moyens de transport par chemins de fer au Manitoba et au Nord-Ouest ; cependant, M. Roblin a réussi à obtenir tous ces avantages et à réduire le coût du transport du grain, sans que nous ayons à payer un seul dollar pour cela. Je suis heureux que le premier ministre soit en ce moment dans la Chambre. Je dis qu'il a fait plus pour l'ouest, grâce à ce coup d'éclat, que ce projet du gouvernement n'en pourra jamais faire.

Je comprends très bien que notre Nord-Ouest renferme d'immenses ressources ; j'apprécie à leur plein mérite sa valeur et son importance. Je sais que l'avenir de notre pays dépend du développement de l'ouest, et j'espère que l'on devra prendre à l'avenir les mesures nécessaires pour lui assurer un développement sans précédent dans l'histoire de notre pays. Mais nous prétendons que l'on peut arriver à ce résultat sans encourir la dépense imprévoyante, ou l'augmentation énorme de la dette nationale que comporte le projet qui nous est actuellement soumis. Nous savons que ce résultat peut être et sera obtenu au moyen de projets ayant tout autant de valeur mais bien moins dispendieux, qui seront proposés et exécutés par le parti conservateur dans un avenir rapproché. Qu'avons-nous fait jusqu'à présent pour cette partie du pays ? Nous avons construit le Canadien du Pacifique. On nous dit que cette entreprise a coûté au pays $65,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre. Etait-ce là une dépense imprévoyante, si l'on tient compte de la condition du pays à cette époque ? On nous a dit hier soir ce que cette région avait coûté au peuple canadien, et la valeur que lui a donné la construction du Canadien du Pacifique. Quand le ministre de l'Intérieur nous a indiqué la valeur additionnelle que cette dépense a contribué à donner à cette partie du pays, je considère qu'il a justifié d'autant ce que le parti conservateur a fait dans le passé pour l'avantage de cette région.

Nous avons aidé le Grand Tronc, dans le même but, et nous sommes encore disposés à le faire, à l'avenir, bien que n'approuvant pas le projet actuel, car nous avons tout autant à cœur que le gouvernement actuel le développement futur de cette partie du pays. Nous avons généreusement subventionné le " Canadian Northern ", parce nous avions le contrôle de ses tarifs, et que nous voulions faciliter l'expédition du grain récolté dans cette partie du pays. Rien ne serait plus facile que de doubler les voies actuelles du " Canadian Northern " et du chemin de fer Canadien du Pacifique, comme je suis convaincu que l'on sera obligé de le faire dans un avenir rapproché. On se trouvera à doubler ainsi leur capacité de trans-

port ; et cette amélioration pourrait se faire à bien meilleur marché que ce que coûtera l'entreprise projetéee.

Nous avons dépensé des sommes considérables pour nos canaux. Chaque année le gouvernement nous a dit qu'il améliorait notre système de canaux dans le but d'assurer le transport du grain de l'ouest jusqu'à la mer. L'année dernière, les honorables ministres nous ont exposé les choses merveilleuses qu'ils avaient accomplies—ils avaient terminé les canaux, négligés par leurs prédécesseurs depuis des années, et construit une voie navigable ininterrompue à partir du lac Supérieur jusqu'au Saint-Laurent, que l'on pourrait utiliser pour transporter le grain de l'ouest jusqu'aux ports de mer, dans ces palais flottants, pour le transborder ensuite à bord de ces navires en forme de goulot de bouteille qui devaient le rendre sur les marchés européens.

Ils prétendaient développer toutes les grandes artères commerciales en même temps et ne pas faire comme les conservateurs qui s'occupaient d'en développer un en abandonnant les autres, et qu'ils avaient définitivement résolu le grand problème du transport. A les entendre parler, ils avaient complétés nos canaux, approfondi nos voies navigables, et amélioré le mode d'éclairage du Saint-Laurent. Mais voici que maintenant on nous dit que tout cela est inutile, et qu'il faut trouver un autre projet. Et son exécution est devenue une nécessité tellement pressante, qu'ils ne peuvent attendre quelques mois, qu'ils ne peuvent attendre jusqu'à la prochaine session du parlement et qu'il leur faut soumettre sans retard à l'examen de la Chambre à la fin de la présente session.

Quelle dépense l'exécution de ce projet représente-t-il pour le Canada, s'il est mis à l'exécution ? Il représente une somme additionnelle d'au moins $125,000,000 ajoutés à la dette nationale. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les estimations qui ont été faites à ce sujet par tous les députés de la droite qui ont parlé sur cette question, et je dis que si l'on veut construire un chemin comme celui dont la construction et les rampes devront, d'après l'honorable député de Norfolk, être égales à ceux du New-York Central, sur lequel circulent des convois portant 2,000 tonnes de marchandises, je dis que seule la construction de la section de l'est ajoutera $125,000,000 à la dette du pays. Je ne crois pas que cette estimation soit trop élevée. Je prédis que si nous construisons un chemin de fer comme celui que l'on dit être nécessaire pour transporter le grain à l'avenir, nous ajouterons $125,000,000 à la dette du Canada. On ne saurait y suffire avec $13,000,000.

Où en sommes-nous donc aujourd'hui ? Jusqu'à présent nous avons dépensé sans murmurer $258,800,000 pour les chemins de fer, parce que cette dépense était faite pour encourager le développement de l'est et de l'ouest. Nous avons dépensé $103,484,000 pour nos canaux et ces deux montants réunis forment une somme globale de $362,345,000. A l'heure actuelle, notre dette nationale s'élève, en chiffre ronds, à $268,000,000, et, grâce à ce projet, nous allons l'augmenter d'au moins $125,000,000. Où en serons-nous avec ces nouvelles charges à notre débit ? Nous devrons environ $400,000,000. Je veux que les contribuables canadiens comprennent l'importance de l'engagement que nous sommes en frais de prendre.

M. COCHRANE : Nous serons alors saignés à blanc.

M. SPROULE : Oui. Cette année, nous avons une échéance de $9,733,0000 qui devient due et à laquelle il nous faudra faire face au moyen d'un autre emprunt. L'année dernière une nouvelle échéance de $20,926,000 devra être réglée de la même manière. En 1905, $4,866,000 deviendront dus, et il faudra s'en occuper. En 1906, $12,166,000 seront dus, montant d'une nouvelle échéance qu'il nous faudra acquitter. De sorte que d'ici à 1906, époque à laquelle ce chemin sera terminé, nous aurons à payer la somme de $47,693,000, pour laquelle il nous faudra contracter un emprunt.

A part cela, il nous faudra trouver $157,000,000 pour exécuter cette entreprise. Ajoutez cette somme à la dette actuelle, et je me demande ce que sera notre crédit. Réussirons-nous à emprunter de l'argent à un taux d'intérêt aussi bas que celui que nous payons actuellement? J'ai bien peur que non. Nous sommes sur la crête de la fameuse vague de la prospérité. Les années de disette succèdent ordinairement au temps de prospérité, avec autant de régularité que le jour succède à la nuit et le soleil au temps nuageux. Ou je me tromperais fort, ou la démoralisation qui s'est produite à la Bourse n'était que le signe précurseur des temps difficiles. Que les valeurs continuent de baisser, que nos importations diminuent, il en résultera immédiatement une réduction dans le chiffre de nos revenus et que devriendrons-nous dans cette occurence? Il est bon de ne pas oublier que durant ces six années il nous faudra réaliser au moyen d'emprunt bien près de $200,000,00, et je demande au ministre des Finances de me dire s'il ne redoute pas l'embarras de la situation à laquelle il aura à faire face, et comment il s'y prendre pour en sortir ? Mon honorable ami le premier ministre sourit. Sourit-il à une pensée qui s'agite dans son esprit ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce sont les idées qui s'agitent dans l'esprit de mon honorable ami qui me font sourir.

M. SPROULE : Si c'est le problème que nous serons appelés à résoudre qui amuse mon honorable ami, je lui souhaite de prendre tout le plaisir possible. Mais les hommes d'affaires intelligents et con-

sciencieux vont réfléchir à toutes ces questions; ils vont demander à mon honorable ami de quelle manière il se propose de résoudre ces problèmes, et il lui faudra répondre à cette question embarrassante. On prétend que cette énorme dépense va nous permettre de traverser les temps difficiles. J'admets que cela pourra produire un certain bien, mais ce bénéfice coûtera des sacrifices énormes au pays, et les avantages que nous pourrons retirer de cette dépense énorme seront-ils suffisants pour compenser le fardeau additionnel des taxes qu'il faudra imposer pour acquitter cette dépense? C'est là une question à laquelle je ne suis pas même disposé à répondre de la manière la plus évasive possible. J'ai déclaré que le sentiment populaire, au moins dans Ontario, était opposé à l'octroi de nouvelles subventions des chemins de fer. Le gouvernement a-t-il reçu pour mission, de la part du peuple de ce pays, de se lancer dans cette entreprise? Non. Je défie le premier ministre de dissoudre les Chambres et d'en appeler au peuple sur cete question. Mais il n'osera pas le faire. S'il le faisait, et si le peuple le ramenait au pouvoir, alors il pourrait mettre ce projet à exécution, et je ne m'y opposerais plus. Mais quand se propose-t-il d'en appeler au peuple? Pas avant que le sacrifice soit consommé. Pas avant qu'il soit trop tard pour nous de reculer. Pas avant de nous avoir lié à l'exécution de l'une des plus extravagantes folies qui aient jamais été proposées. Ce n'est pas en payant $328,000 que nous réussirons à nous débarrasser de ce projet, comme nous l'avons fait pour la construction de ce chemin de fer du Yukon dans laquelle le gouvernement avait osé s'aventurer.

Nous sommes liés à l'exécution de ce projet d'une manière ou d'une autre, et mes sympathies ne sont pas pour l'honorable premier ministre, car je ne crois pas qu'il revienne au pouvoir; mais elles seront pour les hommes que le peuple aura choisi pour administrer les affaires publiques et à qui il confiera le soin de mettre cette mesure à exécution.

Quels sont ceux qui ont besoin de ce projet ? L'ouest n'en veut pas. Ses habitants considèrent que ce n'est pas le meilleur projet. Ils veulent un plus grand nombre de chemins de fer, mais non ce chemin de fer en particulier. Ontario en veut-il? Personne dans cette province ne le demande. Quels sont donc ceux qui en ont besoin? C'est le Grand Tronc et les brasseurs d'affaires que cette compagnie traîne à sa suite, les hommes qui ont toujours cherché à exploiter le pays. Mais le Grand Tronc veut-il de la partie orientale de ce projet? Nous savons tous qu'il n'en veut pas, car il a commencé par proposer de construire un chemin de fer à partir de North Bay en gagnant vers l'ouest.

Ce n'est pas sans beaucoup d'hésitation que la compagnie a consenti à ce que l'on greffe cette section orientale sur le projet de réseau qu'elle voulait construire. Je crois sincèrement qu'elle n'en veut pas et que ses promoteurs sont convaincus que cette partie du chemin ne sera jamais construit. Et pourquoi cela ? Parce que ce bill contient une disposition qui a dû y être insérée intentionnellement. Le Grand-Tronc-Pacifique veut pénétrer dans l'ouest et, grâce à ce marché, il va pouvoir mettre son projet à exécution. Mais il ne veut pas aller dans les provinces maritimes, il ne veut pas non plus être obligé de construire à l'est de Montréal, et il ne veut pas être obligé de construire une nouvelle voie de North-Bay à Montréal. L'article 21 du bill stipule :

> Le Gouverneur en conseil a en tout temps le pouvoir de suspendre les travaux sur ladite section de l'est jusqu'à la session suivante du parlement.

C'est là un article très commode pour un projet politique du caractère de celui-ci. On espère que cette disposition va contribuer à amener les provinces maritimes à voter en faveur du gouvernement, en laissant espérer à la population de ces provinces que l'on va dépenser l'argent nécessaire pour construire un nouveau chemin de fer. On espère remporter la province de Québec en ayant recours au même argument, et en votant deux ou trois millions pour le pont que l'on est en frais de construire sur le Saint-Laurent. Dans Ontario—Eh bien, dans cette province tout le monde se demande quelle idée on peut avoir de construire un chemin de fer dans cette région lointaine. L'argent que l'on se propose de dépenser dans Ontario, joint au remaniement des comtés devra, espère-t-on, aider à remporter cette province. Naturellement, le projet est favorable à l'ouest. C'est un coup électoral préparé dans le but de remporter les élections et d'assurer au gouvernement le renouvellement de son mandat.

Mais je suis porté à croire que s'ils réussissent, ils verront à ce que leurs ingénieurs fassent rapport que la construction de cette section de l'est est un projet impraticable, et le gouvernement soumettra la question au parlement. Les honorables ministres ne croient-ils qu'ils feraient mieux d'y renoncer immédiatement ? Durant ce temps, le Grand Tronc aura construit sa ligne dans l'ouest. Cette voie ferrée, à l'ouest de Winnipeg, sera subventionnée au moyen d'une garantie de ses obligations de la part du gouvernement, au montant de $13,000 par mille pour la section des prairies et de $30,000 par mille pour la section des montagnes jusqu'à Port-Simpson. Cela donnera à la compagnie tout ce dont elle a besoin, et elle espère que l'on renoncera à construire la section de l'est. Si avec tout cela le gouvernement réussit à donner au gouvernement un autre terme de cinq ans au pouvoir, nous n'entendrons plus parler de cette partie du chemin. C'est tout simplement une entreprise politique. Quel avantage peut-il y avoir pour le peuple canadien de construire un chemin de fer pour le don-

ner ensuite ? On prétend que nous en conserverons la propriété. Quel avantage y aurait-il pour un cultivateur à construire une maison et une grange sur sa terre, puis à la passer à une autre personne pour une période de dix ans sans intérêt et pour une période de 40 ans à un intérêt de trois pour cent sur son argent ? Le cultivateur a qui on proposerait un pareil marché s'écrirait: C'est là un mauvais placement pour moi ; je ferais mieux de vendre ma terre et d'essayer autre chose.

Il est très facile de dire que ce chemin restera la propriété du gouvernement. Cela me rappelle l'histoire de cet enfant à qui un visiteur demandait : " Quel est le propriétaire du jeune cheval qui se trouve dans l'étable " ? " C'est moi," répondit l'enfant, " mais mon père en dispose comme bon lui semble." Ce chemin appartiendra au gouvernement, mais le Grand Tronc en fera ce que bon lui semblera. Nous sommes propriétaires du chemin, mais nous l'abandonnons durant l'espace de 50 ans, et je considère que le fait d'abandonner un chemin de fer durant 50 ans équivaut à l'abandonner complètement. On nous affirme aussi que nous retirerons l'intérêt de notre argent. Or, j'ai fait connaître à la Chambre la conduite tenue sous ce rapport dans le passé par le Grand Tronc. Personne ne peut dire d'une manière certaine que cette compagnie paiera plus exactement ces intérêts qu'elle a payé ceux qu'elle s'était engagée à nous payer dans le passé. Nous lui avons prêté $15,000,000 pour construire le Grand Tronc. A-t-elle payé les trois pour cent d'intérêt convenu sur ce montant ? A-t-elle seulement payé un pour cent ? Elle n'a pas payé un seul dollar. On nous dit que sa voie vaut le double de ce qu'elle valait avant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cela lui a-t-il permis de payer cet intérêt ? Elle n'a pas payé un seul dollar. Et si ce chemin de fer une fois construit lui est confié, nous ne retirerons absolument rien, on laissera accumuler l'intérêt au détriment du pays non seulement durant l'espace de temps mentionné au contrat, mais pour toujours.

On attache une grande importance au fait que le gouvernement, en vertu de ce contrat, se réserve le droit de permettre à d'autres compagnie de se servir de ce chemin aux mêmes conditions. Mais on en a assez dit sur ce point pour me convaincre, dans tous les cas, que cette partie du contrat est absolument impraticable. Permettez-moi d'ajouter un exemple à ceux que j'ai déjà cités. Lorsqu'il s'est agi d'accorder une charte au chemin de fer Canadien du Pacifique, on crut qu'il était nécessaire de recevoir ce chemin avec ses voies ferrées qui existaient à cette époque dans l'ouest d'Ontario. Dans ce but, on construisit l'embranchement de Gravenhurst et Calender, auquel on accorda une subvention de $11,000 par mille, afin d'en faire une voie ferrée indépendante, sur laquelle tous les autres chemins pourraient obtenir le droit de faire circuler leurs convois. Avant d'en confier l'administration à la compagnie, nous avons pris toutes les précautions que des avocats habiles purent imaginer, afin d'assurer les droits de toutes ces autres compagnies. Comme il était impossible d'en confier l'administration à une commission, on résolut d'en charger une seule compagnie. C'est alors que se présenta la question de savoir à quelle compagnie nous devions confier cet embranchement. A une de ses extrémités il y avait le chemin de fer Canadien du Pacifique et à l'autre le Grand Tronc. Nous résolûmes de confier l'embranchement à ce dernier chemin, afin d'avoir la certitude que le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait un concurrent. Mais le Grand Tronc devait accorder aux autres compagnie le droit de se servir du chemin, et cette condition était spécifiée en termes précis dans le traité. La Compagnie du Grand Tronc ne tarda pas à conclure un arrangement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, lequel resta en vigueur durant quelques années. Mais cet arrangement a-t-il donné satisfaction ? Il y a quelques années des difficultés ont éclaté entre les deux compagnies à ce sujet, et le commerce d'Ontario en a souffert durant tout l'été. Les marchandises venant du Nord-Ouest et à destination de Toronto via Carleton Place, devaient parcourir 200 milles de plus que la distance nécessaire, simplement parce que ces deux compagnies ne pouvaient s'entendre entre elles. Voilà ce qui eut lieu, bien que l'on eût pris toutes les mesures de protection possibles imaginées par les habiles avocats siégeant dans cette Chambre, lorsqu'il s'est agi de sacrifier l'indépendance de cet embranchement.

Nous avons donc là une preuve bien évidente que nous ne retirerons pas grand avantage de cette prétendue juridiction nominale que nous devions conserver sur le chemin de fer proposé, et que le ministre de l'Intérieur et ses collègues nous disent que nous devrons conserver.

L'idée de vouloir faire utiliser une voie ferrée par plusieurs compagnies est une illusion et un leurre. Si, dans le cas que je viens d'indiquer, il nous a été impossible d'assurer l'indépendance d'un chemin ayant une longueur de 198 milles, comment pourrons-nous garantir l'indépendance d'un chemin qui en aura une de 1,800 milles ? Nous n'y avons pas la moindre chance, à mon avis, Mais voilà les arguments que l'on invoque pour justifier cette proposition que le gouvernement doit construire la partie dispendieuse de la route pour la confier ensuite à la compagnie—car, comme je l'ai dit, louer ce chemin pour une période de 50 ans équivaut à un bail perpétuel, et l'intérêt s'accumulera au capital, comme cela a eu lieu pour l'argent que nous avons déjà prêté au Grand Tronc. Ce prêt a été fait en 1845, et pas un dollar d'intérêt n'a encore été payé sur ce montant. Avons-nous quelque garantie que

la compagnie paiera l'intérêt sur le dernier montant ? Je n'en vois aucune.

Mais ce n'est pas tout. Il se brasse entre ces trois compagnies quelque chose d'inexplicable, d'insondable, que nous ne pouvons convenablement analyser, un arrangement entre le Grand Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer National, qui est la propriété du gouvernement. Ce dernier traite exclusivement avec le Grand-Tronc-Pacifique, et la seule garantie qu'offre cette compagnie se trouve dans les actions qu'elle pourra souscrire. Cependant, le gouvernement nous dit que le projet est appuyé par la puissante Compagnie du Grand Tronc, et que le Grand-Tronc-Pacifique pourrait bien finir par se fusionner avec le Grand Tronc. Nous allons donc avoir le chemin de fer du gouvernement qui va se fusionner avec le Grand-Tronc-Pacifique, et ce dernier chemin qui va se coaliser avec le Grand Tronc. Nous allons avoir deux groupes d'actionnaires, qui pourront disposer à leur guise des actions du Grand-Tronc-Pacifique comme ceux du Grand Tronc, qui pourront jouer avec les contrats, les actions, les obligations, les ventes ou tout ce que l'on voudra, et personne au Canada ne peut dire aujourd'hui ce qu'il adviendra des opérations de ces trois compagnies coalisées. Nul ne peut analyser ce problème à l'heure actuelle, personne dans cette Chambre ne peut le résoudre. Je répète donc que ce projet est insensé, imprévoyant et mal à propos. L'expérience que nous avons eue avec le Grand Tronc nous justifie de croire qu'il ne serait pas sage de notre part de nous lancer dans cette entreprise du moins pour le moment, c'est pourquoi je voterai contre l'adoption du projet.

Qu'est-ce que veut dire ce projet pour la province que je représente? Supposons que l'on établisse ce chemin et qu'il donne des résultats magnifiques. Supposons qu'il transporte tout le grain de l'ouest vers l'est, et les produits de l'est vers l'ouest, qu'est-ce que cela veut dire pour Ontario? Cela veut dire que le succès de cette nouvelle route appauvrit d'autant les voies de transport que nous possédons actuellement. Vous nous enlevez le trafic qui se rend aujourd'hui à nos ports de la baie Georgienne dans l'est, qui se rend à Port-Arthur et à la tête du lac Supérieur, dans l'ouest. Vous enlevez aux compagnies du Canadien du Pacifique, du Canada-Atlantique, du Grand Tronc et de l'Ottawa et Parry-Sound tout le trafic qu'elles ont actuellement. Vous réduisez leurs profits en proportion des avantages que vous accordez à cette nouvelle ligne. C'est donc aux dépens de ces chemins de fer que vous faites cela, aux dépens de nos ports, de nos villes et de nos villages situés le long du parcours de la voie de la baie Georgienne, aux dépens de Collingwood, de Midland, de Penetanguishene, de Parry-Sound, de Meaford, d'Owen-Sound, de Kincardine, et de tous ces ports des lacs qui s'occupent actuellement de ce trafic.

C'est donc à leurs dépens que vous allez faire tout cela, au détriment de toutes les villes et cités populeuses de l'ouest d'Ontario. Chose certaine, c'est que vous allez leur enlever le trafic du grain, en nous laissant des centaines de milles de cette grande artère commerciale, si le projet atteint les résultats que ses partisans les plus dévoués et les plus confiants en attendent. Il est donc évident que la population d'Ontario ne verra pas ce projet d'un bon œil, car son succès signifie une perte égale pour cette province. Un membre de la droite nous a dit l'autre soir que ce chemin servirait à transporter le bétail d'Ontario vers l'ouest. Le ministre de l'Intérieur nous a dit à grand renfort de trompette que l'année dernière la province d'Ontario avait expédié 25,000 têtes de bétail dans l'ouest, et que tant de mille têtes de bétail y avaient été expédiées du Mexique. Pourquoi? Parce que l'on n'avait pas les moyens de transport voulus pour en expédier un plus grand nombre d'Ontario.

Or, je n'ai jamais entendu dire que la province d'Ontario avait perdu la vente d'une seule tête de bétail parce que les chemins de fer avaient été incapables de les transporter. Avec les moyens de transport que nous possédons actuellement, nos agriculteurs auraient pu en transporter cinq fois plus que nous l'avons fait. Mais l'honorable ministre de l'Intérieur fait entrer dans son calcul tout le bétail qui a été amené par les colons, les éleveurs étrangers venant s'établir au Canada, et il se sert de cela comme d'un argument pour justifier la dépense qu'entraînera la construction de cette nouvelle ligne. Cela prouve combien l'honorable ministre est à court d'argument. Je dis que ce projet va avoir pour résultat de nuire à la province d'Ontario, et en insistant sur sa mise à exécution, on commet une injustice grave à l'égard de cette province.

Que signifie ce nouveau projet pour chaque agriculteur d'Ontario ?

Je dis que si ce chemin de fer est construit, la section de l'est coûtera $125,000,000, y compris ce qu'il faudra payer durant les sept premières années sur la garantie que nous donnons pour la section de l'ouest. Il ne peut y avoir l'ombre d'un doute que c'est là ce que nous coûtera la construction de ce chemin d'ici à dix ans.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comment vous y prenez-vous pour arriver à ce résultat ?

M. SPROULE : Je dis que la section de l'est, qui compte 1,800 milles de longueur, si le chemin doit être du type décrit par le député de Norfolk-nord, ne peut être construite pour moins de $125,000,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES ; L'honorable député pourrait-il nous donner des détails un peu plus précis relativement à cette estimation ?

M. SPROULE : Je puis vous indiquer le coût de différentes sections du chemin de

fer construites à travers une région à peu près identique.

M. TALBOT : Cependant, l'honorable député vient de nous dire qu'il ne connaît absolument rien de la région que doit traverser ce chemin, que personne ne possède de renseignement sur ce point.

M. SPROULE : Le gouvernemet lui-même le dit. J'affirme que la construction d'un chemin de fer comme celui-là coûtera ce montant en me basant sur les rapports des ingénieurs qui ont visité cette partie du pays et en établisant une comparaison avec ce qu'a coûté la construction d'autres chemins de fer des régions identiques. Sa construction coûtera $125,000,000, et c'est là le montant que l'on ajoutera à la dette du Canada. Qu'est-ce que cela signifie pour l'agriculteur d'Ontario ?

Dans la province d'Ontario, il y a, dit-on, 450,000 familles, et cela veut dire que chacune de ces familles sera grevée d'une dette supplémentaire de $125. Qu'on réfléchisse bien, à l'avenir. La partie de cette dette qu'Ontario devra acquitter, proportionnellemen à sa population, atteindra le chiffre de $45,525,000. C'est une hypothèque de $125 enregistrée contre chaque cultivateur d'Ontario, contre chaque famille de cinq personnes, hypothèque dont il lui faudra servir l'intérêt à perpétuité, ou au moins jusqu'à extinction de la dette, à une époque tellement reculée que même le plus jeune des députés ne la verra jamais. Qu'on y réfléchisse bien, avant de s'extasier sur ce grand exploit du gouvernement. Qu'on se demande bien s'il y a lieu d'approuver pareille entreprise, cette mesure informe, cette monstruosité pour dire le mot, ce projet mal mûri que le gouvernement vient d'enfanter et de lancer au grand jour de la publicité. Quand le peuple canadien aura bien saisi la nature de ce projet, je n'ai aucun doute sur le jugement qu'il prononcera à cet égard. M. l'Orateur, encore une fois, je porte un défi au gouvernement : celui de dissoudre les Chambres et de faire appel au corps électoral, aujourd'hui même. Osera-t-il demander aux électeurs de lui confier un mandat pour l'exécution de cette entreprise ? Non, il ne l'osera pas, je l'en mets au défi. Quant à nous, membres de l'opposition, nous attendons, en toute sécurité, le verdict du peuple. Si le gouvernement persiste à mettre ce projet à exécution, qu'il ne l'oublie point, il aura élevé un monument qui ira redire à la postérité la plus reculée l'insigne folie, la monumentale bévue qu'il a commise. Comme l'a fait observer le député de Westmoreland, le gouvernement est en train d'ajouter une nouvelle page à l'histoire du pays ; et l'historien futur, qui racontera cet exploit, dira qu'il ne fait honneur ni au jugement du cabinet qui l'a conçu, ni à l'habileté des ministres comme hommes d'affaires ou comme hommes d'Etat. Ils sont en frais d'ériger un mouvement qui perpétuera le souvenir de leurs actes. Je le répète, j'attends avec confiance le verdict du peuple ; seulement, j'ai pitié de ces pauvres contribuables qu'on plonge aujourd'hui dans cet abîme sans fond. Le voile de l'avenir n'est pas encore déchiré, mais pour le moment, les contribuables se voient imposer un joug intolérable ; on est en train de leur river aux mains des chaînes qu'ils ne pourront plus désormais secouer, et cela par le fait de cette grande mesure politique que le premier ministre a présentée à la Chambre, au pays et au monde, aux acclamations délirantes de ses partisans.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

M. R. LEMIEUX (Gaspé) : M. l'Orateur, vous me pardonnerez, j'espère, et la Chambre voudra bien me pardonner aussi d'emprunter l'idiôme de la majorité pour exprimer avec toute la concision possible les opinions que je crois devoir formuler ici, pour bien remplir le mandat que m'ont confié mes commettants. Je serai bref, d'ailleurs, car les orateurs qui m'ont précédé ont invoqué tous les arguments qui militent pour ou contre le projet en discussion. Durant tout le cours de ma carrière parlementaire, qui date de 1896, jamais encore le parlement n'a été saisi d'une question d'aussi haute importance que la proposition actuellement soumise à nos délibérations. Effectivement, pour trouver une situation analogue, il faut remonter assez loin dans le passé, jusqu'aux jours de 1878 et 1879, alors que sir Charles Tupper, à cette époque ministre des Chemins de fer et Canaux, expliqua à la Chambre le contrat relatif au chemin de fer Canadien du Pacifique. En 1879, sir Charles Tupper présenta sa célèbre motion, par laquelle le contrat du Pacifique devait devenir mesure ministérielle.

Voici en quels termes se lit la résolution :

Qu'il est intervenu entre le gouvernement et la Colombie Anglaise une convention portant qu'il sera construit, avec toute la rapidité voulue, un réseau de chemin de fer reliant l'Atlantique au Pacifique, que le chemin de fer Canadien du Pacifique serait une grande artère impériale traversant le continent d'Amérique, entièrement en territoire britannique, et qu'il ouvrirait une nouvelle route de haute importance d'Angleterre en Australie, aux Indes et vers toute les colonies de la Grande-Bretagne dans le Pacifique, ainsi que vers la Chine et le Japon ; que les nouvelles venues de la mère patrie indiquent l'existence d'un chômage forcé sans précédent parmi les populations ouvrières et l'établissement possible d'un régime d'assistance publique en grand, indispensable au soulagement de la misère publique.

Que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique créerait immédiatement de l'emploi pour une multitude d'ouvriers et ouvrirait à la colonisation de vastes étendues de terres fertiles et ouvrirait ainsi un débouché facile au trop plein de la population de certains districts de la Grande-Bretagne et autres pays européens.

N'y a-t-il pas, M. l'Orateur, analogie de circonstances entre les résolutions de sir Charles Tupper et celles présentées par le premier ministre ?

Aujourd'hui, en dépit de tout ce que nous a dit le député de Grey-est (M. Sproule), le pays demande que la construction de ce nouveau chemin de fer transcontinental soit poussée avec toute la rapidité voulue, tout comme il y a vingt-cinq ans, il demandait l'établissement du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il y a un quart de siècle, le gouvernement déclarait à la Chambre qu'il allait construire un chemin de fer transcontinental, à titre de route pan-canadienne, passant entièrement sur le sol britannique, et aujourd'hui le Canada demande, comme complément de cette promesse, l'établissement d'une deuxième ligne transcontinentale, dans la construction de laquelle une multitude d'ouvriers trouveront de l'emploi et qui donnera aux travailleurs du sol accès à de vastes étendues de terres fertiles

M. l'Orateur, on dit que le temps est un grand médecin, et je puis ajouter que le temps est aussi un grand maître. Parmi les vieux parlementaires qui siégeaient dans cette Chambre en 1878 et en 1879, quel est celui aurait osé prédire que l'heure sonnerait où le projet d'un nouveau transcontinental deviendrait une question d'actualité dans la politique canadienne ? Quelles que soient nos divergences d'opinion sur certaines dispositions de ce projet, force nous est bien d'avouer que la nécessité où se trouve aujourd'hui le gouvernement de présenter pareille mesure à la Chambre et au pays est réellement une heureuse nécessité. C'est bien à tort que le député de Grey-est affirme que le gouvernement est en train d'élever un monument qui perpétuera le souvenir d'un acte insensé. Non, monsieur, ce n'est pas un acte de folie que commet le gouvernement ; c'est au contraire un acte de politique courageuse et hardie que le peuple canadien réclame à grands cris. J'en conviens, les députés de la gauche manqueraient à leur devoir, s'ils ne critiquaient pas en détail cette mesure ministérielle. Après tout, les gouvernements ne sont pas infaillibles; car, comme dit le vieux poète latin, c'est le propre de l'humanité de se tromper : *humanum est errare.*

L'opposition joue le rôle qui lui est tracé par notre régime parlementaire, quand elle critique et dissèque dans tous leurs détails les projets soumis au parlement, puisque c'est là la raison d'être d'une opposition, et une de ses attributions essentielles ; surtout lorsqu'elle croit que le gouvernement veut faire adopter sans mûre délibération une mesure dont il a saisi la Chambre. Critiquer l'économie générale de pareille mesure, en signaler les dispositions qui prêtent à la critique, tel est le devoir de l'opposition. Je le répète, il peut y avoir divergence d'opinion sur les détails de ce projet ; mais quant à ses dispositions maîtresses et à ses grandes lignes, elles devraient rallier l'appui de toute la députation, comme elles s'imposeront à l'approbation unanime du pays.

En premier lieu, quant à la nécessité d'améliorer et de perfectionner nos moyens de transports, la chose ne souffre pas de doute. Tout le monde est parfaitement d'accord sur ce point. Quant à l'impérieux besoin de conserver le contrôle du commerce canadien, au lieu de le laisser dévier d'année en année vers les voies américaines, il ne saurait y avoir divergence d'opinon. Quant à l'importance de secouer le joug de la servitude commerciale, de développer le trafic de nos ports de l'Atlantique et de coloniser le nouvel Ontario, le nouveau Québec, les prairies de l'ouest et la grande solitude au nord du chemin de fer Canadien du Pacifique, tout le monde est parfaitement d'accord là-dessus. C'est là une politique large qui, de sa nature même, tend à assurer la solidarité et l'unité canadienne, son indépendance commerciale et sa stabilité.

J'ai prêté une oreille for attentive aux observations du député de Grey-est (M. Sproule) et si, ce soir, je lui donne la réplique, ce n'est pas que je me prétende de taille à me mesurer, jeune député que je suis, avec un vétéran parlementaire comme lui. Cependant, quand il affirme entre autres choses, que la mesure en discussion est un monument qui perpétuera le souvenir d'une insigne folie, d'une monstruosité politique, je sais qu'il tombe dans l'exagération, comme il le faisait en 1898, alors qu'il condamnait le contrat relatif au chemin de fer du Yukon, soumis à cette Chambre par l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair), qu'il élève aujourd'hui jusqu'au septième ciel. L'honorable député prétend que cette mesure va grever le pays d'une dette de $125,000,000. Je n'ai pu réprimer un sourire en l'entendant énoncer ces chiffres fantaisistes. Je suis tenté de croire qu'aujourd'hui encore il n'ait lâché les rênes à son imagination, comme il l'a fait par le passé. De concert avec ses amis, il a déployé tous ses efforts pour déprécier nos grands territoires incultes de l'ouest canadien. Au dire de ces messieurs, le pays que doit traverser ce chemin de fer n'est qu'une vaste étendue de rocs et de marécages ; mais en 1898, lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer se présenta devant le parlement et le saisit, à l'improviste, pour emprunter le langage des députés de l'opposition, d'un contrat qui avait été signé avant la réunion des membres, alors l'honorable député déclara que les terres revêtues de couches neigeuses dans la vallée de la rivière Stikine, pourraient produire d'année en année des moissons d'or. Mais citons ses propres paroles :

> En premier lieu, M. l'Orateur, supposons que 500,000 francs-mineurs envahissent ce pays et jalonnent les claims miniers compris dans ces 4,000,000 d'acres, on peut dire, sans exagération, qu'une période de deux années serait suffisante pour cela.

Eh bien ! monsieur, je le répète à l'honorable député, dont je ne révoque nullement en doute la sincérité : Que sont devenus ces 500,000 francs-mineurs? A cette époque, obéissant sans doute à des inspirations d'ordre politique il tenait à vanter les richesses de la vallée de la rivière Stikine, la route projetée pour le chemin de fer de Mackenzie et Mann. L'honorable député et ses collègues de gauche se livrent volontiers à pareilles exagérations, lorsqu'il y va de leur intérêt de le faire. Cet après-midi, il a lancé un défi au chef du gouvernement : "Dissolvez le parlement, s'est-il écrié, et faites appel au peuple !" Je ne veux pas, semblable à ce chevalier empanaché du temps jadis, relever le gant lancé de ce côté-ci de la Chambre par l'honorable député ; mais je lui dirai que si le parlement était dissous aujourd'hui même, et que le gouvernement fît appel au peuple sur cette politique hardie et courageuse, le pays tout entier prêterait son appui au cabinet actuel. On accuse le gouvernement d'agir avec trop de précipitation à l'égard de cette question.

L'opinion publique n'est pas formée, s'écrie-t-on, et le gouvernement n'a pas apporté la délibération voulue à l'élaboration de ce projet. Je tiens à faire observer, à titre de Canadien-français, que s'il est une chose que j'ai appris à reconnaître, dès mon entrée dans la vie politique, c'est le courage, l'énergie, l'initiative qui distinguent la nation britannique, et voici une mesure qui, dans ses dispositions essentielles, porte le cachet de ces qualités toutes britanniques ; car du moment que le gouvernement a compris que le pays voulait la chose, il n'a pas hésité un seul instant à prendre l'initiative voulue. Que l'honorable député me permette de lui citer un fait historique. Le 26 novembre 1876, à une heure avancée de la nuit, un des rédacteurs du "Times," de Londres, se rendit auprès de lord Beaconsfield, alors premier ministre d'Angleterre, et l'informa que ce jour-là même, il avait appris que le vice-roi d'Egypte, se trouvant dans des embarras financiers, cherchait à vendre à un syndicat ses parts du canal de Suez. Sur le champ, lord Beaconsfield, sans consulter le parlement, convoqua les quelques collègues qu'il put réunir à Londres et il advint que, cette nuit-là, il engagea le crédit de la Grande-Bretagne jusqu'à un montant fort élevé, pour l'achat de ces parts. C'était un coup hardi, qui fut vivement critiqué par quelques membres de l'opposition ; mais le peuple anglais sait apprécier l'énergie individuelle, l'initiative, le courage, surtout chez ses hommes d'Etat, et il sera consigné à perpétuité dans l'histoire, que lord Beaconsfield, d'extraction étrangère, quoique citoyen britannique, comme notre premier ministre lui-même, a rendu un service inappréciable à l'Angleterre, en raison du rôle qu'elle doit jouer en Europe.

L'honorable député nous a dit que personne n'a demandé pareille entreprise, et que l'opinion publique ne s'est pas prononcée à cet égard, sauf quelques exploiteurs de chartes de chemin de fer. Vous ne l'ignorez pas, monsieur, il y a quelques années des gentlemen très en évidence dans le monde politique, présentèrent ce projet au parlement ; et s'ils figurent ici parmi les exploiteurs, la faute en retombe sur l'honorable député qui s'est servi de cette expression ; mais il sera sans doute fort surpris de voir figurer parmi ces prétendus exploiteurs quelques-uns de ses amis politiques les plus marquants. Citons feu le sénateur Francis Clemow, M. Victor Chateauvert, candidat du parti conservateur à Québec-ouest, et feu l'honorable M. Dobell, ancien conservateur qui s'était rallié au parti libéral. Ce projet connu sous le nom de chemin de fer Trans-Canada reçut l'approbation de tous les corps publics les plus importants de la province de Québec. Le député de Bellechasse (M. Talbot) qui a voyagé l'année dernière de Québec à Vancouver, est en mesure d'affirmer que toutes les chambres de commerce se sont prononcées en faveur de ce projet. La chambre de commerce de Québec, par l'entremise de son président, M. Tanguay, a présenté au premier ministre, le 10 février 1901, en faveur de ce projet, une pétition dont voici les conclusions :

A ces conditions, les initiateurs de l'entreprise en question seraient disposés à offrir au Canada des avantages suivants, que jamais aucune compagnie de chemin de fer n'a encore proposé au pays :—

1. Que les rails et les ponts en acier devant servir à la construction du chemin soient de fabrication canadienne, offrant ainsi aux nouvelles aciéries et forges de Sydney, de Midland, du Sault Sainte-Marie et de Hamilton un marché pour une immense quantité d'acier.

2. Le transport gratuit de Québec à tout endroit de son réseau, de tous les immigrants et colons sérieux et de leurs effets personnels et mobiliers.

3. Le transport du blé, de tous les points de son réseau dans la province du Manitoba au steamer de navigation maritime à Chicoutimi ou à Québec à 9 cents le boisseau, ce qui permettrait aux cultivateurs du Manitoba de réaliser une économie de 7 cents par boisseau sur les prix actuels de transport des grains au littoral maritime.

Mais je vais encore plus loin. Si l'honorable député prétend que les promoteurs de cette entreprise ne sont que des exploiteurs, que penserait-il du député de Colchester (M. Gourley) ? L'hiver dernier, cet honorable collègue est venu de la grande ville de Truro à la petite ville de Québec pour prendre part aux délibérations de la chambre de commerce et y a prononcé un discours fort éloquent en faveur de ce projet-là même.

Dès 1884, la législature de Québec adoptait des résolutions en faveur d'une politique analogue. Ce nouveau transcontinental est appelé à donner un incroyable développement aux ressources du nouveau Québec. Le chef de l'opposition et la presse conservatrice ont reproché au premier mi-

nistre de s'être mis en frais d'éloquence quand il a présenté cette mesure à la Chambre. J'ai parcouru très attentivement les rapports publiés au sujet du nouveau district que ce chemin de fer doit ouvrir à la colonisation, et s'il faut ajouter foi à ces rapports, la partie septentrionale de Québec bénéficierait, dans une énorme mesure de l'établissement de cette voie ferrée Avec votre permission, je citerai à la Chambre le témoignage de personnes autorisées, qui nous renseignera sur la nature du sol, les richesses minérales et autres ressources de ces vastes domaines. L'autre jour, le premier ministre nous a parlé avec éloquence des missionnaires, des voyageurs, des trappeurs qui explorèrent jadis les vastes prairies de l'ouest. Il a cité le nom de La Vérandrye, dont les fils furent les premiers à contempler la cime des montagnes Rocheuses. Ce ne sont pas là des fleurs de rhétorique, c'est un fidèle exposé de faits bien connus. C'est une leçon d'histoire dont la jeune génération devra faire son profit ; et lorsque, dans l'avenir, nos jeunes gens visiteront ces territoires en wagons de chemin de fer, ils se rappelleront qu'il y a deux siècles les seuls habitants de ce pays reculé étaient ces hardis pionniers français, que je suis fier de saluer comme des compatriotes. Si on tient à se renseigner sur la nature du sol de ces contrées, c'est aux rapports dressés par ceux-là mêmes qui les ont parcourues jadis, qu'il faut s'adresser. Ici, au sein même de la capitale, se trouve l'université d'Ottawa, dirigée par les Pères Oblats, et comme nos collègues le savent, ce sont les missionnaires de cet ordre qui ont été les pionniers de l'ouest. Or, j'ai lu dans les archives de cette université leurs rapports, la description des vallées de la rivière aux Pins et de la rivière de la Paix, ainsi que celles du district de la Baie d'Hudson, et ces rapports prouvent que, dans ces territoires lointains, on rencontre un sol aussi riche et aussi fertile que celui de la nouvelle partie méridionale du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. J'ai lu entre autres un rapport du père Nédelec, missionnaire oblat parmi les tribus sauvages, qui a répondu à plusieurs questions que lui a posées M. Scott, le secrétaire du Trans-Canada. Voici ce qu'il dit :

Le pays en général est habitable, sauf par endroits, et sur tout le long de la côte. Sur la côte orientale, la pêche est excellente. Tous les grains, excepté le blé et le sarrasin y viennent bien, les fruits et les végétaux également, sauf dans quelques endroits, ça et là le long de la côte. Il n'est guère facile de faire une estimation précise de la population que ce territoire pourrait nourrir. Il y a place pour des millions d'habitants, du moment que l'agriculture et les industries s'y seront développées. Dans quelques endroits, les conditions climatériques l'emportent sur celles qui règnent au nord de l'Allemagne, en Norvège, au nord de l'Ecosse, au las Saint-Jean et à Terre-Neuve. En certains endroits il y a de magnifiques ressources naturelles, tandis qu'ailleurs ces ressources sont moins abondantes. Le pays, dans son ensemble, offre une certaine analogie avec Québec et le district du lac Saint-Jean. Tout ce que je puis dire c'est qu'il est plus vaste et plus habitable qu'on ne se le figure. Le sol est en général de nature argileuse. Entre le lac Témiskamingue et la ligne de division des eaux, le pin rouge et le pin blanc, l'épinette, le bouleau abondent ; de l'autre côté du faîte des bassins de plaine se rencontrent l'épinette blanche, le bouleau et le cèdre.

Un autre père oblat, que je connais personnellement, un de mes anciens professeurs de l'Université d'Ottawa, rend le même témoignage. Le Père Paradis, missionnaire à Moose-Factory, s'exprime ainsi:

Ce territoire se prête parfaitement à la colonisation ; le sol y est d'excellente qualité. Du lac Témiscamingue, qui est à 600 pieds au-dessus du niveau marin, à Moose Factory, sur un parcours de 300 milles, s'étend une plaine d'argile noire très propre à la culture des céréales et bien boisée d'érables et d'autres bois durs. Au faîte des bassins de plaine, à 920 pieds au-dessus du niveau de la mer il se rencontre de belles pinières et des peupliers qui atteignent de fortes dimensions. Du lac Abbitibi à la baie James on rencontre la plus belle épinette du continent, et du côté sud de la montagne, une certaine quantité de pin rouge.

Après avoir fait quelques observations sur les conditions climatériques, il aborde la question des produits du sol :

Les pommes de terre d'excellente qualité et toutes les plantes-racines y viennent bien. On n'a pas encore fait d'essai important en fait de culture de céréales. A mon avis le blé réussirait aussi bien qu'au Manitoba, l'avoine, le foin et l'orge y réussiraient certainement. Le foin indigène, excellent pour l'élevage des bestiaux, y abonde. On y produit d'excellente viande de bœuf.

Relativement aux minéraux, il renvoie le lecteur au rapport du Dr Bell. Il dit :

Je renvoie le lecteur au rapport du Dr. Bell, fort consciencieux dans l'élaboration de ses rapports.

Le gypse abonde à l'embouchure de la rivière Abbitibi. Je crois qu'il y a de la houille et du pétrole sous le lit de la rivière. Le fer abonde, les sources d'eau minérale pullulent. A mon avis ce pays pourrait être comparé à l'Allemagne, et le district du Fort Albany, à la Russie. Le climat rappelle celui de Kamouraska, et on y retrouve la même flore et les mêmes fruits sauvages, comme les groseilles, les fraises, les baies de genévrier et les canneberges.

Venons-en maintenant au rapport du Dr Bell, le directeur de la commission des études géologiques, au sujet de la contrée en question :

Une partie considérable du territoire au sud de la baie James se prête bien à la colonisation. Au cours de mes explorations, je n'ai pas pénétré à l'est du bassin de la rivière de l'Orignal. Dans ce bassin on rencontre beaucoup de bonnes terres entre le plateau des grands lacs et le commencement de la contrée à plaine horizontale au sud-est de la baie James. Le sol se compose d'une marne légèrement siliceuse, de couleur brunâtre, et d'argile légèrement colorée, mêlée de sable. Dans les forêts de coni-

fères, là où le sol est horizontal, la surface est sujette à se recouvrir de mousses compactes, mais lorsqu'on brûle ces massifs d'abre à feuilles persistantes et qu'on leur substitue des arbres à feuilles caduques, le sol devient sec. La température des saisons d'été et d'hiver rappelle celle de Rimouski. Les étés ne sont pas aussi chauds, ni les hivers aussi froids qu'à Winnipeg. La neige n'atteint guère que trois pieds ou un peu plus ; mais l'épaisseur de la tranche de neige est moindre que celle des environs de la ville de Québec. Les pommes de terre et les plantes-racines de tout genre y viennent très bien. Le foin y pousse aussi en abondance. L'orge, à mon avis, y viendrait infailliblement à maturité tous les ans et la culture du seigle serait rémunératrice. A New-Brunswick House et à Norfolk, sur la rivière Abbitibi, j'ai fait faire des essais de culture avec une grande variété de semences tant de céréales que de plantes-racines, et les résultats ont prouvé que cette contrée est capable de produire tout ce qui se cultive, disons dans le comté de Rimouski. A mes yeux ce pays se prête bien à l'élevage des bestiaux et à l'industrie laitière ; en outre, il est assez probable qu'il est propre à la culture des céréales. On trouve des minéraux dans ce pays ; presque tous les métaux se rencontrent dans la formation huronnienne, dont une zone, croit-on, traverse tout le territoire s'étendant des environs du lac Abbitibi jusqu'au sud du lac Mistassini, et c'est ce territoire que traverserait toute voie ferrée établie entre Québec et la baie James. Le fer et le gypse abondent au nord-ouest de Moose Factory.

Mais en première ligne vient le rapport de M. Henry O'Sullivan, membre de la Société royale de géographie, arpenteur bien connu dans la province de Québec. M. O'Sullivan, à titre d'arpenteur en chef attaché au service des terres et forêts de Québec, a exploré ce pays à trois reprises différentes, et voici quelques-unes de ses conclusions :

1. Quelle est la proportion du territoire en question au sud de la rivière East Main et à l'ouest du lac Mistassini, qui serait propre à la colonisation ?

A en juger d'après ce qu'il est possible de constater en suivant les principaux courants d'eau et par quelques explorations dans l'intérieur du pays, je dois dire que plus des deux tiers de cette aire sont propres à la culture ; car il ne s'y rencontre pas de montagnes de grande étendue et le terrain en général s'elève en côteaux faiblement ondulés ou s'incline en pentes douces, à partir des vallées à la base du bassin de la rivière, et à moins qu'il ne se trouve des marécages de grande étendue dans les plaines horizontales et les principales voies fluviales, rien n'indique que la plus grande partie de cette contrée ne soit pas propre à la colonisation pourvu que les conditions climatériques soient favorables.

Après avoir dit ce qu'il pense du climat, il en vient aux grains et demande :

4. Quelles sont les céréales et les plantes-racines dont la culture serait rémunératrice si l'on établissait des communications par voie ferrée dans le centre de ce territoire ? En outre, le pays se prête-t-il à l'élevage des bestiaux ?

R. Pour les céréales, l'avoine, l'orge, les pois et le sarrasin. On a récolté du blé à Waswanipi vers le centre de la contrée en question, et les céréales provenant de semences produites dans le pays même ont tout aussi bien prospéré que les céréales provenant de semences expédiées là par le Dr R. Bell, directeur de la commission des études géologiques, qui les avait obtenues de la station agronomique centrale d'Ottawa.

5. Le pays est-il bien boisé et quelles y sont les principales essences ?

R. Le pays, en général, est bien boisé d'épinettes, le principal bois marchand ; le peuplier et le bouleau y abondent également, partout où les feux de forêts ont laissé leur empreinte. Le pin des rochers se rencontre dans les zones forestières, mais il n'y a ni pin blanc du Canada, ni pin doux au delà du faîte des bassins de plaine, sauf quelques massifs éparpillés ça et là dans le voisinage du lac Abbitibi.

Les révérend W. C. Bompas, l'évêque de Selkirk, qui a passé presque toute sa vie dans les Territoires, dit :

L'établissement de votre chemin de fer à proximité de la baie d'Hudson sera fort avantageux au pays de toute façon, tant au point de vue commercial qu'au point de vue de la défense du pays, au besoin. Le tracé de votre ligne, en suivant Norway House, le lac Vert, Athabaska Landing, et le Petit lac des Esclaves, sera fort avantageux au commerce et à la colonisation du pays, et il sera surtout utile à titre de route de communication avec les contrées de l'extrême nord arrosées par le Mackenzie, le grand lac des Esclaves et lac du Grand Ours, pays si riche en fourrures, et en outre, avec le pays arrosé par l'Athabaska, riche aussi en essences et en terres propres à l'exploitation agricole.

Votre ligne atteint ensuite le bassin de la rivière de la Paix, pays qui, à mon avis, est une des perles du Dominion. Cette contrée se colonisera infailliblement dès que votre chemin de fer l'aura atteinte. C'est une honte qu'un si beau pays soit demeuré si longtemps sans colon pour le développer, par suite de l'absence de moyens de communication.

Permettez-moi aussi de citer l'opinion d'un homme éminent attaché au service des terres et forêts de la province de Québec, M. Chrysostôme Langelier, qui a publié sur cette partie de la province de Québec une brochure ayant pour titre " Le bassin méridional de la baie d'Hudson ". Voici ce qu'il dit :

Dans tout le bassin méridional de cette baie, on ne rencontre nulle part des chaînes de montagnes ni des lignes de hauteurs continues. A proprement parler, les rivières ne forment pas de bassins, mais coulent à travers ces grandes plaines dans des canaux qui sont au même niveau que la surface générale du sol. . . . . Dans la région qui avoisine la baie d'Hudson, il n'y a pas de traces d'érosion par les glaces.

* * * * * *

Ce que nous venons de dire indique assez qu'il n'y a pas de montagnes dans le bassin méridional de la baie d'Hudson, c'est à peine si l'on peut découvrir quelques buttes isolées qui ne s'élèvent guère au-dessus du niveau général du sol pour mettre plus en relief l'uniformité générale de ces grandes plaines siluriennes. Il n'y a pas même de ces petites collines formées par des amas de gravier ou d'autres matières diluviennes, qu'on rencontre dans les plaines de la Saskatchewan, où elles ont été

accumulées par les courants qui circulaient entre la mer des Antilles et la baie d'Hudson.

* * * * * *

L'étendue de bon sol arable compris dans cette région est immense. Ce sol se compose d'une argile qui donne dans notre province les terrains agricoles les plus fertiles. Presque partout la glaise forme à la surface des couches profondes et qui constituent une terre arable inépuisable. Ces couches de glaise sont souvent entremêlées de gravier, ce qui ne fait que les rendre plus avantageuses pour la culture. Cette argile est quelquefois plastique ; mais, en général, elle a été accumulée par l'action des eaux et des glaces et alors elle est plus friable et beaucoup plus facile à cultiver.

Ces terrains argileux s'étendent depuis le lac Mistassini jusqu'à la rivière Churchill, dans tout le pays plat et peu élevé qui entoure la partie sud de la baie d'Hudson, c'est-à-dire qu'ils occupent une aire d'environ 250,000 milles carrés. C'est dans la région égouttée par la rivière Moose et la rivière Albany qu'ils ont le plus grand développement et qu'ils paraissent former le meilleur sol.

* * * * * *

C'est à peu près l'opinion du Dr Bell qui a pendant plusieurs années parcouru tout ce pays en sa qualité de membre de la commission géologique du Canada.

Ce qui précède peut donner une juste idée des terrains qui entourent la baie James et s'étendent au nord du plateau laurentien depuis le lac Mistassini jusqu'aux sources de la rivière Albany. Dans les environs du lac Mistassini, le sol est également bon, ainsi que le fait est constaté dans le rapport de M. James Richardson, dont l'expérience et la compétence ne sauraient être révoquées en doute. "Le terrain se compose d'une terre grasse sablonneuse, bien propre aux fins agricoles." Cette contrée repose sur les strates de calcaire dont la décomposition produit un sol fertile. La surface des terrains est unie, ne s'élevant pas à plus de trente pieds au-dessus du lac, ce qui rend cette région favorable à l'agriculture.

Un sol aussi bon, sinon meilleur, couvre la région dans laquelle se trouvent le lac et la rivière Abbitibi. "Le lac Abbitibi est environné de tous les côtés par une terre glaise unie."

Tous ces renseignements viennent de source autorisée ; c'est le témoignage d'hommes qui parlent en connaissance de cause, puisqu'ils ont parcouru le pays et en ont étudié les caractères géologiques. Il est bien connu que le plateau où l'Ottawa, la Gatineau et la Lièvre se rencontrent, contient au moins 10,000,000 d'acres de terre propre à la culture. Il est établi par les rapports du ministère des terres et des forêts de la province de Québec que ce territoire peut nourrir une population d'au moins un demi-million d'habitants. Si nous consultons les marchands de bois, et il y en a quelques-uns dans cette Chambre qui peuvent en rendre témoignage, ils nous diront qu'il se rencontre dans ce pays d'immenses, de magnifiques forces hydrauliques et qu'un brillant avenir est réservé à l'industrie de la pâte de bois. Des chemins de fer ont merveilleusement développé nos ressources forestières, au cours des années dernières. Ils ont aussi imprimé une vive impulsion au mouvement de la colonisation.

Le Chronicle, de Québec, du 1er août 1903, a publié au sujet du district du lac Saint-Jean, un article que je désire citer. On sait qu'il y a dans ce district un chemin de fer, qui a reçu de fortes subventions tant du gouvernement fédéral que du gouvernement provincial ; or, il y a quelques semaines, les directeurs de ce chemin de fer y sont allés faire une inspection et ils déclarent que le mouvement de la colonisation y fait des progrès fort satisfaisants.

Je cite :

L'élan donné à la colonisation est probablement le plus grand sujet de réjouissance. Les nouveaux cantons au nord et à l'ouest du lac Saint-Jean se peuplent rapidement, grâce à la libéralité de la compagnie du chemin de fer qui transporte gratuitement tous les colons nouveaux et leur mobilier. Presque toutes les terres du canton Normandin sont acceptées, et les nouveaux venus doivent maintenant se rendre plus loin jusqu'aux cantons Girard et Albanel. Les uns ont aujourd'hui établis à 75 milles de la voie ferrée. Les arpenteurs qui étudient le tracé du chemin de fer Trans-Canada ont découvert de magnifiques terres plus à l'ouest, et si la nouvelle voie se construit, ce que souhaite ardemment oute la population du Saguenay, il y a lieu d'espérer que la colonisation fera de grands progrès de ce côté-là.

On se souvient qu'il y a plusieurs années la province a accordé de fortes subventions—trop fortes, croyait-on—au chemin de fer du lac Saint-Jean. La sagesse de cette conduite est maintenant démontrée suffisamment par les progrès de cette contrée et, en outre, par le revenu que le trésorier de la province retire de la vente des terres et de l'exploitation forestière dans ce district, revenu qui suffit à solder l'intérêt sdr les ubventions. Il est rare que le gouvernement soit si promptement récompensé de l'aide qu'il accorde aux entreprises publiques.

Tout cela tend à démontrer que cette magnifique région progresse d'une façon merveilleuse, et il est tout naturel que les directeurs de ce chemin de fer soient revenus enchantés de ce qu'ils ont vu dans leur tournée d'inspection, et pleins de confiance dans l'avenir de ce chemin.

M. l'Orateur, il y a nombre d'années que le gouvernement de Québec et celui d'Ontario demandent une augmentation du subside fédéral. Pourquoi ? Parce que les gouvernements des provinces n'ont pas les moyens de développer la colonisation. Je ne crains pas de le dire, grâce à ce chemin de fer transcontinental qui va traverser la partie nord des provinces d'Ontario et de Québec, la question de l'augmentation de ce subside sera en partie réglée. La colonisation va prendre un nouvel essor, les provinces vont recouvrer indirectement ce qu'elles ont dépensé avec tant de générosité dans le passé au bénéfice direct du gouvernement fédéral.

M. SPROULE : L'honorable député vient de dire que les provinces de Québec et d'Ontario demandent l'augmentation du subside fédéral. Je le prie de vouloir bien nous dire quand la province d'Ontario a demandé cela, si ce n'est à la dernière conférence à laquelle on lui fit l'honneur de l'inviter ?

M. LEMIEUX : Mon honorable ami ignore l'histoire. Qu'il aille à la bibliothèque, il y trouvera la résolution qu'adopta en 1887 la conférence de Québec présidée par sir Oliver Mowat lui-même, le premier ministre d'Ontario.

M. SPROULE : A cette époque, la province d'Ontario demandait-elle une augmentation du subside ?

M. LEMIEUX : Certainement, mon honorable ami doit le savoir. L'une des principales résolutions que cette conférence adopta avait trait à l'augmentation du subside accordé aux provinces par le gouvernement fédéral.

M. SPROULE : Cette augmentation était-elle demandée par Ontario ?

M. LEMIEUX : Par Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse, par toutes les provinces, la Colombie Anglaise exceptée. La même demande fut présentée de nouveau l'hiver dernier et la question est d'une importance vitale pour Ontario et Québec. Ces provinces réclament une subvention plus forte parce qu'elles n'ont pas assez de ressources pour encourager la colonisation. Je le répète, la construction de cette voie ferrée dans le Nouvel-Ontario et le Nouveau-Québec, tranchera en partie le problème de l'augmentation du subside aux provinces.

Maintenant, si j'examine le contrat, je constate que le gouvernement a conclu un arrangement des plus avantageux pour le Canada. Comparez la présente convention à celle qui fut conclue avec le gouvernement fédéral et la Compagnie du Pacifique Canadien. Qu'on mette en regard les ressources du pays en 1880 et ses ressources présentes et on conviendra avec moi de la suprême excellence de l'arrangement intervenu entre l'Etat et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. En chiffres ronds et abstraction faite de toutes les subventions accordées à la Compagnie du Pacifique Canadien pendant ces dernières années, nous pouvons dire que cette compagnie a reçu du Canada : 1° $25,000,000 comptant. 2° $35,000,000 valant de travaux terminés. 3° 25,000,000 d'acres de terre.

La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne recevra pas de subventions en terres. Sous un régime libéral, le sol sera conservé pour le colon. Le Pacifique Canadien était exempt du paiement des impôts. Le Grand-Tronc-Pacifique, comme toutes les autres corporations, acquittera tous les impôts. Des monopoles avaient été conférés au Pacifique Canadien. Ils faillirent entraîner la sécession du Manitoba. Un débat d'une importance historique se continua pendant des années entre le gouvernement fédéral et les autorités manitobaines relativement à l'interprétation et à l'application de l'article désigné sous l'appellation d'article de monopole. On trouve à l'article 15 de la charte de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique les privilèges qui déplaisaient si souverainement au gouvernement provincial. Voici :

Pendant l'espace de vingt ans de la date des présentes, le parlement du Canada ne devra autoriser la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud du Pacifique-Canadien partant d'aucun endroit sur ou près le chemin de fer du Pacifique-Canadien, excepté telle ligne qui courrait au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest, ni à moins de quinze milles du 49e de latitude. Et s'il s'établissait une nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest, des dispositions seront prises pour le maintien de cette défense après tel établissement, jusqu'à l'expiration dudit délai.

Il n'y a pas, Dieu merci, de ces privilèges exclusifs dans le présent contrat. Ce qui est fait est fait—pourtant, on ne saurait s'empêcher de dire que le peuple canadien a traité le Pacifique Canadien d'une façon princière. Certes, cette puissante compagnie a beaucoup contribué à faire du Canada ce qu'il est aujourd'hui ; néanmoins, le pays n'a pas accompli sa tâche à moitié.

Quelles sont les grandes lignes de la présente convention ? La compagnie construira la voie ferrée entre Winnipeg et Port-Simpson ; mais le gouvernement soldera pendant sept ans l'intérêt sur une partie des obligations de la compagnie. L'Etat construira le chemin de fer de Winnipeg à Moncton, sans exiger de loyer de la compagnie pendant sept ans. Le pays devra débourser environ $13,000,000, tous comptes tirés.

La division de Moncton à Winnipeg coûtera cher. Nous ferons une grosse dépense; cependant, qu'on ne perde pas de vue que dès que le chemin sera construit, il passera entre les mains d'une compagnie responsable qui paiera sous forme de loyer une somme égale ou supérieure au montant d'intérêt que le gouvernement aura à solder.

En compensation de ce qu'il aura déboursé pour la construction de la voie ferrée, le pays jouira d'avantages presque incalculables. 1° Il sera propriétaire d'un chemin de fer de premier ordre depuis le littoral de l'Atlantique jusqu'à Winnipeg. 2° Il donnera ce chemin à loyer pendant 50 ans à une grande et puissante compagnie. 3° Il fixera les tarifs du Grand-Tronc-Pacifique et de toutes les lignes rivales. 4° Il sera en mesure d'accorder à toutes les autres compagnies des droits de circulation et de traction non seulement sur la voie ferrée entre Moncton et Winnipeg, mais d'une extrémité à l'autre du chemin jusqu'à Port-Simpson.

Voilà quelques-uns des avantages que le pays retirera. Il y en a d'autres, cependant.

1. Pour assurer le paiement des obligations garanties par l'état, la compagnie lui consentira des hypothèques qu'il pourra faire valoir si la compagnie néglige de payer les obligations.

2. La réglementation des tarifs sera une arme puissante entre les mains du gouvernement, qui s'en servira pour mettre le pu-

blic à l'abri des exactions de cette compagnie ou de ses rivales.

3. Le droit réservé aux autres compagnies de circuler sur la ligne les empêchera de demander des subventions pour de nouvelles voies ferrées.

4. La compagnie fournira des raccordements par navires aux ports de l'Atlantique et du Pacifique.

5. Elle achètera ses matériaux au Canada.

6. Elle fera un dépôt de $5,000,000 comme garantie de sa bonne foi.

7. Elle consent à ce que la subvention qui lui est accordée serve à favoriser le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par les voies canadiennes.

J'ajouterai que cette convention est aussi avantageuse au Grand-Tronc-Pacifique. Il faut qu'il en soit ainsi, car la compagnie ne se serait pas engagée (a) à construire la division de l'ouest ; (b) à diriger les opérations de toute la ligne; (c) à payer trois pour cent par année de la valeur de la propriété louée; (d) à laisser au gouvernement la réglementation des tarifs; (e) à accorder le droit de circulation; (f) à établir des tarifs aussi favorables aux ports canadiens qu'aux ports américains; (g) à expédier vers les ports canadiens toute marchandise non destinée à d'autres ports. En acceptant ces conditions, la compagnie prouve clairement qu'elle est convaincue de la grande importance et des avantages du trafic qui lui est réservé.

Ne l'oublions pas, le Nord-Ouest canadien est devenu la terre promise des émigrants: depuis quelques mois les pays étrangers ont fourni à cette partie du Canada un contingent extraordinaire de population. Pour le prouver, je me permettrai de fournir quelques données statistiques. D'après le rapport de l'immigration à Winnipeg, en date du 30 juin 1902, il est arrivé dans cette ville, en 1900, 31,510 immigrants, et en 1901, 32,005, tandis qu'en 1902, il y en est arrivé 55,261. Prenons maintenant la vente des terres. D'après le rapport du sous-ministre de l'Intérieur, pour l'année 1902, il s'est vendu, au cours de l'exercice écoulé 2,201,795 acres de terre, soit 1,580,768 de plus qu'en 1901. Les homesteads concédés par le gouvernement ou vendus par les compagnies de chemin de fer, représentent une superficie de 4,954,847 acres, soit un excédent très considérable par rapport à l'année 1901.

Dans un discours prononcé depuis peu à l'église métropolitaine de Toronto, le ministre de l'Intérieur a fait cette déclaration très significative :

Sans être optimiste plus qu'il ne faut, je crois pouvoir dire que la marée de la population ne fait que commencer à monter. Les prédictions trop pleines de séduisantes promesses me laissent d'ordinaire assez froid ; mais, en m'inspirant aux sources de renseignements que j'ai à ma disposition, j'ose déclarer que je ne serais pas du tout surpris de voir au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest une population de 750,000 âmes et peut-être d'un million d'âmes, le 1er juillet 1905.

Et l'honorable ministre ajoute :

Voici donc, en un mot, la situation : ce territoire immense et fertile est rapidement envahi par une foule de gens qui auront à assumer, pour ainsi dire, sur-le-champ les devoirs du citoyen, que leurs succès en agriculture rendront indépendants de fortune et qui constitueront bientôt un des plus puissants éléments de la population du Canada.

Mais, M. l'Orateur, indépendamment de cette immigration qui envahit à présent nos vastes plaines de l'ouest, l'avenir me paraît assurer que ce mouvement se continuera jusqu'à ce que les prairies de l'ouest comptent une population de plusieurs millions.

On le sait, les colons américains ne représentaient guère plus de la moitié de ceux qui allèrent s'y établir pendant la première partie de 1902, mais leur nombre s'est considérablement accru depuis. On sait également que depuis trois ou quatre ans les capitalistes américains ont acquis au Canada d'immenses étendues de terre. Quelle est la cause de cette émigration américaine vers ce pays ? Les rôles sont-ils changés ? Les Américains vont-ils prendre le chemin de notre pays comme nous prenions celui des Etats-Unis, il n'y a pas encore bien longtemps ? La cause est manifeste. Aux Etats-Unis, toutes les bonnes terres sont occupées et les Américains traversent la frontière par milliers. Pendant de nombreuses années à venir, leurs récits contribueront à grossir le flot de l'immigration américaine, car le sol sur lequel ils s'établissent est, de l'avis général, supérieur à celui d'aucun des Etats à l'ouest de l'Iowa.

Ceci n'est pas un rêve, ni le produit d'une imagination fertile. Le jour n'est pas éloigné où l'ouest sera peuplé par la foule des étrangers qui l'envahissent aujourd'hui et qui continueront d'y faire irruption pendant de nombreuses années. Les Américains fourniront le plus fort contingent de ces envahisseurs, qui seront les bienvenus chez nous.

Souffrez que je cite un extrait d'une interview parue en septembre dernier et au cours de laquelle sir William Van Horne portait le jugement suivant sur cette invasion d'un nouveau genre :

Les homesteads joignant la voie ferrée ont été concédés ; pourtant, il faut se souvenir que le territoire est immense et que, lorsque tous les homesteads seront occupés, la population se chiffrera à des millions et le parcours kilométrique des chemins de fer sera décuplé. Je suppose qu'au Manitoba presque tous les homesteads sont occupés et presque toutes les terres des compagnies de chemin de fer sont vendues. On peut en dire quasi autant de l'Assiniboïa-est ; mais, naturellement, en s'enfonçant plus avant vers l'ouest, l'étendue des terres inoccupées augmente. Je considère que cette immigration se maintiendra. Elle n'est pas le résultat d'un désir de spéculation comme aux premiers jours. La plupart des nouveaux venus ont l'intention de s'établir définitivement

au pays pour cultiver le sol et non pour acquérir des terrains dans l'attente d'une hausse. La plupart viennent de l'Iowa, du Minnesota, du Nébraska et des autres Etats choisis de l'Ouest. Ce sont des gens qui ont réussi, qui avaient en premier lieu acheté leurs terres à bon marché ou s'étaient établis sur des biens de famille pour lesquels ils peuvent aujourd'hui recevoir un prix élevé et qui viennent maintenant au Nord-Ouest tenter fortune de nouveau.

Puisque la population prend un tel développement, puisque nos prairies deviennent les champs de blé les plus beaux de l'univers, le gouvernement ne s'acquitte-t-il pas d'un devoir en fournissant sans délai les moyens de transport dont le besoin se fait déjà ou se fera bientôt sentir ?

Ce projet a été amèrement critiqué par un homme dont on aurait dû attendre mieux et qui fut un jour un des chefs du parti libéral dans cette enceinte. Le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas été une critique, mais une diatribe. Ce n'était pas de la froide raison, c'était du dépit. Le dépit qui suinte dans le discours de l'ex-ministre indique bien que le vrai motif de sa démission ne nous a pas encore été révélé. Son discours n'exprime que crainte, frayeur, alarme et aigreur. Il se rue sur ses collègues et cherche à soulever contre le premier ministre des préventions qui pourraient nous éloigner de lui si nous ne le connaissions pas si bien, lui et ses collègues. J'ai écouté bien attentivement le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et, sachant tout ce que nous avons fait dans le passé pour lui donner notre appui, je me suis souvenu du vieil adage français qui est toujours vrai : "Reconnaissance, ton nom est écrit sur la sable, ingratitude, ton nom est gravé sur l'airain."

Le discours de l'ex-ministre est un tissu de contradictions. D'abord, il condamne la section de Winnipeg à Québec et ensuite, il dit qu'elle est l'objet de sa prédiliction. Il est opposé à une ligne de Québec à Moncton, mais verrait d'un bon œil une ligne de Québec à Saint-Jean. Il reproche au gouvernement de donner au Grand-Tronc-Pacifique la section des prairies, ou ce qu'il appelle la section plantureuse, puis il dit qu'il n'y aura pas d'établissements sérieux dans la région septentrionale tant que 5,000,000 de colons ne se seront pas établis dans la partie méridionale du Nord-Ouest, ce qui, dit-il, prendra 30 ans. Il dit que l'Intercolonial sera ruiné si la ligne est construite dans le Nouveau-Brunswick, mais, en même temps, il prétend que les pentes de la nouvelle ligne seront telles qu'elle ne pourra pas faire concurrence à l'Intercolonial. Il nous dit qu'un projet de loi de cette importance demande une longue préparation. Mais que dire de cette entreprise du chemin de fer du Yukon que nous, libéraux, avons appuyé dans cette enceinte en 1898 ? Elle fut révélée à la Chambre aux premiers jours de la session et elle avait été préparée par M. Blair lui-même. Je me rappelle les cris de l'opposition, les clameurs avec lesquelles ils rappelèrent alors les libéraux au respect des traditions parlementaires. A cette époque, l'opposition comparait M. Blair à Cromwell lui-même enlevant la masse de la Chambre des communes. Aujourd'hui, l'ex-ministre est un grand homme à leurs yeux et le Canada tout entier devrait l'écouter comme un oracle. Que la Chambre me permette de lui citer quelques extraits d'un interview que l'ex-ministre (l'honorable M. Blair) a accordée au journal par excellence le "Mail and Empire", le 24 novembre dernier, jour où ce projet fut divulgué par M. Hays. Voici cette interview dans toute sa nudité, "Nu comme un plat d'argent, nu comme un mur d'église."

Ottawa, Ont., 23 novembre.

La nouvelle annoncée par M. Hays que la Compagnie du Grand Tronc doit s'adresser au parlement à la prochaine session pour obtenir l'institution civile de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a créé beaucoup d'intérêt ici, bien qu'elle ne fût pas tout à fait inattendue. Dans ses récents discours dans la Colombie Anglaise, M. Blair, le ministre des Chemins de fer, a parlé des merveilleux progrès accomplis par l'ouest canadien et de la nécessité de se tenir à la hauteur des circonstances en ce qui a trait aux moyens de transport. Il a laissé entendre que la construction d'une ou de plusieurs lignes transcontinentales n'était pas chose impossible.

Le correspondant du "Mail and Empire" a demandé au ministre, ce soir, si en parlant de la sorte, il songeait au prolongement du Grand Tronc jusqu'au littoral du Pacifique. M. Blair répondit :

Puisque la question est maintenant du domaine public, je puis avouer que je savais ce qui se préparait. A différentes reprises, M. Hays et moi avons discuté cette question ; mais, tant que la compagnie n'eut pas pris de décision finale, je n'ai pas cru devoir en parler. Je n'hésite pas à dire qu'à mon avis les progrès du Nord-Ouest canadien et de la Colombie Anglaise seront si rapides d'ici à quelques années qu'ils alimenteront aisément le trafic de trois lignes transcontinentales, et j'apprends avec plaisir que la Compagnie du Grand Tronc veut contribuer au progrès de ce pays. Un chemin de fer depuis Gravenhurst ou North-Bay, à travers le Nouvel-Ontario, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest jusqu'à la côte du Pacifique et passant par les défilés des rivières aux Pins ou de la Paix—tracé que la Compagnie du Grand Tronc a l'intention d'adopter, je crois—n'aurait pas moins de 2,500 milles. C'est une grande entreprise, mais on l'a déjà menée à bonne fin et on peut certainement le faire encore.

M. BROCK : Il n'est pas question de Moncton dans tout cela.

M. LEMIEUX : Non.

M. CHARLTON : Cela concerne surtout Toronto.

M. LEMIEUX : Mon honorable ami (M. Brock) me permettra de lui rappeler que lui aussi est cité par M. Castell Hopkins, un bon conservateur de Toronto, qui lui fait dire:

M. Brock, M.P., dit que ce serait un bienfait inappréciable pour le pays.

M. BROCK : Qu'est-ce qui serait un bienfait ?

M. LEMIEUX : Pour être franc, je dois ajouter que mon honorable ami (M. Brock) m'a expliqué, hier soir, qu'il entendait parler d'un autre tracé. Je ne sais pas s'il le voulait plus au nord ou plus au sud, mais ce n'est pas celui auquel se rapporte le présent bill. J'accepte cette explication et j'en conclus qu'il regarderait comme un bienfait pour le pays la construction de tout chemin transcontinental autre que celui-ci. J'espère qu'il ne combat pas le projet actuel uniquement parce qu'il est l'œuvre du parti libéral.

Vous avez sans doute entendu parler, M. l'Orateur, d'un citoyen bien connu de ma province, l'honorable L. P. Pelletier, qui aspire à devenir le chef de l'opposition conservatrice dans l'Assemblée législative de la province de Québec. Il n'y a pas longtemps, il prononçait un discours dans une des salles à manger de la Chambre des communes, et c'est dans cette circonstance, je crois, qu'il a inventé la phrase que le peuple considérerait ce projet comme " le projet de Coxey ". Parlant à Toronto, mercredi dernier, le même personnage——

Une VOIX : De qui s'agit-il ?

M. LEMIEUX : De M. L. P. Pelletier, l'organisateur des futures victoires du parti conservateur dans la province de Québec. Les journaux rapportent qu'avant-hier, à Toronto, il s'est exprimé comme suit :

Hier, j'ai eu le plaisir d'entendre M. Blair condamner le gouvernement à propos du bill du Grand-Tronc-Pacifique. C'était beau de le voir demander à sir Wilfrid pourquoi il ne pouvait pas attendre. C'est le sénateur Cox qui ne peut pas attendre. Ce chemin sera construit à travers un pays que la gent ailée seule connaît. La construction de cette voie ferrée sera un véritable scandale. On va dépenser des sommes considérables pour la construction d'un chemin dont le pays ne retirera aucun avantage.

Mais, M. l'Orateur, le même M. Pelletier disait, le 28 novembre 1902, à un banquet auquel assistait mon honorable ami le ministre de la Justice,—j'ai ici le journal qui rapporte ses paroles—Ah ! si mon ennemi avait seulement écrit un livre !

Messieurs, vous allez bientôt déployer vos ailes et chercher votre avenir dans cette province qui est la vôtre ; si vous voulez y prospérer il faut qu'elle prospère avec vous. Or, voici qu'une main hardie trace sur la carte du Canada un projet immense. Il s'agit d'aller chercher dans les territoires de Kéwatin et d'Athabaska les richesses que la Compagnie du Pacifique n'a pas atteintes.

A cela nous applaudissons des deux mains et nous disons que les mânes de celui qui a eu la gigantesque conception du Pacifique et nous l'a assuré doivent tressaillir de bonheaur dans leur tombeau. Mais nous disons : Cela va-t-il se faire pour le plus grand avantage du Canada tout entier ou au bénéfice des ports de mer américains ? Nous avons dans le nord de cette province soixante-dix millions d'acres de terre aussi bonne, aussi fertile que celles qu'on veut aller traverser dans l'ouest. Or, on peut, à l'heure qu'il est, par une seule voie ferrée—et la plus courte—construire entièrement sur le territoire canadien, développer nos ressources et celles de l'ouest.

L'homme qui parlait ainsi est celui qui parlait l'autre jour aux députés conservateurs du projet de Coxey et qui hier encore le stigmatisait devant les électeurs d'Ontario.

Je reviens à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Il ne faut pas nous borner aux interviews qu'il accordait il y a quelques mois passés. Dans un intervalle comme celui qui s'est écoulé depuis lors, la nature humaine peut être sujette à des retours. Prenons les paroles qu'il prononçait dans cette enceinte lors des explications ministérielles à propos des motifs de sa démission, motifs qui, je le répète, ne nous ont pas été révélés clairement. Dans ce discours prononcé le 16 juillet, il citait de sa lettre au premier ministre le passage suivant :

Je le répète, je suis partisan d'un chemin de fer de l'Etat, entièrement construit par le gouvernement lui-même ; mais puisqu'il me faut faire mon deuil des espérances que je caressais à cet égard, je suis également favorable à l'établissement de la ligne dans son intégrité par une compagnie, s'il faut qu'une partie importante de cette ligne soit construite par une compagnie. Puisque le gouvernement a décidé de se mettre à l'œuvre incontinent et de pousser cette entreprise, je consens donc à coopérer avec mes collègues relativement à la garantie des obligations sur toute la ligne, jusqu'à concurrence des trois quarts des frais de premier établissement du chemin de fer.

Donc, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui, l'autre jour, faisait des gorges-chaudes du projet, déclarant que sa conscience ne lui permettait pas de conserver son portefeuille et de défendre l'entreprise, disait récemment qu'il était favorable à l'établissement de la ligne entière par une compagnie, de Québec à Port-Simpson, et à la garantie, par le gouvernement, des trois quarts des frais de premier établissement.

Quel sera, au dire de l'ex-ministre des Chemins de fer, le coût de la construction de cette voie ferrée ? Il estime que la ligne entière, de Moncton à Port-Simpson, coûtera $139,000,000. Retranchons $19,000,000 pour la division de Moncton à Québec, qu'il ne veut pas contribuer à construire, et nous avons $120,000,000 pour le reste du réseau. Les trois quarts de cette somme forment $90,000,000, dont l'honorable député consentait à garantir le paiement.

M. BARKER : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Croit-il que le gouvernement garantit les trois quarts des frais de premier établissement de la division de l'est ?

M. LEMIEUX : Non. Je répète les paroles de l'ex-ministre des Chemins de fer, qui démontrent l'illogisme de ses déclarations.

M. BARKER : Que l'honorable député veuille bien me répondre. Croit-il que l'ex-

ministre des Chemins de fer ne parlait que de garantir les trois quarts du coût total ? L'honorable député dit qu'il s'élève à $120,000,000, dont les trois quarts représentent $90,000,000. Il oublie que nous fournissons les fonds nécessaires à la construction des 1,800 milles de la division de l'est.

M. LEMIEUX : La réponse à cette question entraînerait un long discours. Vous le savez, M. l'Orateur, le principal organe du parti conservateur, le " Star ", de Montréal, critique amèrement le gouvernement. Il est intéressant de lire ce que le "Star " publiait à ce sujet le 3 novembre 1902 :

LE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Comme l'annonçait une dépêche spéciale de notre correspondant à Londres, jeudi, un deuxième chemin de fer se rendant à la côte du Pacifique sera construit au Canada et relié au réseau du Grand Tronc. Cela entraînera la construction de 2,500 à 3,000 milles de voie ferrée et la dépense de $75,000,000 à $100,000,000. Il est évident que notre vaste Nord-Ouest a besoin de nouvelles communications par chemin de fer avec l'est du Canada. Cet aveu et l'établissement d'une deuxième ligne se rendant au littoral du Pacifique sous les auspices que les recettes du premier chemin ne suffiraient jamais à payer l'huile qu'il faudrait pour lubrifier les essieux sont l'éclatante justification de la politique qui a donné naissance au premier chemin de fer.

Il sera impossible de juger du mérite de ce projet, de doter l'ouest canadien de nouvelles voies ferrées avant d'avoir obtenu de nouveaux renseignements. Il y a lieu d'espérer que le parlement prendra les moyens de diriger constamment vers les ports canadiens l'immense trafic de la nouvelle ligne transcontinentale.

Le "Star " d'aujourd'hui diffère sensiblement d'opinion avec le " Star " du 24 novembre dernier.

Je citerai également une déclaration du premier ministre conservateur des Territoires du Nord-Ouest, M. Haultain. Un rapport du "Star " de Montréal, publié le 27 novembre dernier, lui attribue les paroles suivantes :

Je crois qu'à l'expiration de 5 ans, s'il y avait deux lignes trans-continentales, elles recevraient tout le grain qu'elles pourraient transporter, du moins, en ce qui a trait aux Territoires. Aujourd'hui, l'encombrement est grave et fait subir aux cultivateurs une perte de dix cents par boisseau de grain. J'ai reçu des citoyens de l'ouest des lettres dans lesquelles ils se plaignaient que les acheteurs tiraient profit de la situation et payaient le grain dix cents de moins qu'à Fort-William, sans tenir compte des taux ordinaires de transport par voie ferrée. Je me propose de voir sir Thomas Shaughnessy et de m'assurer s'il n'est pas possible de remédier à la situation.

Que disait à ce sujet sir Thomas Shaughnessy, le président de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ? Je constate que le 27 novembre 1902, au cours d'une interview——

M. COWAN : Dans quel journal ?

M. LEMIEUX : Dans le " Star " de Montréal, naturellement. Sir Thomas Shaughnessy disait en réponse à cette question : " Que pensez-vous de l'invasion projetée du Grand Tronc " ?

Il y a suffisamment d'espace pour un nouveau chemin de fer au nord d'un autre ; néanmoins, les districts colonisés sont déjà bien desservis par les voies ferrées. De fait, j'estime qu'il y a moins d'un cinquième ou d'un sixième des terres en état de culture à moins de dix milles des chemins de fer. Si le Grand Tronc désire favoriser la colonisation, un vaste champ est ouvert à son activité et à celles d'autres compagnies. C'est un grand pays qu'on commence seulement à coloniser.

Je pourrais citer sir Sandford Fleming et le chef de l'opposition lui-même.

M. INGRAM : L'honorable député pourrait-il citer des numéros de journaux conservateurs parus depuis que le projet a été divulgué ?

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. LEMIEUX : Vraiment, mon honorable ami est trop naïf ! Il compte trop sur la candeur des journaux conservateurs. M. Meighen, qui porte un vif intérêt au chemin de fer Canadien du Pacifique et qui est le beau-frère de lord Mount Stephen, disait :

Autre chose : Lors de l'octroi d'une charte à une compagnie de transport de ce genre, il faudra exiger en toutes lettres que les têtes de ligne sur la Pacifique et l'Atlantique soient en territoire canadien. Nous ne voulons pas alimenter les voies ferrées et les compagnies de navigation des Etats-Unis. Nous voulons assurer les progrès de notre pays et de ses ports.

M. Gear, président de la bourse des exportations de Montréal, exprimait ainsi son avis, dans le " Star " de Montréal :

Je crois qu'il y a amplement de la place, dans l'ouest, non seulement pour le Grand Tronc, mais aussi pour d'autres lignes. Le Grand Tronc va ouvrir à la colonisation un pays ayant d'immenses ressources agricoles, minières et forestières.

Cela est emprunté du Star, de Montréal, 24 novembre 1902. Dans le même journal, on prête les paroles suivantes au sénateur Forget, qui est un des leaders du parti conservateur dans la province de Québec, et en réalité son financier.

La construction d'un second chemin de fer transcontinental par le Grand Tronc est ce qu'on peut souhaiter de mieux au Canada, c'est la seule grande entreprise qui remplira les colons de confiance dans les destinées de l'ouest. La Compagnie du Pacifique va en retirer tout spécialement des avantages immédiats.

M. BARKER : Pouvez-vous nous démontrer qu'on ait fait des éloges de la ligne Moncton-Winnipeg ?

M. LEMIEUX : Je vais essayer d'être agréable à mon ami. Le ministre des Finances a cité M. Reford il y a quelques jours. Laissez-moi, à mon tour, citer une autre autorité en matière de transport, M. H. Montague Allan, de la ligne Allan :

Je suis fortement en faveur du bill, considéré dans son ensemble, mais je n'ai pas en-

core eu le temps d'en étudier les détails. Selon moi, l'Intercolonial ne devra aucunement souffrir du raccourcissement de la route de Québec à Moncton. Ce qu'il nous faut, c'est la route la plus courte possible.

Une VOIX : A quel parti appartient M. Allan ?

M. LEMIEUX : C'est un conservateur bien connu.

Une VOIX : Et qui était son père ?

M. LEMIEUX : Son père est l'âme du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Laissez-moi maintenant citer M. Thomas Harling, de la Canadian Lake and Ocean Navigation Company :

Bien qu'il y ait certains côtés auxquels on puisse trouver à redire, je crois que, somme toute, le bill sera favorable au développement du pays. On a dit que ce chemin nuirait à l'Intercolonial, mais je dois déclarer que plus la ligne nous conduisant à la mer sera courte, plus grandes seront les chances d'obtenir du trafic. Actuellement, nous ne pouvons pas lutter avec les lignes courtes allant à Portland et à Boston.

M. Alexander McFee, de Montréal, conservateur, et ex-président de la Chambre de Commerce de Montréal, s'est aussi exprimé comme suit :

Le raccourcissement de la route de Québec à Moncton doit être partie essentielle de ce projet. On ne devra tenir aucun compte de l'Intercolonial, car ce qui importe avant tout c'est d'être en contact avec ces centres. Le gouvernement devrait faciliter au Grand-Tronc-Pacifique l'accomplissement de la part qu'il prend à cette entreprise, afin qu'il ne soit pas embarrassé pour se munir de matériel roulant, etc., ce qui est d'une importance capitale, sitôt la voie construite, c'est qu'il y ait toutes les facilités nécessaires à l'écoulement du trafic.

Le Grand Tronc a montré beaucoup d'esprit d'entreprise en construisant des doubles voies sur ses lignes actuelles, et c'est au Grand Tronc que doivent aller nos encouragements. Il ne saurait y avoir deux opinions différentes que c'est au Grand Tronc qu'il faut s'adresser pour mettre nos centres industriels de l'est en contact plus intime avec l'ouest. Par province de l'est, nous faisons un tout d'Ontario, de Québec, et des provinces maritimes, et par conséquent, ce transcontinental devra relier le littoral de l'Atlantique à l'ouest.

M. McFee, je le répète, est un conservateur bien connu de Montréal. Il a comparu plusieurs fois devant notre comité. Il fait partie du club Albany, de Montréal, si toutefois il y a là un club Albany, et, dans les circonstances actuelles, son opinion est d'une grande valeur aux yeux du gouvernement.

Mais, M. l'Orateur, il y a encore d'autres atouts dans notre jeu. Voyons donc ce que dit sir William Van Horne lui-même. Je cite l' " Evening Post ", de New-York.

Le Canada, dit-il, amène déjà depuis longtemps de l'eau à son moulin——

Comme on le voit, cette interview est absolument historique.

—mais a négligé d'en agrandir la voie d'échappement. Depuis longtemps déjà, il prodigué des millions pour développer ses régions de l'intérieur et ses chemins de fer, mais il a négligé de se ménager un débouché sur l'Atlantique. Ses récoltes et ses industries ont continué de se développer jusqu'au point d'amener un véritable engorgement, et le port de Montréal ne suffit pas à écouler tout cela. Ses exportations prennent le chemin des grands lacs et du canal Erié, à destination de Boston et de New-York, tout simplement parce qu'on est inactif et qu'on ne se rend pas compte de ce qu'on perd.....La situation du chemin de fer du Pacifique est absolument inattaquable. Pour cette raison, nous avons adopté pour politique de ne jamais nous opposer à quoi que ce soit. Le chemin de fer transcanadien débute sous de meilleurs auspices que le Pacifique. Quand le Northern-Pacific a été construit, chacun croyait qu'il passait trop au nord. Puis le Great-Northern fut à son tour construit, et on ne s'occupa plus que le Northern-Pacifique fût le moindement au nord. Quant au Pacifique Canadien, la première impression a été que ce chemin passait quelque part dans les régions arctiques. Nous devons plutôt acclamer avec joie la nouvelle qu'on cherche maintenant à construire une voie parallèle, de l'Atlantique au Pacifique, pour nous aider à developper le pays. Nous n'aurons jamais trop de chemins de fer.

L'autre question qui se présente, c'est de savoir si ce projet va nuire à l'Intercolonial. Et ici, je veux relever le défi que m'a lancé l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Il a dit que c'était là un projet excédant toutes les bornes permises, et que ni lui ni ses officiers n'avaient été consultés à ce sujet. Si les officiers de l'Intercolonial, dit-il, avaient été consultés, ils auraient vivement condamné toute la chose. Eh ! bien, M. l'Orateur, j'ai un ami sur l'Intercolonial. Nous, libéraux, nous n'avons eu que peu d'amis sur ce chemin de fer. J'ai demandé à cet ami si la construction de cette nouvelle voie serait nuisible à l'Intercolonial, ici sa réponse. Remarquez bien que cette personne dont je ne suis pas libre de divulguer le nom, mais dont je communiquerai le nom à tout député qui l'exigera, à condition qu'il n'en dise rien——

M. BROCK : Nous acceptons votre parole.

M. LEMIEUX : Merci. Remarquez bien, dis-je, que cette personne est l'un des principaux officiers de l'Intercolonial, chargé depuis une vingtaine d'années du service des voyageurs et des marchandises de ce chemin. Sa lettre est datée du 10 août dernier et se lit ainsi:

Je saisis la première occasion de vous résumer mes idées sur la manière dont le Grand-Tranc-Pacifique, quand il sera construit, affectera l'Intercolonial.

Quoique plusieurs de nos adversaires soient assez imbus de l'esprit de parti pour croire que l'Intercolonial sera ruiné, et deviendra simplement un chemin de fer local, je n'en crois rien, quant à moi, et je pense que tout homme modéré et raisonnable que l'esprit de parti n'aveugle pas et qui prendra le temps d'examiner l'affaire avec soin, trouvera que l'Intercolonial, loin d'être ruiné, verra grandement augmenter ses chances de profit.

Parmi plusieurs raisons que je puis donner se trouve celle-ci que le public devrait comprendre que le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique seront deux compagnies distinctes, traversant deux parties différentes du Canada et nullement liées l'une à l'autre excepté par leurs intérêts mutuels d'argent ; et cette autre, que le gouvernement a actuellement, avec le Grand Tronc, un contrat de 99 ans par lequel cette compagnie doit remettre et remet à l'Intercolonial, à Montréal, tout le trafic à destination de l'est enregistré à l'est de Québec et de Lévis, et l'on m'informe que ce contrat ne peut être résilié qu'à condition que le gouvernement en donne au Grand Tronc un avis de douze mois.

Maintenant, si ce que je dis est exact, je ne puis pas comprendre comment l'Intercolonial perdra quoi que ce soit de ce trafic à destination de l'est qu'il obtient maintenant, et je suis convaincu que, quand le Grand-Tronc-Pacifique sera terminé jusqu'à Moncton, l'Intercolonial obtiendra probablement le trafic d'hiver qu'il ne peut pas obtenir maintenant ; de sorte que l'Intercolonial, loin d'y perdre, trouvera plutôt des grands profits sur ce que je puis appeler les deux divisions de l'Atlantique, de Moncton à Saint-Jean, N.-B., et de Moncton à Halifax, parce que le nouveau chemin de fer lui remettra à Moncton, de pleins wagons d'exportation lesquels arriveront au Trans-Atlantique par ces deux points. Les profits de l'Intercolonial seront ainsi de beaucoup augmentés sur ces deux divisions, ce qui fera face à tout déficit que l'Intercolonial pourrait avoir sur sa ligne principale entre Lévis et Moncton.

Je n'admets pas cependant qu'il puisse y avoir de déficit même sur cette section, pour la raison que, comme je l'ai déjà dit, le Grand Tronc remettra à l'Intercolonial son trafic de l'Ontario et de l'ouest, à cause de l'augmentation du trafic produite par l'ouverture de cette section, laquelle augmentation donnera à l'Intercolonial beaucoup plus de trafic qu'il n'en reçoit actuellement. Je ne puis donc comprendre comment ces messieurs peuvent dire que l'Intercolonial sera ruiné.

Il est bien connu que, en 1867, quand l'Intercolonial a été construit, on n'en parlait pas comme d'une voie transcontinentale, mais plutôt comme d'un anneau de la chaîne de la Confédération entre l'est et l'ouest. D'ailleurs, en ce temps-là, on considérait l'Intercolonial comme étant surtout une route militaire. C'était là un argument puissant pour qu'on le construisît sur la rive nord du Saint-Laurent, à cause des difficultés qui pourraient survenir en cas de guerre avec les Etats-Unis, difficultés dont on parlait alors beaucoup.

On remarquera aussi que le Grand-Tronc-Pacifique doit passer par une belle région du Nouveau-Brunswick. En réalité, cette région est pour ainsi dire une forêt vierge, bien couverte de bois de construction, de bois à pulpe, etc., etc., et on ouvrira à l'exploitation de belles terres arables, de splendides pouvoirs hydrauliques, etc.

Pour ce qui est des distances comparées de Lévis à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et à Moncton, par l'Intercolonial et par le Grand-Tronc-Pacifique, je crois que le tableau suivant est exact :

	Milles.
Lévis à Moncton par l'Intercolonial..	488
Lévis à Moncton par le Grand-Tronc-Pacifique..	368
Différence en faveur du Grand-Tronc-Pacifique..	120

M. LEMIEUX.

La distance en milles de Lévis à Moncton par le Grand-Tronc-Pacifique se répartit comme suit :

	Milles.
Lévis à Connor's, N.-B..	130
Connor's à Edmundston, N.-B..	32
Edmundston à Nashwood..	123
Nashwook à Chipman,..	32
Chipman à Moncton,..	51
Total..	368

Lévis à Saint-Jean, N.-B., par le Grand-Tronc-Pacifique :

	Milles.
Lévis à Chipman, comme ci-dessus..	317
Chipman à Saint-Jean, N.-B., à construire..	66
Total..	383
Lévis à Saint-Jean, N.-B., par l'Intercolonial..	577
Différence en faveur du Grand-Tronc-Pacifique par Saint-Jean..	214

Je suis absolument convaincu que si l'on examine cette question avec calme, la construction de cette ligne de Winnipeg à Moncton ne pourra que faire honneur au gouvernement Laurier.

Voici donc une déclaration bien explicite de l'un des principaux officiers de l'Intercolonial, un homme qui a eu en mains le service des voyageurs et des marchandises à Saint-Jean, Moncton, Montréal et Québec, et qui fait foi que bien loin de diminuer les recettes de l'Intercolonial, le nouveau chemin de fer va, au contraire, les augmenter. Il a aussi déclaré dans sa lettre que l'Intercolonial a été construit dans des fins stratégiques. Je n'ai pas besoin de rappeler à cette Chambre—voilà déjà trop longtemps que j'ai la parole—que l'Intercolonial a été construit pour des fins de politique impériale. Inutile de revenir ici sur l'historique de cette construction, car la Chambre connaît tout cela. La longue route connue sous le nom de tracé de Robinson, a été choisie de préférence à toutes les autres, parce qu'elle était considérée comme la plus sûre dans l'éventualité d'une guerre avec les Etats-Unis, et parce que, en toute saison, les troupes pourraient avoir accès à nos ports.

Laissez-moi citer quelques extraits d'un mémorandum présenté par sir John A. Macdonald, aux autorités impériales, aussitôt qu'on eut conçu le projet de l'Intercolonial, et vous pourrez constater que dès 1858, on avait pris l'habitude de considérer l'Intercolonial non pas comme une entreprise de commerce, mais comme une route purement militaire, dont le seul objet était de protéger le Canada dans l'éventualité d'une guerre avec les Etats-Unis. Les craintes exprimées alors par sir John A. Macdonald n'ont pas été considérées dans le temps aussi négligeables que l'ont été, l'autre jour, de la part de nos honorables amis de la gauche, celles exprimées par le premier ministre. Voici ce que je lis dans ce mémorandum :

Nous désirons faire remarquer en outre que nos moyens de résister à l'invasion sont restés les mêmes, les dangers d'invasion du pays se sont faits de plus en plus graves. Il n'y a pas aujourd'hui moins de sept chemins de fer américains aboutissant à notre frontière, et il y en a encore bien plus qui touchent aux eaux du Saint-Laurent et des lacs Ontario et Erié séparant le Canada des Etats-Unis. Toutes ces lignes peuvent être considérées comme formant un chemin continu, longeant parallèlement ou de très près la frontière du Canada. Et de la sorte les Etats-Unis pourraient concentrer, avec facilité et célérité, toutes leurs forces sur un point donné, et choisir leur point d'attaque.

Doit-on ne voir ici que l'épouvantail dont a parlé l'autre jour l'ex-ministre des Chemins de fer ? Sir John A. Macdonald s'est exprimé, au sujet des craintes d'une invasion, absolument comme le leader de ce gouvernement lorsqu'il a parlé de complications possibles qui pourraient amener l'abolition du privilège de transit. Et sir John ajoutait :

On pourra nous répliquer qu'une guerre avec les Etats-Unis est impossible, ou du moins est une éventualité si éloignée et si improbable qu'on ne saurait être justifiable de faire la moindre dépense pour y faire face. En admettant que le caractère et la modération du gouvernement fédéral constituent un gage d'amitié durable, il ne faut pas oublier qu'on peut à tout moment voir entrer en scène d'autres éléments euxquels il sera impossible de résister. Notre meilleure sauvegarde sera toujours, le cas échéant, de pouvoir repousser le danger partout où il se présentera.

Voilà, M. l'Orateur, un document d'Etat qui est bien digne du grand nom de sir John A. Macdonald.

Les Etats-Unis nous sachant faibles et exposés à une attaque, pourraient précipiter un conflt dont, autrement, ils préféreraient s'abstenir. Personne n'ignore que, vu notre éloignement de l'Angleterre, le pays ne saurait disposer de ses ressources et de ses forces en temps voulu, si malheureusement l'occasion s'en présentait ; et quand cela pourrait se faire, il serait trop tard pour y penser. Ce chemin ne peut pas être construit, malgré toute l'économie désirable, avant plusieurs années à venir ; et l'expérience nous enseigne à quel point il est impossible de prévoir les événements qui peuvent d'ici là interrompre nos relations amicales avec un pays où la constitution accorde tant le pouvoir à une classe de citoyens dont les intérêts ou les passions peuvent, en tout temps, les porter à des actes qui amèneraient fatalement une rupture. Il s'en suit donc que bien qu'au point de vue strictement commercial ou matériel, les avantages que le Canada retirera de la construction de ce chemin soient relativement de peu d'importance, nous croyons qu'il est de notre devoir pour des considérations d'ordre supérieur, de demander qu'on procède à cette construction.

Je pourrais aussi citer des extraits de l'adresse sur le même sujet, envoyée à la reine par le peuple canadien, en août 1858. Mais en voilà assez pour démontrer que l'Intercolonial a été construit pour des fins de politique impériale et qu'on ne l'a jamais considéré comme une route de commerce. Le nouveau chemin Moncton-Québec suivra-t-il une ligne parallèle à l'Intercolonial. On nous a dit que cela serait. Je connais, M. l'Orateur, le district où ce chemin passera, et je dois ici regretter qu'il ne traverse pas les beaux comtés de Gaspé et de Bonaventure. Mais je ne veux pas mêler à cette grande question des intérêts purement de clocher. J'aurai l'occasion, par la suite, de m'adresser au gouvernement et de demander l'exécution des promesses qui ont été faites il y a de cela plusieurs années, par l'administration conservatrice, aux comtés de Gaspé et de Bonaventure. Je dis que ce nouveau chemin ne suivra pas une ligne parallèle à l'Intercolonial. Il y a des points de distance allant de 70 à 80 milles. Comme l'a fait l'autre jour remarquer le leader du gouvernement, il y a une chaîne de montagnes séparant les deux voies. Mais admettons, pour un instant, que ces deux voies soient parallèles. Ne nous rappelons-nous pas tous que lorsque le Pacifique a été construit entre Ottawa et Québec, on a alors prétendu que ce serait la ruine de la Compagnie Richelieu, et aussi du Grand Tronc, sur la rive du Saint-Laurent ? Qu'est-il arrivé ?

La Compagnie de navigation Richelieu et Ontario n'a jamais payé de dividendes aussi élevés que depuis que le Pacifique a été construit. Le Grand Tronc a vu doubler son trafic, et cette partie du Pacifique entre Montréal, Ottawa et Québec est celle qui rapporte le plus de bénéfices. En outre, le Pacifique ne s'est pas contenté de longer la rive nord de l'Ottawa, entre Montréal et Ottawa, mais a aussi construit une ligne courte le long de la rive sud. Nous avons aussi ajouté au réseau de l'Intercolonial le chemin de fer du comté de Drummond, chose qui a été si vigoureusement combattue par nos honorables amis de la gauche afin de donner encore plus de facilité au trafic toujours grandissant de l'Intercolonial, et il ne faut pas oublier que le chemin de Drummond est parallèle au Grand Tronc.

Cette nouvelle ligne devra-t-elle seulement servir au transport du blé? Sir William Van Horne est autres ont exprimé des doutes que ce chemin pût être utilisé pour le transport du blé à l'est du lac Supérieur. On a dit qu'une entreprise de transport entièrement par chemin de fer ne pourrait lutter, quant aux taux, avec notre voie par eau. Je reconnais que notre voie fluviale offrira toujours pour le blé de l'ouest le mode de transport le plus économique, à condition de mettre nos ports et canaux en excellent état, mais il faut tenir compte de l'hiver, et la navigation est close durant cinq ou six mois. Mais ce chemin ne sera pas seulement utilisé pour le transport du blé. Avant longtemps, un énorme trafic en toutes sortes de marchandises devra se développer entre l'est et l'ouest. Nous ne devons pas seulement nous occuper du blé, loin de là. N'avons-nous pas vu se créer un commerce de bétail? Est-ce que nos ranches de l'ouest

ne se développent pas sans cesse? Qui pourrait nier que ce commerce de bétail dépend pour ainsi dire entièrement des chemins de fer? D'ailleurs, ce nouveau chemin, avec ses raccordements d'Ontario et de Québec, permettra à nos manufacturiers d'avoir plus aisément accès aux marchés de l'ouest ?

Je ne suis pas un protectionniste à outrance, mais je m'attends que, d'un jour à l'autre, il nous faudra peut-être élever notre tarif contre les Etats-Unis.

M. BROCK : Pourquoi pas maintenant ?

M. LEMIEUX : Le temps nous indiquera ce qu'il nous faut faire.

M. BROCK : Le temps n'attend pas.

M. LEMIEUX : Mon honorable ami me permettra de lui faire remarquer que, quand le tarif sera plus élevé, tout le pays et plus particulièrement les provinces d'Ontario et de Québec, regorgera de toutes sortes d'industries, du moins s'il faut encroire ce qu'il affirme lui-même. Et puis, M. l'Orateur, je le demande à mon honorable ami: Estimera-t-il alors que la voie fluviale est suffisante et ne préfèrera-t-il pas de beaucoup expédier ses produits et ses marchandises aux consommateurs de l'ouest par une voie entièrement terrestre? Mais l'on m'a assuré que la voie terrestre pouvait aisément soutenir la concurrence avec le trajet par eau. Il peut se faire, bien entendu, que je me trompe, et je n'aimerais pas ici poser au prophète. Mais on me dit que d'immenses quantités de blé sont envoyées de Chicago à New-York entièrement par voie terrestre, et que ces quantités vont même jusqu'à représenter une proportion de 60 pour 100 des récoltes de l'ouest. On me dit aussi que, bien que les expéditeurs de Chicago soient libres d'envoyer leur blé en été par les grands lacs, les chemins de fer prélèvent toute la part de trafic qu'ils peuvent désirer et paient de gros dividendes à leurs actionnaires, bien que ces chemins soient loin d'être en ligne droite. Et quels sont les taux? Par chemin de fer, de Chicago à New-York, les taux de transport sont 8·4 cents par boisseau, et les taux terminaux 1:25, soit en tout 9:65 cents par boisseau. Dans le moment, le Pacifique demande, pour transport par chemin de fer et les lacs, de Winnipeg à Montréal, de 13:4 cents à 15:4 cents par boisseau. Les chemins de fer des Etats-Unis réussissent donc à abaisser leurs taux de transport à 4 cents au-dessous des taux demandés par le Pacifique pour le trajet terrestre et fluvial, et, je le répète, ils paient malgré cela des dividendes. Ces chemins de fer des Etats-Unis arrivent à ce résultat, grâce à leur pente plus douce ainsi que l'a expliqué l'autre soir le député de Norfolk-nord. Nous pouvons donc raisonnablement espérer que ce transcontinental deviendra une grande voie utilisée pour le transport du blé.

Le très honorable premier ministre, dans son discours de l'autre jour, a parlé d'hostilités possibles de la part des Etats-Unis. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a tourné la chose en dérision, et il a ajouté que pendant les sept ans qu'il avait fait partie du ministère il n'avait jamais entendu la moindre allusion à ce sujet. A-t-il donc oublié l'attitude prise par les Etats-Unis à propos de notre territoire du Yukon? A-t-il oublié l'attitude des Etats-Unis dans la question des frontières de l'Alaska? Je n'ai pas besoin de rappeler nos nombreuses guerres d'autrefois, et je ne donne aussi, en passant, qu'un souvenir au "raids" d'aventuriers qui nous ont causé tant d'ennuis avant et depuis la confédération. Mais peut-il oublier les tarifs McKinley et Dingly, qui démontrent bien à quelles mesures extrêmes peut se laisser entraîner une nation amie? A-t-il oublié le traité de Washington de 1871, et comment ce traité fut mis en vigueur par les Etats-Unis? A-t-il oublié le projet de traité de 1874, traité préparé par feu l'honorable l'honorable George Brown, le père du parti libéral dans Ontario, traité signé par l'embassadeur d'Angleterre et le représentant canadien, mais rejeté finalement par le congrès des Etats-Unis ? A-t-il donc aussi oublié comment les Etats-Unis ont reçu notre projet de traité de 1888? A-t-il oublié la décision rendue dans l'affaire de la mer? Le très honorable premier ministre a dit qu'il pouvait surgir—ce qu'à Dieu ne plaise—des complications susceptibles de nous enlever le privilège de transit. Cette déclaration a été reçue avec des sourires moqueurs, et j'ai été surpris de voir avec quelle légèreté, je dirai plus, avec quel dédain, on a accueilli ses paroles, de nature pourtant si grave, tant parmi les membres de la gauche que dans toute la presse conservatrice.

Est-il donc possible, M. l'Orateur, que les honorables membres de la gauche nous donnent aujourd'hui le spectacle d'une telle opposition à leurs propres principes? Je me rappelle le jour qui n'est pas très éloigné, où nos chefs étaient ouvertement accusés de déloyauté parce qu'ils étaient en faveur de la réciprocité avec les Etats-Unis. Je me rappelle encore ces discours enflammés où le parti libéral était malmené de la belle façon pour ses prétendues tendances annexionnistes. On nous accusait de déloyauté, et même de trahison. Au moment où je parle, les échos de la mémorable campagne de 1891 résonnent encore à mes oreilles. Les temps sont changés, et l'histoire des huit ou dix dernières années a démontré à quel point ces accusations étaient fausses et méprisables. Que sont devenus, M. l'Orateur, ces ultra loyaux d'autrefois?

Voilà qu'ils ridiculisent l'idée d'une route entièrement canadienne, et qu'ils vouent au mépris la politique du "Canada pour les Canadiens". Cependant, le danger que nous indique le premier ministre n'est-il pas suffisamment tangible ? On nous répondra peut-être que ce privilège de transit est à

l'avantage des deux pays. Je l'admets volontiers. Mais je crois pouvoir affirmer que l'abolition de ce privilège nuirait plus au Canada qu'aux Etats-Unis.

Je sais qu'une bonne partie de la presse des Etats-Unis, et que beaucoup d'hommes politiques américains pour des motifs faciles à trouver—sont résolument hostiles à ce privilège de transit. L'on a cité le "New York Sun" et je cite à mon tour l'"American Expansionist". On a lu le message du président Cleveland ; je pourrais rappeler les délibérations d'une commission du congrès instituée en 1890 pour s'enquérir des relations commerciales avec le Canada. Notre chemin de fer Canadien du Pacifique n'a-t-il pas été plus d'une fois en butte à l'hostilité américaine ? Aux yeux d'un grand nombre chez nos voisins, ce chemin n'est qu'une grande route militaire, au service de l'empire. Et à ce propos le douze décembre 1882, sir William Van Horne lui-même, parlant à Boston, s'exprimait en ces termes :

Il paraît évident, d'après les déclarations inspirées d'une partie de la presse, et en tenant compte des influences puissantes que l'on dit s'exercer à Washington, une tentative doit être faite pour s'assurer la législation nécessaire afin de restreindre ou détruire la concurrence des chemins de fer canadiens. Et pour en arriver à ces fins, on lance toute sorte de racontars plus absurdes les uns que les autres, et destinés à soulever des préjugés contre les chemins de fer du Canada. On veut surtout faire passer le Pacifique Canadien pour une partie intégrante de l'Empire britannique, maintenue à l'aide d'énormes subventions dans le but de détruire le commerce des Etats-Unis.

Je cite ce discours afin de démontrer à quel point ce privilège de transit est chose incertaine et fragile. Nous sommes à vrai dire, à la merci de nos puissants voisins. Des complications que je ne prévois pas, mais que nous pourrions être forcés de subir, peuvent d'un moment à l'autre amener le retrait de ce privilège. Cela étant, et abstraction faite du point de vue purement commercial, je dis que la construction d'un nouveau transcontinental, reliant, comme nous nous proposons de le faire, tous ces riches et vastes territoires, traversant le pays d'un océan à l'autre, nous affranchissant ainsi de toute contrainte étrangère, est un grand projet d'une importance véritablement nationale.

Nous pouvons, M. l'Orateur, nous payer ce luxe d'un deuxième transcontinental. Il n'y a qu'à comparer la situation du Canada il y a cinquante ans avec celle d'aujourd'hui, pour juger de ce qu'il en sera dans cinquante ans d'ici, quand ce contrat sera expiré. Voici un état comparatif indiquant les progrès du Canada au point de vue de la population, du commerce avec l'étranger et des chemins de fer et indiquant en outre l'énorme accroissement des trois villes de Montréal, Toronto et Ottawa :

	1850	1900
Population	1,842,265	5,371,315
Commerce avec l'étranger	$34,000,000	$448,000,000

Chemins de fer, 66, 18,140 milles, représentant une valeur de $1,100,000,000.

	1860.	1903.
Montréal	90,000 avec faubourgs	300,000
Toronto	44,000 avec faubourgs	250,000
Ottawa	14,000 avec faubourgs	70,000

Les chiffres suivants indiquent les progrès que nous avons accomplis depuis 1896 :

	1896.	1903.	Augmentation.	Pour cent.
Importations, pour consommation locale	105,361,161	224,816,612	119,000,000	113
Exportations, produits du Canada	109,107,105	214,401,675	105,000,000	97
Total	215,068,966	439,213,287	234,000,000	104
Revenu	36,000,000	66,000,000	30,000,000	90
Recettes des chemins de fer	50,000,000	83,000,000	33,000,000	60
Exportations, produits des mines	8,000,000	34,000,000	26,000,000	325
Exportations, produits manufacturés	9,000,000	20,000,000	11,000,000	120
Actif des banques	316,000,000	581,000,000	255,000,000	80

L'union des Canadiens, M. l'Orateur, s'est accomplie grâce aux efforts patriotiques et à la résistance inlassable de trois générations. L'histoire de ces merveilleux développements dont nous sommes aujourd'hui les heureux témoins se répartit en trois périodes qui ont eu chacune leur devise. La lutte historique pour le gouvernement responsable, c'est-à-dire pour la liberté canadienne, occupe la première période. Ensuite vient la Confédération, groupant les diverses provinces britanniques éparses sur ce continent. La troisième période voit naître cette unité si longtemps attendue de la nation canadienne, unité obtenue non seulement par l'effacement, au sein des relations sociales, des préjugés de races et de religion, mais aussi—dans une large mesure—par l'influence civilisatrice des relations commerciales, développées à un si haut degré par ce grand agent primordial de civilisation: le chemin de fer.

Gouvernement parlementaire, Confédération, unité canadienne, voilà, monsieur, l'idéal que s'est proposé successivement notre peuple et qui s'est accompli dans l'ordre naturel de notre développement historique. En terminant, je ne puis m'empêcher d'ex-

primer l'opinion que la genèse de ce nouveau transcontinental sera aux yeux de l'histoire, le couronnement de la carrière parlementaire du premier ministre. A lui, comme à son grand rival, sir John A. Macdonald, seront dues ces deux grandes artères canadiennes. Grâce à leur œuvre, la parole amère de Metternich, en parlant de l'Italie : "Ce n'est qu'une expression géographique" ne pourra jamais s'appliquer au Canada.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Je suis d'avis qu'un second chemin de fer transcontinental est nécessaire au développement et à la prospérité du Canada. Je suis aussi d'avis que l'exploitation de ce chemin de fer par l'Etat serait à l'avantage du pays et du public, tant présentement que dans l'avenir. Mais comme il a été démontré qu'un seul membre du gouvernement se déclarait en faveur de cette exploitation par l'Etat, sur l'entier parcours du chemin, et comme le sentiment de la Chambre en faveur de cette exploitation paraît se borner à quelques membres de la droite, s'il nous fallait attendre jusqu'à ce que ce sentiment se soit plus affirmé, l'ouest se trouverait rester trop longtemps sans ligne concurrente, soit vers l'est ou l'ouest, pour le débouché de ses produits. Si nous ne pouvons pas obtenir ce que nous voulons, ce qu'il nous reste de mieux à faire est d'obtenir ce que nous pouvons, aux meilleures conditions possibles. Cela étant, je me prononce en faveur de ce projet, et cela pour la raison qu'il va doubler l'étendue industrielle et productive du Canada. Pour la raison, aussi, qu'il ouvre aux Canadiens deux fois plus de chances de réussir; parce que cela va nous donner la ligne la plus courte et la meilleure, en territoire canadien, d'océan à océan; parce que c'est là un chemin de fer entièrement anglais, sous une même direction; parce que la situation de ce chemin est telle qu'il se trouve à l'abri de l'invasion étrangère, ce qui donne encore plus de largeur et de force de résistance au pays, pour le plus grand avantage du Canada et de l'empire; parce que ce chemin assure le développement d'une étendue de terres à blé de 1,200 milles dans l'ouest, comparativement aux 400 milles développés par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et qu'il donne aussi à cette immense région les avantages de la concurrence en matière de transport; parce que ce chemin de fer va contribuer au développement de vastes régions houillères le long des rivières Saskatchewan, Athabasca et de la Paix, afin de fournir du combustible aux prairies; parce qu'il va donner à l'extrême nord-ouest de la région des prairies, qui est la plus éloignée de l'Atlantique, un débouché vers le Pacifique. Parce qu'il raccorde le réseau de chemin de fer du Canada aux 2,000 milles de navigation à vapeur sur les rivières Athabasca, à la Paix, au Liard et sur le fleuve Mackenzie, leurs grands lacs et l'océan Arctique; parce qu'il va développer les forêts et les mines dans le nord de la Colombie Anglaise, et fournir toutes les facilités nécessaires pour l'échange des nécessités de la vie entre les prairies et la région montagneuse du Far West; parce qu'il nous assure un troisième chemin de fer, depuis les terres à blé jusqu'aux lacs; parce qu'il va développer un territoire d'un millier de milles, territoire actuellement inconnu et inaccessible, dans le nord d'Ontario et de Québec; parce qu'il abrège de près de 200 milles la distance par l'Intercolonial, entre Québec et notre port d'hiver le plus rapproché, c'est-à-dire Saint-Jean; parce que ce chemin de fer, étant possédé et contrôlé par le gouvernement, et pourvu d'un outillage absolument moderne, nous assure d'un bout de l'année à l'autre un débouché pour notre grain de l'ouest, et qu'il offre en outre aux marchands et aux manufacturiers de l'est un accès facile au grand marché de l'ouest; parce que nous obtenons tout cela sans concessions de terres, exemptions de taxes, ou subventions provinciales ou locales quelconques; parce que cela détermine le placement de cent millions de dollars de capital anglais au Canada, et porte le public d'Angleterre à s'intéresser à la prospérités du Canada; parce que la coopération avec le Grand Tronc nous est un sûr garant d'un service efficace et satisfaisant, assure l'exécution de tous les engagements contractés, amène du trafic dès le début des opérations, et constitue une protection absolue pour la garantie du gouvernement; parce que, grâce à cette coopération, tous les principaux points de l'est se trouvent en communication directe avec l'ouest sans frais supplémentaires; parce que cela va transférer à l'ouest du Canada tous les intérêts de trafic d'entier parcours que le Grand Tronc possède dans les Etats de l'ouest; parce que toutes les dispositions ont été prises pour obvier à tout danger de capitalisation exagérée par la réglementation du tarif par le gouvernement, et que la circulation des wagons d'autres chemins de fer est permise sur tout le parcours; parce qu'on obtient ainsi, sans qu'il nous en coûte un sou de plus, un débouché sur l'Atlantique pour le Canadian Northern, et le prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux terres à blé; parce que nous avons là l'avantage d'un contrôle public au plus bas prix possible, et qu'il y a garantie absolue pour la responsabilité financière.

M. LENNOX (Simcoe-sud) : Comme la soirée est déjà avancée, M. l'Orateur, et que bon nombre des membres de cette Chambre sont partis, je propose l'ajournement du débat.

Le PREMIER MINISTRE : Bien que la séance ne soit pas très avancé, ce soir, comme mon honorable ami doit prononcer un important discours et que beaucoup de membres sont déjà partis, je serais disposé pour ma part. M. l'Orateur,, à accéder à cette proposition d'ajournement. Mais je désire faire observer à la Chambre—et chacun, je

crois, partage mon avis—qu'à partir de lundi prochain, nos séances du soir devraient être plus longues qu'elles n'ont été à venir jusqu'à présent. Je crois—et j'espère ici encore exprimer le sentiment de la Chambre—qu'il est temps que nous commencions à songer à la prorogation. Par conséquent, je propose qu'à partir de lundi prochain la Chambre ait chaque soir de longues séances, séances se prolongeant parfois assez tard dans la nuit.

L'honorable M. INGRAM (Elgin-est) : Je puis dire que la raison pour laquelle un orateur de la gauche n'a pas parlé ce soir après l'honorable député de Gaspé, c'est que nous avions convenu avec lui qu'il parlerait durant un heure, ce qui aurait permis à l'honorable député de Wentworth de commencer son discours vers dix heures moins le quart. Mais comme l'honorable député de Gaspé a parlé jusqu'à dix heures et dix, l'honorable député de Wentworth n'a pu donner suite à l'entente intervenue. Je crois que je devais cette explication à la gauche de cette Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai de reproches à faire à personne.

M. S. E. GOURLEY (Colchester) : Je désirerais faire remarquer au premier ministre que j'aimerais bien saisir tout ce qui se dit de ce débat, et je puis assurer au très honorable premier ministre que quand il faut siéger de 11 heures du matin jusqu'à minuit, cela impose une forte tension d'esprit à quiconque veut chercher à comprendre ce qui se dit. Et s'il faut dépasser ces heures autant dire que nous allons siéger le jour et la nuit. Par conséquent, j'aimerais à demander au premier ministre s'il ne croit pas que 11 heures ou minuit est l'extrême limite qui devrait nous être imposée ?

Le PREMIER MINISTRE : J'ignore ce que peut bien penser mon honorable ami de tout ce débat, mais quant à moi mon opinion est bien arrêté, et je suis prêt à aller aux avis.

M. J. CLANCY : Je suppose que le très honorable ministre a dû consulter là-dessus le leader de l'opposition, car, sans cela, je ne crois pas qu'il se serait exprimé comme il vient de le faire. Le très honorable ministre n'ignore pas que nous avons commencé par avoir deux séances par jour; et bien que nous désirons tous la prorogation, il sait parfaitement, cependant, que le projet qui nous est en ce moment soumis est de ceux qui peuvent occuper la plus grande partie d'une session ordinaire. J'espère donc qu'il s'abstiendra de nous engager à siéger tard dans la nuit. Il doit reconnaître, du reste, que cela aurait quelque peu l'apparence d'une véritable mise en demeure, précisément en un moment où nous ne pouvons pas être aussi dispos qu'au commencement de la session.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Nous n'avons jamais été plus dispos, de ce côté-ci de la Chambre.

M. CLANCY : En un mot, je désire faire remarquer au très honorable gentleman que ses observations ne seront pas bien reçues.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne veux que faire remarquer à mon honorable ami qui est un ancien habitué du parlement, que nous n'avons pas observé, durant cette session, la règle admise au début de ma carrière parlementaire, et qui était de ne jamais s'ajourner avant minuit et même souvent une heure du matin. Je ne veux forcer la main de personne. Au contraire, je suis d'avis qu'on doit donner à la gauche tout le temps qu'elle réclame. Mais d'un autre côté mon honorable ami admettra que nous ne devrions jamais ajourner à dix heures.

M. CLANCY : Le très honorable premier ministre doit se rappeler que si nous nous sommes ajournés de bonne heure, cela a toujours été pour être agréable à ses propres amis de la droite. Je n'ai aucun reproche à formuler à cet égard, mais j'aimerais que le très honorable premier ministre consulte là-dessus le leader de l'opposition, avant d'adopter une décision définitive. Cette demande, je crois, n'est que juste.

M. GOURLEY : Au temps où le très honorable gentleman a commencé sa carrière, il n'y avait pas, pour chacun de nous, la même dépense de ressources vitales qu'aujourd'hui, et le sommeil et la nourriture sont aujourd'hui plus que jamais nécessaires. Alors, aussi, les membres du parlement avaient un stimulant quelconque qui leur aidait à passer de longues séances de nuit, et nous n'avons pas cela aujourd'hui.

La motion est adoptée, et le débat est ajourné.

Sur motion du premier ministre, la Chambre s'ajourne à 10 heures et 25 minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 17 août 1903.

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

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANS-CONTINENTAL.

La Chambre reprend la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier lui demandant de se former en comité général afin de délibérer une résolution relative à la construction du chemin de fer national à travers le continent.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : J'ai remarqué que plusieurs représentants, plus capables que moi de traiter ce sujet et

plus versés dans l'art de manier la parole, se sont excusés d'avoir parlé longuement. Bien que doué d'une dose suffisante de modestie, je dois dire que je considère qu'il est de mon devoir de tenir compte de ce que je crois nécessaire d'exposer à la Chambre plutôt que du temps que j'emploierai à faire connaître ma manière de voir. Le sujet qui nous occupe est si vaste, sa portée est si grande, qu'après des mois de réflexion et même après un débat de plusieurs mois, il y aurait encore certaines considérations à offrir et certains côtés de la question à étudier. Néanmoins, je m'efforcerai de limiter autant que possible mes observations et mes critiques, tout en tenant compte de la gravité du problème.

J'ai foi en l'avenir du Canada, autant probablement qu'aucun membre de la députation. J'appartiens à un parti qui a toujours eu confiance dans la prospérité et les progrès du pays. Je crois autant aux merveilleux développements de l'ouest immense qu'aux rapides progrès de toute autre partie du Canada. A titre de représentant d'un collège électoral et de protecteur des intérêts du pays tout entier, je crois qu'il m'incombe, et qu'il incombe à tous les membres de cette Chambre, sans distinction de partis politiques, de faire en sorte de procurer à l'ouest des moyens suffisants de transporter au marché ses abondants produits. Je ne cèderai le pas à personne quand il s'agira de fournir à l'ouest ou à d'autres parties du territoire des moyens de transport raisonnables, tout en tenant compte de l'obligation d'administrer honnêtement et équitablement les affaires publiques et de surveiller la dépense.

Le représentant d'Alberta (M. Oliver) a clos la discussion hier. J'ai beaucoup admiré sa manière de présenter ses arguments, bien que j'aie été souvent incapable d'en comprendre la force. J'ai beaucoup admiré la manière énergique, ardente et impérieuse, si je puis m'exprimer ainsi, de présenter comme conclusion irréfutable l'opinion qu'il entretient lui-même. Toutefois, je ne me propose pas de commenter le canevas qu'il nous a présenté l'autre soir. Celui-ci renferme cinq phrases d'entrée en matière et vingt "parce que," ou quatre phrases d'exorde où se trouve un "parce que" et une autre phrase contenant vingt "parce que", d'après la ponctuation que l'on choisira. Si ses arguments étaient bons, son affirmation serait irréfutable. Mais la force de ses "parce que" dépend de la valeur de sa thèse. Si l'un d'eux s'applique à toute la thèse, celle-ci est prouvée. Cela ressemble aux multiples arguments invoquées devant une cour d'appel—dès qu'un seul est bon, on peut mettre tous les autres de côté.

Je crois que ce serait une perte de temps de s'arrêter à répéter ces "parce que." Pourquoi ? "Parce que" l'honorable député s'est contenté d'aligner vingt sentences. Il n'apporte ni une raison, ni un argument, ni un fait à l'appui de ces vingt phrases. Il serait aussi facile d'en aligner quarante et de diviser chacune de ces quarante phrases en quarante autres, quand il s'agit d'une proposition aussi vaste que celle qu'on nous a soumise. Cela me remet en mémoire la fable du Chat et du Renard. Je ne me la rappelle pas très bien; des députés plus jeunes et qui ont quitté les bancs de l'école il y a moins longtemps que moi, l'auront mieux retenue. Autant que je me rappelle, c'est quelque chose comme ceci: Minette, modeste comme toujours, disait connaître un tour d'éviter la poursuite des chiens. Mais le Renard déclarait en connaître dix et en avoir dix fois autant dans son sac. Sur ces entrefaites, on entendit les aboiements d'une meute. Minette grimpe au sommet d'un arbre d'où elle a la satisfaction—je suppose que ce fut un plaisir pour elle, car, tous, nous détestons la vantardise—d'où elle a la satisfaction de voir le museau d'un chien flairer de près la queue du renard. Les arguments ou les sentences du représentant d'Alberta, je le crains pour lui, ressemblent quelque peu aux tours du renard. Ils ne sont pas à la hauteur des circonstances. Ainsi, qu'on examine l'argument qui consiste à dire que la distance sera abrégée de deux cents milles. Je crains fort qu'il ne puisse pas supporter l'examen.

Je m'occuperai maintenant du discours du député de Gaspé (M. Lemieux). S'il y a dans cette enceinte un député que j'aime à entendre, dont le débit est soigné et agréable, qui sait tirer le meilleur parti d'une mauvaise cause, lorsque sa cause est mauvaise—attendu qu'il siège sur les banquettes de la droite, elle l'est souvent—c'est bien le représentant de Gaspé. Si, à l'instar du député d'Alberta, il agence admirablement ses arguments, comme lui aussi il n'a pas une logique très serrée. Un de mes voisins me souffle qu'elle est boiteuse et il a raison. Souffrez que je rappelle certaines propositions de l'honorable député, pour le prouver. Il dit que sous notre régime parlementaire, le rôle de l'opposition est de combattre tous les projets dont le public n'a que faire. J'oubliais de dire que j'aurai souvent le plaisir d'abonder dans le sens des honorables députés de la droite et je donne ma plus complète adhésion à cette déclaration du représentant de Gaspé. Le rôle de l'opposition, dit-il—ajoutant qu'il ne nous reproche pas de remplir ce rôle—est de combattre tout projet que le public n'approuve pas. Tel est le caractère du présent projet. Qu'on parcoure le pays d'un bout à l'autre, qu'on aille où l'on voudra, partout le sentiment dominant—et ce sentiment sera presque unanime lorsqu'on comprendra mieux ce projet—est décidément hostile à cette entreprise. Le représentant de Gaspé ajoute qu'il incombe aussi à l'opposition de repousser tout projet trop hâtif. Il est manifeste que le très honorable leader de la Chambre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) a compris que sa cause pêchait sous ce rapport,

car il a appuyé sur la nécessité d'un remédiement immédiat et sur les instances de la population. Le député de Gaspé se rend également compte qu'on ne devrait pas nous soumettre maintenant, à la onzième heure, à la fin d'une longue session, ce projet qui, de son propre aveu, est le plus important dont le parlement ait été saisi depuis la fondation de la Confédération. C'est agir avec une hâte intempestive, c'est exercer à tort, non pas le droit, mais le pouvoir de gérer les affaires publiques que de présenter dans le moment un pareil projet et d'insister pour le faire approuver par le parlement.

Le représentant de Gaspé dit de plus que mon honorable ami le député de Grey-est s'applique à dénigrer les immenses solitudes du Nord-Ouest, tandis que ses amis représentent le pays que ce chemin de fer traversera comme une suite de marécages et de terrains rocailleux. Je lui demanderai, en passant, ce qu'il entend par ces " immenses solitudes ". J'avais compris que son chef projetait de construire un chemin de fer qui transporterait les millions de boisseaux de grain qu'on lui confierait et qui diminuerait l'encombrement actuel. Des " immenses solitudes ", oui-da ! Pourtant, c'est de cette enmanière que l'honorable député parle d'une grande partie de cette entreprise. Ce sont certainement d'immenses solitudes à présent, non pas dans le nord de Québec et d'Ontario, ni sur les bords des lacs Huron et Supérieur, mais dans les montages qui s'élèvent à l'ouest de Winnipeg et au-delà des montagnes, jusqu'à l'océan Pacifique, et ce seront d'immenses solitudes pendant plusieurs années encore. Je relève ces paroles parce que l'honorable représentant et d'autres députés de la droite ont, pour me servir du langage qu'il a employé à l'adresse du représentant de Grey-est, donné libre cours à leur imagination. Ils ont pris leurs désirs pour des réalités et ont voulu établir que les membres de l'opposition avaient dénigré l'ouest. Je mets l'honorable député et toute la droite au défi de citer une seule circonstance où un député de la gauche, au cours du présent débat ou de toute discussion antérieure, dans cette enceinte ou au dehors, a décrédité ou amoindri le pays que le parti conservateur a ouvert à la colonisation et au progrès. Quelle est la vérité, en effet ? Est-il vrai que le représentant de Grey-est ait dénigré cette vaste solitude. Je demande à la Chambre de dire si c'est le député de Gaspé ou celui de Grey-est qui a tenu une pareille conduite. Au cours de son magistral exposé de la question, le représentant de Grey-est a tenu ce langage :

> Je me rends compte que le Nord-Ouest canadien est un grand pays, je ne méconnais point sa valeur et son importance. Je sais que la grandeur future du Canada dépend en grande partie du développement de l'Ouest, et je crois qu'il faudra, dans un avenir plus ou moins rapproché, prendre les mesures utiles pour répondre à des conditions de progrès telles que le Canada n'en a jamais connues de pareilles jusqu'ici.

Est-ce là dénigrer l'ouest ? Est-ce lui refuser ces moyens légitimes de transport que le parti conservateur lui a fournis autrefois et qu'il est encore disposé à lui procurer ? Si le parti conservateur modifiait sa politique à cet égard, je sortirais de ses rangs. C'est aussi la politique de ses amis, dit-il. Dans ce cas, je crois lui avoir répondu en tous points, sinon victorieusement. Est-ce la politique de ses amis dans les immenses solitudes dont il parle ? Est-ce la politique de ce citoyen de l'ouest qui a plus fait qu'âme qui vive pour faire adopter à l'égard de cette partie du pays une ligne de conduite plus sage qu'on ne saurait le dire et qui a fort contribué à solutionner l'important problème des moyens de transport ? Est-ce la politique de l'honorable M. Roblin, qui, l'autre jour, occupait un siège sur le paraquet de cette Chambre.

Le représentant de Gaspé a cru annoncer à grand renfort de trompettes qu'il avait mission de parler sur ce sujet au nom de la population ; je crois même que d'autres partisans du gouvernement commettent l'erreur de croire qu'ils ont une pareille mission. Nous savons que l'honorable leader du gouvernement a déclaré avoir reçu ce mandat, mais je demande aux membres graves et réfléchis de la députation entière si un seul représentant a été autorisé à parler au nom de la population touchant le projet dont nous sommes saisis présentement. Allons donc, il est notoire que ce projet est né, qu'il a vu le jour quelques heures, quelques semaines au plus, avant d'avoir été soumis à la Chambre. Pas un seul député, il me semble, n'en a jamais parlé à ses commettants. Bien plus, je puis affirmer que pas un membre de la droite n'en a soufflé mot à ses électeurs et je le tiens du très honorable leader de la Chambre qui nous a appris que ses partisans mêmes ignoraient le projet ministériel. Le beau mandat, en vérité !

Puis l'honorable député a fait allusion à ce qu'il appelle le défi du représentant de Grey-est. Si le gouvernement relevait le gant, dit-il, il remporterait la victoire. La population d'un bout à l'autre du pays se rangerait sous son drapeau. Pourquoi, alors, ne pas accepter le défi. Qu'on appelle cela un défi, une requête, une humble supplique, si l'on veut, de la part du peuple, en justice pour lui ; je demande pourquoi ne pas offrir à la population l'occasion de déclarer si le gouvernement doit ou ne doit pas faire cette dépense considérable. Cela est juste, constitutionnel, équitable ; toute autre conduite est contraire à l'esprit de la constitution et au bon fonctionnement d'un gouvernement responsable. Je prie le chef du gouvernement d'examiner cette proposition. Il déclare qu'il ne prête pas l'oreille à ceux qui parlent toujours du lendemain, qu'il n'écoute pas ceux qui conseillent d'attendre, qu'il est sourd quand on demande d'attendre,

d'examiner, de réfléchir. Il peut sans perdre une heure fournir cette occasion à la population. Dans l'intervalle, il pourra fortifier sa position, si elle est tenable ; envoyer sur le terrain des brigades d'arpenteurs munis des articles nécessaires, et fournir les renseignemets complets qui nous manquent aujourd'hui. On nous vante les immenses ressources des régions septentrionales de Québec et d'Ontario. Je ne contredis pas. On nous en fait des peintures alléchantes, passe ; on nous en donne des descriptions flatteuses, passe encore. Je me contente de dire que je n'en sais rien et, en tenant ce langage, je suis l'écho des sentiments sincères de la plupart des membres de cette Chambre. Qu'on ne perde pas de vue que cette enceinte ne renferme pas tout ce qu'il y a d'intelligence dans ce pays, que ce parlement n'est pas l'expression fidèle des opinions du corps électoral qui nous a désignés comme ses mandataires. Je demande de nouveau au chef du gouvernement s'il ne serait pas sage, s'il ne serait pas judicieux, s'il ne serait pas avantageux à sa renommée future, d'acquiescer à la demande du député de Grey-est et de fournir au pays l'occasion de se prononcer sur ce vaste projet

Le représentant de Gaspé, lui, est trop zélé, et comme tous les amis trop zélés, il voudrait trop prouver.

Le chef du gouvernement nous avait laissé entendre que ce projet est nouveau; le représentant de Gaspé est venu nous dire que cette proposition n'est pas nouvelle. Il l'assimile au projet du Transcanadien. Le gouvernement du pays, a-t-il semblé dire, a approuvé cette entreprise, il y a des années. Eh bien, voilà une nouvelle! Cependant, je révoque en doute les faits qu'il allègue et la conclusion qu'il en tire. Je ne crois pas que ce projet soit celui du Transcanadien. Ce dernier ne comportait pas le prolongement de la propriété du chemin entre l'Etat et une compagnie, ni une société—société fort louche—entre le Dominion du Canada, le Grand Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le sénateur Cox, ni rien de tel. D'un autre côté, au dire de l'honorable député lui-même, on avait fait au sujet du Transcanadien des promesses dont l'accomplissement eut été très avantageux pour le pays, promesses qui ne sont pas répétées dans la proposition dont la Chambre est saisie. Il s'agissait d'abord—

De construire la voie entière avec des rails d'acier et des ponts d'acier de fabrication canadienne et de procurer ainsi aux forges de Sydney, de Midland, du Sault-Sainte-Marie et d'Hamilton, un débouché rapproché pour l'écoulement d'une immense quantité d'acier.

Il semble que les députés de la droite ne veulent rien admettre en ces temps-ci. Mais disent-ils, la même convention existe entre le gouvernement et le Grand Tronc-Pacifique.

M. COCHRANE : Non.

M. LENNOX.

M. LENNOX : Non, dit mon honorable ami (M. Cochrane). Un enfant d'école de quinze ans dirait non et c'est aussi ce que le pays dira. Pourtant, parole d'honneur, les députés de la droite diront oui, car il l'ont déjà dit. En réalité, la convention diffère en ceci:

De construire la voie entière avec des rails d'acier et des ponts d'acier de fabrication canadienne——

—si nous le pouvons, si cela est possible Les deux conditions diffèrent à ce point-là.

De transporter gratuitement entre Québec et tout endroit le long de sa ligne tous les immigrants et colons de bonne foi et leurs effets.

Proposition fort acceptable puisque l'entreprise avait été lancée sous prétexte de construire un chemin de fer de colonisation, et c'était son but principal, comme c'est aussi celui de la présente entreprise, si vous la réduisez à ses justes et véritables proportions. Ainsi réduit, ce n'est plus qu'un projet de construire un chemin de fer de colonisation. Voilà un échantillon des arguments que l'honorable député a invoqués, et voilà ce qui prouve quelle est leur valeur lorsqu'on les a dépouillés des fleurs de rhétorique. Pourtant, l'honorable député n'a pas encore donné toute la mesure de sa faiblesse. En voici une preuve meilleure. Sous ce rapport, il ne le cède guère au chef du gouvernement. Celui-ci disait : Nous avons des monceaux de renseignements; le public a le droit de connaître tout ce que nous savons et où nous en sommes réellement par rapport à cette question.

Je n'entreprends pas de répéter les jolies phrases du très honorable premier ministre car, ai-je besoin de le dire ? il a une manière inimitable de présenter ses pensées. Je ne donne que le canevas de son raisonnement. Il disait : Je vais vous le prouver et, pour cela, il a cité un grand nombre de personnes qui, depuis 1700 à venir jusqu'en 1783, ont exploré l'ouest. Les travaux de ces hommes dévoués, désintéressés, robustes et animés de motifs héroïques ne doivent pas être dépréciés ; toutefois, le premier ministre a négligé de nous fournir les seules données qui nous eussent permis de nous former une opinion intelligente, c'est-à-dire les véritables études faites sur le terrain, la hauteur des collines et la profondeur des vallons qu'il faudra franchir, tous ces renseignements précis qui aideraient des hommes d'affaires sensés à juger si ce projet est praticable. Je n'admire pas moins que le très honorable premier ministre les hommes distingués dont il a cité les noms. Pourtant, c'est d'un chemin de fer qu'il s'agit et, comme le premier ministre nous a parlé d'une époque où les chemins de fer étaient inconnus, que dis-je ? d'une époque antérieure à la découverte de la vapeur par Watts, s'il est l'auteur de cette découverte, à l'invention de la locomotive par Stevenson, au projet de construire des voies ferrées au Canada, je dis que c'est avouer

la faiblesse et la fausseté d'une proposition que d'invoquer de pareilles preuves dans cette enceinte. L'honorable député dont je m'occupe présentement a enboîté le pas. Il nous a vanté les immenses ressources des régions septentrionales de Québec et d'Ontario. Je veux bien admettre que ce qu'il nous en dit peut être exact. Je dis seulement que nous n'en savons rien. Mais il appelle en témoignage qui ? Des arpenteurs, des ingénieurs, des experts ? Non. Des personnes dont on révoquera en doute la véracité, l'impartialité, la franchise ou l'honnêteté—des ministres du culte—quatre ou cinq ; peu importe en pareille matière un ou deux prêtres de plus ou de moins. Il cite aussi le témoignage d'un brave médecin et voilà sa preuve. N'est-ce pas démontrer que sa cause est mauvaise ? Je soumets qu'on ne pouvait pas condamner plus énergiquement un projet que l'honorable député a condamné celui-ci. Laissez-moi, cependant, parler d'un témoin cité par l'honorable député et à la parole duquel on pourrait attacher quelque poids. J'ai nommé M. Henry Sullivan, membre de la Société royale de géographie.

M. BENNETT : Ce n'est pas "Cap" Sullivan, n'est-ce pas ?

M. LENNOX : Non ; je parlerai plus tard de " Cap ".

M. BENNETT : Une partie de l'entreprise sera adjugée à " Cap ".

M. LENNOX : M. Sullivan ne parle que d'un coin du pays ; il dit :

D'après ce que j'ai vu en suivant plusieurs cours d'eau et en faisant parfois des incursions dans l'intérieur—

Ce n'est pas une exploration très complète —" quelques incursions dans l'intérieur ". Puis, (je passe les détails inutiles) il ajoute:

A moins qu'il n'existe de vastes marécages dans les plaines qui séparent les grandes artères navigables, rien n'empêche que la plus grande partie du pays soit propre à la colonisation, si on constate que le climat est favorable.

Autrement dit, les exceptions sont plus nombreuses que la règle. Il déclare avoir fait " parfois des incursions dans l'intérieur ". Jusqu'où s'est-il avancé et dans quel but, nous l'ignorons. Il ajoute: A moins qu'il n'existe de vastes marécages. Il en existe probablement; puis il déclare que si le climat est favorable rien n'empêche que le pays soit propre à la colonisation. L'autre soir, les députés de la droite étaient enchantés de la générosité du directeur général des Postes. Posons qu'il ait dit: En récompense de vos services, je vous donnerai $1,000 moins $999. La portée de ce rapport est presque aussi grande. Après avoir examiné les citations de l'honorable député, je suis porté à croire qu'il a mal défendu sa cause. Je veux qu'on rende justice à la région septentrionale de Québec et d'Ontario. Or, après avoir lu ces rapports, on tire la conclusion qu'il y a beaucoup de bois à pâte là-bas, qu'on pourrait peut-être y cultiver des pommes de terre, de l'avoine et, dans certains endroits, de l'orge, et c'est tout. Si vous laissez entendre que le nord de Québec et d'Ontario ne vaut pas mieux que cela, je proteste. Je crois qu'il vaut mieux. Loin de rester en arrière, je devance mon honorable ami. J'ai une plus haute idée que lui des ressources de ce pays septentrional. J'ajoute, cependant, qu'en prenant pour acquis tout ce qu'on en a dit, nous n'avons pas assez de renseignements pour juger si l'avenir de ce pays offre assez de promesses pour excuser le gouvernement de se lancer avec une ardeur intempestive dans une entreprise si colossale. Jusqu'ici je suis tombé d'accord avec mon honorable ami. J'envisage la situation presque sous le même aspect que lui. Je n'ai pas cherché à l'entraîner hors des sentiers battus, et voici une nouvelle proposition au sujet de laquelle je suis encore prêt à tomber d'accord. J'en approuve presque chaque mot, surtout la conclusion.

Avant d'aborder ce sujet, qu'on me permette de mentionner une singulière coïncidence. J'ai dit que le représentant d'Alberta—ce n'est que justice à lui rendre de parler de son discours ou de son canevas—a rangé ses arguments sous vingt chefs. L'honorable député énumère ainsi les avantages du projet: 1, 2, 3, 4; puis, de nouveau: 1, 2, 3 4, 5, 6, 7; et enfin: a, b, c, d, e, f, g; en tout 18. Cela n'est pas exclusivement le propre du discours du représentant d'Alberta, mais cela lui donne un tel air de famille qu'on est porté à conclure que ces deux discours ont probablement été préparés dans le même camp.

M. BROCK : Dans le même conciliabule.

M. LENNOX : Mon honorable ami dit qu'ils ont été préparés dans le même conciliabule. Un autre veut qu'ils aient été l'œuvre d'une même personne. Mais ce n'est pas le point capital. L'honorable député dont j'approuve les conclusions dit: " Mais je vais plus loin et je déclare que le marché est avantageux ". Pour qui ? Pour le Canada ? Non, ce n'est pas ce qu'il a dit. " Mais je vais plus loin et je déclare que le marché est avantageux pour le Grand-Tronc-Pacifique.

Quelqu'un soutient-il le contraire? Les gens du Grand-Tronc-Pacifique, peu importe leurs noms, sont en tous cas des hommes d'affaires habiles et on peut parier jusqu'à son dernier sou que le marché leur sera profitable à eux et à tous leurs alliés. L'honorable député ajoute : Il doit être avantageux, autrement la compagnie ne se serait pas engagée "—vient ensuite l'énumération : " (a) à construire la division de l'ouest ; (b) à exploiter la ligne entière ". Qu'on me permette d'intervertir l'ordre de ces arguments afin d'en démontrer la grande valeur. " Il doit être avantageux, autrement le Grand

Tronc n'aurait pas consenti—à exploiter la ligne entière". Quel désintéressement touchant! La compagnie consent à exploiter la ligne entière et à construire la division de l'ouest! L'honorable député aurait eu raison de parler ainsi, si la compagnie avait consenti à construire la division de l'est, si le gouvernement avait eu assez d'adresse et s'il avait été assez soigneux de l'intérêt public pour l'y obliger. Mais elle établira le chemin de fer dans la section des prairies qui sera habitée dès demain par des millions de personnes, dans ce pays qui, au dire du ministre de l'Intérieur, est sans égal, non seulement au Canada, mais dans l'univers entier. Allez prendre possession de ce pays. Elle consent aussi à exploiter la division de l'est que l'Etat construira sans demander un sou à la compagnie à laquelle il donnera la haute main. J'ai toujours cru que celui qui recevait un cadeau avait mauvaise grâce d'en demander le prix ou de chercher à savoir où le donateur se l'était procuré, ou encore de dire: J'irai choisir l'article moi-même. Cependant, en ce qui a trait à la division de l'est, voici que le gouvernement donne en pur don près de $70,000,000 à cette compagnie, qui s'engage à exploiter le chemin, nous apprend le député de Gaspé, à la condition d'en surveiller la construction. Quelle générosité de sa part! De plus, elle consent "(c) à payer 3 pour 100 par année sur le coût de la propriété louée"—dans quinze ans d'ici, en ne tenant pas compte des grèves, des retards et des faux-fuyants auxquels elle aura recours quand les travaux seront terminés, car alors, il y aura un autre délai d'un an et la compagnie soutiendra que l'entreprise n'est pas complètement achevée. Dans seize ans environ, le public pourra demander le bilan des dépenses et effectuer un règlement final. Dieu sait quels engagements le pays aura pris à cette époque. L'honorable député dit que la compagnie consent aussi "(d) à confier au gouvernement la réglementation des taux". Mon honorable ami est un homme de loi, un politique retors—un vieux membre de cette Chambre. Ignore-t-il que tous les chemins de fer du pays, sauf l'Intercolonial, doivent soumettre leurs tarifs à la réglementation de la commission des chemins de fer? Toujours est-il qu'il invoque cet argument. Elle consent aussi, dit-il: "(e) à accorder des droits de circulation; (f) à établir des tarifs aussi bas pour le transport des marchandises vers les ports canadiens que vers ceux des Etats-Unis". J'espère que mon honorable ami n'a pas recours à ces subtilités en tant qu'homme de loi, car les avocats sont toujours des gens probes et d'une franchise remarquable. Mais il déploie la finesse d'un politique quand il dit que cette compagnie s'est engagée—non pas à transporter la marchandise à aussi bon marché, mais à établir des tarifs aussi bas pour son transport vers les ports canadiens que vers ceux des Etats-Unis. Un jour, je demandais à un vieil Irlandais qui demandait le montant d'une facture ce qu'il pensait d'une inscription frauduleuse qu'elle contenait. "Ma foi, répondit-il, le papier souffre tout". Et ce papier de la compagnie de chemin de fer souffrira les chiffres que l'âme dirigeante de l'entreprise jugera à propos d'y inscrire. Mais établir des tarifs et accorder des conditions équitables sont deux choses différentes; autrement dit, la règlementation des inégalités du tarif et la discontinuation des préférences indues sont différentes de la simple fixation des taux de transport. Néanmoins, pour en finir, je reviens aux parties du discours de l'honorable député sur lesquelles nous tombons d'accord. Mon honorable ami dit: "Mais je vais plus loin et je dis que le marché est avantageux pour le Grand-Tronc-Pacifique. Il doit l'être, car l'acceptation de ces conditions prouve que la compagnie est convaincue qu'il y aura un trafic profitable à faire". Je l'avoue, j'admets que l'arrangement sera avantageux pour le Grand Tronc. Je conviens qu'il aura probablement pour conséquence d'enrichir davantage le millionnaire qui tire les ficelles de cette entreprise et les compères qui lui prêtent leur concours. Ce que je veux signaler à la députation et au pays, c'est que l'arrangement sera trop profitable pour les promoteurs de l'entreprise et trop désavantageux et injuste pour la population du Canada.

Venons-en maintenant au prix. J'ai ici un petit livre. Ce n'est pas la bible, mais c'est un livre excellent et j'y trouve ce que l'entreprise nous coûtera. Je suis bien aise d'avoir ce livre. Les députés ministériels, les membres du gouvernement, le très honorable leader de l'administration lui-même, tous, ont négligé de fournir à la Chambre ou au pays ce renseignement qu'ils ont le droit d'exiger quand il s'agit d'une matière si importante: Quel sera le prix? Pourtant, je ne dépasse pas les bornes de la vérité quand je dis que les membres du gouvernement possédaient ce petit livre qui leur a été présenté quand il fut question en premier lieu de construire cette grande ligne transcontinentale entièrement sur le sol canadien. S'ils l'avaient consulté, s'il avaient jugé à propos de voir ce qu'il contenait, nous connaîtrions mieux maintenant quel sera le prix de l'entreprise. Ce livre a été publié par le Grand Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique. J'ignore par lequel des deux. J'ignore aussi quelle distinction on peut établir entre ces deux compagnies. Il a aussi été publié par les promoteurs de l'entreprise, quels qu'ils soient. Doit-on comprendre qu'il s'agit du sénateur Cox, je n'en sais rien. Là-dessus mes collègues sont aussi en état que moi de se former une opinion. La députation n'a pas oublié avec quelle persévérance les membres du comité des chemins de fer se sont appliqués à faire dire aux promoteurs de l'entreprise s'ils exigeraient une subvention. Ils furent muets comme des carpes, a dit quelqu'un.

On croirait qu'ils n'avaient pas décidé la question, qu'ils s'étaient naïvement présentés devant la commission des chemins de fer sans avoir examiné ce problème; néanmoins, avant cela, avant que la presse agitât ce sujet, en novembre dernier, cette brochure fut publiée. Peut-être avait-elle été préparée auparavant, mais je n'ai pas lieu de croire que le gouvernement en a eu connaissance plus tôt. Elle porte comme titre : "Nécessité d'une aide ou d'une subvention de l'Etat". Le ministre de l'Intérieur nous apprend que tout le Dominion demande cette voie ferrée ; qu'on la réclame dans l'ouest, dans le centre et jusqu'aux confins de la mer. Une demande existe, il est vrai; c'est elle qui a donné l'élan à cette entreprise; c'est la demande que Cox et Cie ont faite au gouvernement de la subvention mentionnée dans cette brochure. Avant d'exposer cette demande, les intéressés nous parlent des besoins du pays. Ils croient évidemment que le gouvernement ne les connaît pas. Ils ne semblent pas avoir une haute opinion du gouvernement; ils connaissent probablement mieux que nous les membres du cabinet. Sous la rubrique ci-dessus, on lit dans cette brochure :

Tous les explorateurs qui ont parcouru le pays qui s'étend au nord de la baie Georgienne et du lac Supérieur sont unanimes à dire qu'il ne s'y fera pas dans un avenir rapproché assez de trafic pour alimenter un chemin de fer et, par conséquent, il ne serait pas pratique d'en contruire un dans cet endroit.

Voilà ce qu'on trouve dans cette brochure. Or, c'est une entreprise pratique qu'il me faut. Si cette proposition ne l'est pas, peu m'importe qu'elle vienne du Grand Tronc ou de qui que ce soit. Si cette proposition n'est pas pratique, elle ne trouvera pas grâce aux yeux des hommes d'affaires de l'ouest. Ceux-ci veillent avec un soin jaloux sur leurs intérêts; c'est le progrès qu'il leur faut, et mon honorable ami compte sans son hôte s'il croit s'insinuer dans les bonnes grâces de la population de l'ouest, grâce à une proposition impraticable, s'il croit obtenir son adhésion en faisant appel au sentiment.

Cette brochure fait une sombre description du pays que traversera le chemin de fer projeté—une description qui ne cadre pas avec le brillant tableau qu'en a fait le représentant de Gaspé (M. Lemieux). Elle ajoute :

Par conséquent, il ne serait pas pratique de construire un chemin de fer dans ce territoire, à moins qu'il ne doive servir de chaînon pour atteindre les prairies fertiles du Manitoba et du Nord-Ouest. On estime à 1,000 milles la distance à parcourir à travers la région stérile.

De Winnipeg aux montagnes Rocheuses, la voie traversera, sur une distance d'environ mille milles, un territoire fertile mais désert, où il ne se fait pas d'affaires, mais qui pourra un jour sustenter une population nombreuse. Les promoteurs de cette entreprise croient donc qu'il y a lieu de demander au gouvernement de lui venir en aide, de manière à assurer la construction d'un chemin de fer de premier ordre, moderne sous tous les rapports, plateforme du chemin, ponts, gares, matériel roulant, etc. ; et à assurer également, au nord du Pacifique Canadien et au delà de la frontière septentrionale, le développement d'une contrée aussi déserte et aussi vaste que celle que la construction de ce chemin avait ouverte à la colonisation.

Voici le passage relatif à la subvention:

Cette entreprise a donc autant besoin de l'aide du gouvernement et elle y a autant de droits, en elle-même, à l'heure présente, que le Pacifique-Canadien en avait besoin et y avait des droits à l'époque de sa construction, il y a 18 ans environ.

Voilà une proposition claire que cette compagnie a faite lorsqu'elle ne se proposait pas d'exploiter le réseau peu avantageux qui s'étendra de Lévis à Moncton. La compagnie exige pour construire la voie ferrée une subvention égale à celle que reçut le Pacifique Canadien. Voilà, il me semble, de quoi nous former une idée de ce que nous devons nous attendre à dépenser pour les frais de premier établissement de ce chemin, aujourd'hui que le gouvernement prend à sa charge presque tout le fardeau de l'entreprise.

Qu'est-ce que le pays a payé pour le chemin de fer Canadien du Pacifique ? En argent, $65,000,000 ; en terres, $75,000,000, d'après les calculs les plus modérés des députés de la droite. Je n'entreprendrai pas maintenant de réfuter ces calculs. Je pourrais, au besoin, établir qu'on estime les terres plus qu'elles ne valaient lorsqu'elles ont été octroyées. Mais passons. Disons que le chemin de fer Canadien du Pacifique a reçu $140,000,000, et la nouvelle compagnie s'est formée définitivement avec l'entente qu'elle recevrait une subvention égale. Que ressort-il des faits ? Prouvent-ils que cette entreprise coûtera jusqu'à $140,000,000 à l'Etat J'en appelle encore au témoignage de la Compagnie du Grand Tronc que cette brochure me fournit pour démontrer que $150,000,000 seront dépensés jusqu'au dernier sou avant la fin des travaux. Je ne tiens pas compte du fait que le gouvernement garantira seulement les frais d'établissement de la division de l'ouest tandis qu'il paiera directement le coût de la construction de la division de l'est. Le gouvernement prend tout à sa charge et il n'a pas lieu de croire qu'il sera remboursé un jour, Le gouvernement construira la division de l'est et les trois quarts des sections des prairies et des montagnes et la dépense totale, la garantie entière nous donnent la juste mesure des responsabilités qu'il assume au nom du pays. Mais, nous disent le premier ministre et le ministre de l'Intérieur, le gouvernement est entièrement à couvert ; il n'a pas à craindre d'avoir quelque chose à payer. Ils font observer que le Grand Tronc possède un actif de $150,000,000. Admettons-le, bien que je sois encore incrédule. Je n'aime pas la manière dont cette entreprise a été lancée. Je ne crois pas qu'on

ait agi au grand jour. A qui avons-nous affaire ? On nous a dit mainte fois qu'il ne faut pas avoir affaire avec une compagnie qui n'est pas encore constituée. Cependant, nous savons que nous traitons avec une compagnie semblable. Ce qui est bien pis, nous avons affaire à deux compagnies, le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, et personne au monde ne saurait dire ce qui les distingue l'une de l'autre. C'est blanc bonnet et bonnet blanc. C'est un subterfuge auquel ont toujours recours ceux qui veulent, le cas échéant, recueillir les bénéfices et ne pas essuyer les pertes. C'est une commandite. Le pays n'en peut pas retirer d'avantages, mais la compagnie peut y trouver son profit. Advenant un désastre financier, toute la perte retombera sur le pays. Que vaut la garantie du Grand Tronc ? A celui qui voudrait m'emprunter $1,300 en m'offrant le cautionnement de M. Brown, n'aurais-je pas raison de dire que je refuse ce cautionnement si ce même M. Brown m'avait emprunté $1,500 en 1865 et ne m'avait jamais remboursé un seul sou du capital ou de l'intérêt ? Qui pourrait m'en blâmer ?

On dit qu'un individu qui serait disposé à payer sa propre dette, évitera de payer celle qu'il a garantie. Il sera porté à dire : Ce n'est pas à moi de payer ; que le créancier perde sa créance plutôt, lui qui en a eu le bénéfice. Or, dans quelle position se trouve le pays relativement à ce projet ? On nous offre la garantie de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada. En 1865, elle emprunta $15,000,000 à l'Etat, et elle ne les a jamais rendus. Bien plus, comme le débiteur dont j'ai parlé, elle n'a jamais payé un seul sou d'intérêt, et le 30 juin dernier, la somme due s'élevait à $58,308,179. Je n'ai rien à dire contre la Compagnie du Grand Tronc. Je reconnais que de concert avec le grand chemin de fer Canadien du Pacifique, elle a fait beaucoup pour le progrès du pays, tout en travaillant pour son plus grand avantage. Mais lorsqu'un membre de la députation, lorsque le très honorable premier ministre et les principaux de ses collègues viennent soutenir, comme proposition d'affaires, que notre position est assurée par un contrat de cette nature, parce que nous avons la garantie de la Compagnie du Grand Tronc, je demande quelle raison il y a de croire que la position et l'action de cette compagnie seront meilleures à l'avenir qu'elles ne l'ont été dans le passé ? Quelle garantie avons-nous que nous serons mieux traités à l'avenir, et à l'occasion de ce nouveau contrat, que nous ne l'avons été dans le passé ? Et si nous sommes traités comme nous l'avons été dans le passé, à combien de millions s'élèvera leur dette envers le peuple canadien ? J'ai encore quelque chose à citer de ce petit recueil de faits,—n'oubliez pas " des faits ", non pas de théories,—de faits froidement exposés dans ce petit volume publié par la Compagnie du Grand Tronc elle-même, la compagnie qui a le certificat et l'endossement et la garantie du gouvernement. Vous ne pouvez mette en doute la véracité de votre propre témoin ; vous ne pouvez contester la respectabilité de celui que vous appelez en témoignage ; et je crois que le ministère ne contestera pas la véracité de ce témoin.

M. HUGHES (Victoria) : Voracité ?

M. LENNOX : L'un et l'autre. On nous dit ici que ce chemin de fer de Québec à la côte du Pacifique aura une longueur de 3,025 milles. On arrive à ce chiffre en fixant à cinq cents et quelques milles la distance jusqu'à North-Bay, et le reste pour la section de l'ouest. A cette époque c'est tout ce que la compagnie de chemin de fer proposait de construire ; et les membres de la députation qui sont désireux de considérer cette mesure pleinement et honnêtement feront bien de ne pas oublier que nous avons à nous occuper maintenant, non pas d'une proposition de la Compagnie du Grand Tronc, non pas de ce qu'elle avait d'abord en vue, mais de ce projet augmenté d'un prolongement non lucratif, qu'elle a accepté à contre cœur, qui lui a été imposé par les exigences politiques. En effet, l'honorable député de Westmoreland nous l'a donné à entendre, c'est là un moyen de rallier sous son drapeau, dans sa lutte contre l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, l'électorat du Nouveau-Brunswick. Nous verrons comment les choses vont tourner. Je ne souhaite pas à l'honorable ministre (non, il n'est pas encore ministre), je ne souhaite pas à l'honorable député de Westmoreland plus de malchance qu'il n'en a eue en prononçant ce discours ; je ne lui souhaite pas plus de malchance lorsqu'il rencontrera l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, si celui-ci juge à propos de le soulever de terre, de le secouer un peu et de le laisser choisir dans un de ces ravins sans fond que ce nouveau chemin de fer de Lévis à Moncton doit traverser. Nous n'avons rien pour nous indiquer d'une manière précise la longueur du chemin de Lévis à Moncton. Mais je laisserai les extrêmes de côté. Le très honorable premier ministre a dit que ce chemin sera de 80 à 120 milles plus court que celui de l'Intercolonial. L'honorable ministre des Finances, je pense, a fixé la réduction de la distance à 60 milles ; l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux l'a fixée à 77 milles. La distance par l'Intercolonial est de 488 miles. Prenons la moyenne de ces chiffres approximatifs, et disons que la réduction sera de 88 milles. Cela nous laisse 400 milles de chemin de fer à construire ici, et donne une longueur totale depuis Moncton à la côte du Pacifique, de 3,425 milles.

Maintenant, il me faut me servir d'une autre clef pour découvrir le mystère caché qui renferme le secret de ce que ce chemin de fer va nous coûter. Le ministre n'a pas jugé à propos de nous dire exactement ce qu'il

va coûter ; il nous faut donc chercher à nous renseigner par nous-mêmes à cet égard. Les promoteurs du projet (qu'on désigne très à propos sous l'appellation douteuse de " scheme ") déclarent, en outre :

Suivant les rapports du département des chemins de fer et canaux pour l'année 1901, le présent chemin de fer avec un parcours de 1,301 milles et un compte capital de $63,640,028, coûte au pays $48,900 par mille. A ce compte, pour prolonger le chemin de fer de l'Etat jusqu'à l'océan Pacifique, comme on l'a proposé en certains quartiers, le pays aurait à dépenser $141,810,000, représentant pour le service des intérêts à trois pour cent une somme de $14,254,000 que le Canada aurait à payer chaque année.

C'est là une proposition d'affaires. La voix du peuple s'élevant de toutes les parties du pays n'était pas encore arrivée aux oreilles du très honorable premier ministre, dans le temps. Il n'avait pas senti battre le cœur du pays, comme il le dit. On y parle froidement de questions de fait. Le gouvernement va-t-il douter de la parole de ce membre du Sénat ? Car le Sénat n'est pas ce qu'il était naguère. Il fut un temps où, d'après ces messieurs de la droite, le Sénat était inutile et pire qu'inutile, un boulet aux pieds de la nation, un péril pour nos intérêts les plus chers, et qu'on devrait faire disparaître pour recommencer en neuf. Les honorables députés nous diront tout cela dans le temps. Mais le Sénat est parfait maintenant. Nous avons le certificat du très honorable chef du gouvernement que le Sénat est justement ce qu'il faut. Au fur et à mesure que les sénateurs conservateurs disparaissent de la scène, ils sont remplacés par ce qu'il y a de plus éminent dans l'autre parti. De sorte que le gouvernement ne dira certes pas que ceci est un trompe-l'œil et une déception, que c'est un coup de force, destiné à intimider le gouvernement, et que c'est pour cette raison, qu'il est dit qu'à en juger par le coût de l'Intercolonial, le gouvernement aura à dépenser plus de $141,000,000 pour prolonger son chemin de fer, non pas d'une océan à l'autre, mais de Québec au Pacifique. Le ministère n'ose pas dire que ces messieurs présentent autre chose qu'une estimation raisonnable du coût, comme ils étaient tenus de faire en leur qualité d'honnêtes gens cherchent à conclure une affaire ou des conventions avec le gouvernement représentant le peuple canadien. Le ministère ne contestera pas le témoignage de ce témoin. Vous avez donc un parcours de 3,425 milles, de Montréal à la côte du Pacifique. Au taux fixé par les promoteurs de cette entreprise, $48,900 par mille, la dépense totale serait de $167,482,500. La compagnie s'engage à payer le quart du prix de la section de l'ouest, de Winnipeg au Pacifique. Si nous estimons cette partie à 2,000 milles, la dépense totale pour cette section serait de $97,800,000, et le quart de cette somme serait $24,450,000.

Si nous déduisons ce montant du coût total, nous voyons que la part de l'Etat, d'après les estimations contenues dans la publication " Facts " du chemin de fer du Grand-Tronc, serait de $143,032,500. Ce chiffre se rapproche beaucoup de l'estimation faite par la compagnie lorsqu'elle exigea d'être mise sur le même pied que le grand chemin de colonisation, la grande voie ferrée reliant les provinces de l'est à l'ouest, le Canadien du Pacifique: $140,000,000 d'un côté, et de l'autre $143,000,000 à être payés par l'Etat, et un misérable excédent de 25 pour 100 sur la section de l'ouest, a être payé par le Grand Tronc, la seule somme que cette compagnie ait à payer.

Mais cela ne comprend pas nombre de choses qu'ils aimeraient naturellement à omettre. Pour arriver au véritable chiffre, il nous faut les compter. Je ne ferai pas entrer en ligne de compte les commissions à payer aux agents de Londres pour négocier un emprunt ; les dépenses du ministre des Finances, dans ses voyages du Canada à Londres et de Londres au Canada, moyennant une énorme dépense pour le pays, en vue de négocier cet emprunt. Mais je vais tenir compte de l'intérêt. Or, on estime que la construction prendra cinq ans. Nous n'aurons pas besoin de tout l'argent tout de suite ; mais il nous en faudra une partie presque tout de suite ; et il nous faudra toute la somme avant que le chemin soit parachevé ; de sorte que je prends pour base de calcul la moitié de la période. Ainsi au lieu de mettre cinq ans d'intérêt à trois pour cent, je mets deux ans et demi d'intérêt à trois pour cent, et nous avons de ce chef (ceux qui sont familiers avec les questions de cette nature pourront corriger les chiffres s'ils sont erronés, mais ils sont approximativement exacts), nous avons $10,625,000 pour ce compte d'intérêt. Cela nous amène au temps où le chemin doit être complété. Mais il nous faut tenir compte des grèves qui peuvent éclater et des retards de ce genre. Il n'est guère concevable qu'une entreprise aussi gigantesque que celle-ci se poursuive sans le moindre heurt ; de sorte qu'il est douteux qu'elle soit complétée au bout de cinq ans. Mais admettons qu'il en soit ainsi. Disons qu'au bout des cinq ans nous ayons dépensé en capital et intérêts $153,657,000. Est-ce tout ? Le très honorable premier ministre, en produisant ses preuves, l'autre jour, preuves d'une nature trompeuse, superficielle, comme je l'ai fait voir, dit : " Ce n'est pas tout." Qu'on me permette de dire à mon tour : Ce n'est pas tout. Il vous faut ajouter l'intérêt à trois pour cent perdu sur les sept années de disette, ce qui équivaut à 21 pour 100 pour la période. Il vous faut capitaliser cette somme. Pourquoi ? Parce qu'il vous faut emprunter jusqu'au dernier dollar de l'argent requis ; et lorsqu'on est forcé d'emprunter on ne peut rembourser ; et que vous l'appeliez intérêt supplémentaire sur le capital ou intérêt de l'intérêt, tout vient du même trésor et aboutit au même résultat : à la fin de la période de con-

struction, il faudra ajouter au moins 25 pour 100 au montant principal, savoir $153,-657,000 ; il ne faudra pas moins du quart de cette somme pour payer l'intérêt pendant les sept années de disette (et je ne pense pas qu'il y ait d'années d'abondance dans ce cas) années de disette pendant lesquelles le gouvernement permet à cette compagnie d'exploiter cette propriété sans rien payer au pays.

Nous avons donc un total de $38,414,375. Et l'on fixe à $13,000,000 la dépense que le pays aura à faire ? J'ai montré (et quoique les chiffres puissent à certains égards être inexacts, ils sont en principe incontestables), j'ai montré que jusqu'au moment où la compagnie dit que peut-être elle commencera à payer, nous aurons dépensé en intérêt seulement au moins $48,000,000. Eh bien, " ce n'est pas tout," comme dit le très honorable premier ministre. Nous avons trois ans durant lesquels la compagnie peut payer ou ne pas payer quelque chose à compte. Nous ne le savons pas ; personne ne le sait ; le gouvernement ne le sait pas. L'avenir seul le dira. Mais il nous faut rester pendant quinze ans inactifs, versant notre argent dans ce qui pourra finir par être un abîme sans fond ; et à l'expiration de quinze années, lorsque le compte sera tiré au clair, le pays saura pour la première fois ce qui en est et se rendra compte de l'énorme dépense que cette entreprise aura occasionnée au peuple.

Mais, " ce n'est pas tout." En traitant ce sujet, je suis bien décidé à ne pas dire un mot au delà de ce que je crois sincèrement, à ne forcer en rien la vérité. L'histoire, cette grande justicière, me donnera raison. Je dis donc que le ministre pourra prétendre, et raisonnablement, que nous n'aurons pas à payer $48,000 par mille pour la section de l'ouest, parce que la garantie est restreinte à $13,000 par mille pour cette section, depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes et à $30,000 par mille pour la section à l'ouest à travers les montagnes. Toutefois, j'ai préféré faire mes calculs comme je viens de les faire, pour cette raison qu'il n'est personne ayant une connaissance même élémentaire de la politique et du gouvernement parlementaire, que ce parlement soit dirigé par le très honorable premier ministre ou par le chef de l'opposition (qui ne tardera pas à passer de l'autre côté de la Chambre), il n'est personne, dis-je, qui ne sache qu'une fois l'entreprise lancée, vous ne pouvez vous retrancher derrière cette limite de $13,000 et de $30,000 par mille de garantie. Pourquoi ? Parce qu'une fois les travaux commencés et ce chiffre atteint, la compagnie n'a qu'à dire : Nous ne pouvons continuer, il nous faut plus d'argent. Et il faut lui en donner plus ; la dépense absolue sera supportée par le peuple. J'ai donc raison de présenter la proposition comme elle est présentée par les amis du ministère et par la compagnie qui négocie ce projet ; j'ai raison de me servir de leurs chiffres.

Mais afin de ne pas commettre d'erreur, afin d'être parfaitement juste, je la soumets de l'autre manière. Il a été affirmé par plusieurs honorables députés que la distance de Winnipeg à Moncton est de 1,800 milles. Les chiffres que j'ai indiqués 3,025 milles de parcours par le Grand-Tronc, de Québec à Port-Simpson, et il y a 400 milles, comme je l'ai dit, de Québec à Moncton.

Je porte le coût des 1,800 milles de Moncton à Winnipeg à $48,900 par mille, ce qu'a coûté l'Intercolonial. Je le fais en raison, à la fois, des difficultés connues, des difficultés particulières à la nouvelle ligne, de la précipitation avec laquelle elle va être construite. et en me basant sur la déclaration faite par des experts du chemin de fer du Grand Tronc. Cela fait $88,020,000. J'ai dit en commençant que cet embranchement inutile, cet embranchement pire qu'inutile qui va nuire à l'Intercolonial, coûterait dans le voisinage de $70,000,000. Maintenant, les 1,000 milles de la section des prairies à $13,000 par mille, donnent $13,000,000 ; et 625 milles de la section des montagnes à $30,000, donnent $18,750,000 ; vous avez donc une dépense totale bien plus considérable que celle indiquée par le Grand Tronc, de $119,770,000. Ajoutez deux ans et demi d'intérêt au compte de la construction, $10,080,450, et vous portez la somme sur laquelle il faudra payer l'intérêt à $129,850,450, à la fin de la période de construction. Cette somme portera intérêt pendant les sept années prochaines que le chemin de fer sera absolument et ouvertement improductifs pour le peuple canadien. Je porte l'intérêt à vingt et un pour 100, ce qui capitalisé, sera vingt-trois pour 100, soit $29,865,603, donnant une capitalisation totale à la fin des sept années de $159,715,083. Puis vient la période d'incertitude. Si le chemin de fer continue à payer, s'il rapporte assez pour payer ses fonctionnaires, les entrepreneurs, pourvoir à tous ses besoins et aux dépenses incidentes, il pourra songer à payer l'Etat. Mais il restera encore la question du compte de construction et autres de cette nature, et cette compagnie ne commencera pas à payer, si elle a dans l'esprit ce que je crois assez possible qu'elle ait dans l'esprit à la fin de la dernière période.

Il y a ces $14,374,357 qui seront requis pour payer l'intérêt simple pendant ces trois années d'incertitude; donnant un total de $174,089,440. Les honorables députés diront que ce sont là des spéculations. Ce sont des spéculations, mais basées sur un fondement de faits comme aucun honorable membre du cabinet n'en a présenté. Ce sont des spéculations et des calculs basés sur les renseignements les plus complets qu'on puisse se procurer à la Chambre des communes aujourd'hui. C'est un calcul basé sur les chiffres fournis par les personnes avec qui le gouvernement est à traiter. C'est un calcul basé sur les chiffres fournis par

un particulier qui ne saurait causer aucun préjudice au Canada; un sénateur canadien. Il ne peut y avoir aucun doute à cet égard. Mais, M. l'Orateur, admettons qu'il soit incertain; il varie entre $200,000,000 et $150,000,000. Qu'est-ce qui peut arriver? Où en sommes-nous alors ? C'est ce qu'aucun homme ne saurait dire. L'honorable leader du gouvernement dit: " Il nous a fallu construire la partie non lucrative du chemin, et il nous a fallu leur donner la terre promise afin que nous fussions à même de réglementer le tarif." Je n'ai pas entendu réfuter encore la critique qui a été faite de cette stipulation du contrat; et je ne pense pas que l'on y réponde jamais, si ce n'est dans la note suivante qui est la véritable. Ceux qui ont l'affaire en mains se trouvent soumis à des influences cachées en matières d'élections; les exigences du parti, en vue des élections prochaines, les forcent à subir la volonté de ceux qui sont en mesure d'imposer leurs conditions et de dire au gouvernement: Voici ce que vous avez à faire. Donnez-nous un subside égal à celui du Canadien du Pacifique; donnez-nous un contrat aux conditions que nous avons fixées, sur la base de ce qu'a coûté le chemin de fer de l'Intercolonial. Chargez-vous de la section inconnue le long des rivages du lac Supérieur; chargez-vous de cette section que nous refusons de construire; chergez-vous de la section de Lévis à Moncton; et nous allons nous charger de la partie qui a été appelée avec raison le jardin du monde, à cause de la richesse de son sol, ainsi que du sous-sol, peut-être, sur une certaine étendue. Le gouvernement dit qu'il a confiance. Le très honorable premier ministre dit que le gouvernement est chargé des sections non lucratives afin de pouvoir régler les taux. N'aurait-il pas pu se charger de la section de l'ouest aussi bien que des sections à l'est de Winnipeg? Tout homme de sens commun en dehors de cette Chambre (il est certains membres de la députation que vous ne pouvez jamais convaincre), tout homme de sens commun en dehors de cette Chambre refusera de se rendre au raisonnement présenté par le très honorable premier ministre. Vous pourriez, comme le dit mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy), régler les taux si vous aviez l'autre extrémité du chemin.

Tous les membres du parlement le savent, et tous les habitants du pays le sauront avant que les élections se fassent, sinon le parti conservateur aura manqué à son devoir envers le peuple, la compagnie reçoit l'extrémité lucrative, le réservoir, la fontaine d'abondance. Winnipeg n'est pas très éloigné de la frontière internationale. Le pays limitrophe des Etats-Unis est tout couvert de voies ferrées, et il en est de même du sud du Manitoba. Dans quelle position le très honorable premier ministre sera-t-il, dans quelle position sera son gouvernement. Grâce à Dieu, ils ne seront pas au pouvoir dans quinze ans d'aujourd'hui), mais dans quelle position seraient-ils si, à l'expiration de quinze ans, la compagnie disait : Reprenez votre clef, reprenez votre section, reprenez votre section de l'est. Gardez-la ; nous avons la source d'approvisionnement, nous sommes les maîtres de la situation ; nous avons les cartes et nous les jouerons ocmme nous avons fait auparavant. Reprenez votre infernal prolongement ; reprenez-le, ou bien acceptez une transaction à vingt-cinq cents du dollar, sinon nous allons détourner les produits de la contrée que nous avons développée dans l'ouest, nous allons expédier les produits de ce jardin de l'ouest, non pas par votre ligne, non pas par la ligne non lucrative que vous nous avez imposée, mais par voie des Etats-Unis, sur les ports américains. Qui est-ce qui cédera ? Le plus faible. Vous êtes impuissants. Je ne blâme pas le parti qui pourra être au pouvoir dans le temps ; peu importe que ce soit le parti libéral ou conservateur ; la situation reste la même, et ceux qui seront aux affaires dans le temps devront succomber. C'est ce qui se produira en toute probabilité, et c'est ce qui, j'ose le dire, est dans l'esprit et dans le cœur de ces messieurs au moment actuel.

Maintenant, j'en viens à ce que j'ai dit au sujet de la question d'une augmentation du subside aux provinces soulevée par l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux). Je regrette qu'il ait soulevé cette question, mais il l'a fait. Il a parlé de la question de colonisation et aussi de la question des subventions aux chemins de fer d'intérêt local. Je ne dirai pas qu'en aucune circonstance je ne consentirai à l'octroi de subventions de cette nature. Pour me prononcer, j'attendrai qu'on soumette une mesure précise. Je ne dis pas que dans aucun cas je ne voudrai accorder des fonds pour fins de colonisation, mais je dis qu'à mon point de vue la proposition de subventionner des chemins de fer pour la colonisation du nord de l'Ontario et du nord de Québec, ne devrait pas être agréée par les ministres fédéraux, à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons à l'appui. C'est là une question d'intérêt local ; et si nous avons besoin de tous nos fonds disponibles pour le développement du Canada dans son ensemble, il me semble que nous ne devrions pas nous appliquer aussi vigoureusement que dans le passé à subventionner et favoriser les entreprises de chemins de fer de colonisation.

Cela paraît encore plus manifeste lorsqu'on considère que nous avons dans l'Ouest de vastes étendues de prairies inoccupées qui n'attendent que le colons pour donner d'abondantes récoltes. Mais à tout événement, je ne suis pas en faveur d'une augmentation du subside. L'honorable député a dit qu'Ontario s'était joint aux autres provinces dans l'attaque en vue d'une augmentation de subside. Je réponds que la honte n'en est que plus grande pour le premier ministre d'Ontario, si tel est le cas. Ontario sait assurément que la plus grande partie de ce qui est donné sous forme d'une

augmentation de subside vient de l'Ontario même. Ontario n'a pas besoin d'une augmentation du subside fédéral, en vue de la colonisation ou de la construction de chemins de fer, si les ressouces de la province sont bien administrées. Je n'étais aucunement en communauté d'opinion avec le chef du gouvernement de l'Ontario lorsqu'il annonça son dessein à grand son de trompe lors de certaines assemblées politiques dans le cours de la lutte dans York-nord. Si les revenus de l'Ontario avaient été bien et honnêtement administrés, si on avait prêté l'oreille aux avis de sir William Meredith et autres de conserver les forêts de la province, si on n'avait pas gaspillé ses ressources sur des capitaines Sullivan et autres citoyens des Etats-Unis du même acabit, la province d'Ontario ne serait pas aujourd'ui taxée comme elle l'est. Le gouvernement ne s'emparerait pas de ses chemins de fer pour des fins provinciales au détriment des municipalités ; il ne taxerait pas ses sociétés d'assurance, au dépens des assurés ; il ne taxerait pas les morts dans les biens qu'ils laissent à leurs héritiers ; il ne taxerait pas le peuple par toutes sortes de moyens dans le but de prélever des fonds pour l'administration de la province, laquelle, si elle était convenablement administrée n'aurait besoin ni d'une augmentation du subside fédéral ni d'aucun de ces moyens illégitimes de prélever des impôts.

L'honorable ministre de l'Intérieur s'accorde avec l'honorable député de Gaspé à dire que la Compagnie du Grand Tronc et le sénateur Cox ont là une bonne affaire. Il n'est que juste pour l'honorable ministre de l'Intérieur de citer les paroles mêmes qu'il a prononcées ; mais, comme l'honorable député de Gaspé, il est très zélé, et il prouve plus qu'il ne faudrait. Il prouve que le pays à travers lequel ce cemin de fer doit passer est un jardin d'une telle fertilité qu'il est presque inique d'accorder une subvention à cette compagnie. On ne nie pas que nous leur payions une subvention ; on ne nie pas que nous leur payions $13,000,000. Je ne sais trop pourquoi on a choisi $13,000,000 de préférence à un autre chiffre, car il ne ressort d'aucun des calculs faits jusqu'à présent.

M. COCHRANE : Un chiffre qui porte malchance.

M. LENNOX : Un chiffre qui porte malchance, comme dit mon honorable ami. Ce chemin de fer, d'après le ministre de l'Intérieur, passe à travers un pays fertile, la meilleure partie du Canada, en voie d'être occupée par des immigrants d'un type supérieur pour la plus grande partie, à tout ce qui s'est porté vers aucun pays. De sorte que s'il s'est jamais trouvé un cas où un chemin de fer puisse se passer de secours, de subvention, c'est bien celui-ci. Les Etats-Unis n'ont depuis 1871 accordé d'aide d'aucune sorte en vue de la construction de leurs chemins de fer; et s'ils peuvent se dispenser de ce luxe coûteux et avoir l'avantage d'un magnifique réseau de voies ferrées, il est temps que le Canada s'arrête et se demande où il faudra s'arrêter. Je ne dis pas qu'il faudrait poser une règle inflexible ; mais je me propose d'examiner à fond tous les projets avant de consentir, en ma qualité de représentant du comté de Simcoe, à donner un dollar de l'argent péniblement gagné du peuple pour l'établissement d'un chemin de fer de cette nature. L'honorable ministre de l'Intérieur dit :

> Les bénéfices nets du chemin de fer Canadien du Pacifique, durant l'exercice terminé le 30 juin 1902, ont été de $14,085,000 et l'an dernier, de $15,000,000. Cette entreprise a été très heureuse et si la compagnie était appelée demain à rembourser tout ce qu'elle a reçu en argent ou en terres à titre de subvention, elle serait encore solvable, solidement assise et prospère. Or, la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Québec et Winnipeg sera plus avantageuse que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. . . . . Le chemin de fer Canadien du Pacifique, au contraire, a été construit sur la rive nord du lac Supérieur. Il passe à travers un pays de montagnes qui ne donnait pas alors, et ne donne pas aujourd'hui, une seule livre de trafic.

Puis, parlant de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à travers les prairies, il dit :

> Dans les prairies, la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique passe aussi par les endroits les moins avantageux des Territoires. Il n'était pas possible de choisir un plus mauvais tracé, à moins de passer le long de la frontière internationale.
>
> La ligne du Grand-Tronc-Pacifique, au contraire, depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes Rocheuses, passera à travers un territoire dont chaque mille est d'une étonnante fertilité. Cela paraît incroyable et, cependant, les renseignements que possède le gouvernement justifient ce que je viens de dire. Il n'y a pas au monde de territoire aussi étendu ayant la même fertilité.

Les honorables députés se sont peut-être figurés que j'exagérais lorsque j'ai parlé de jardins ; mais je donne la déclaration froide, calme, tranquille, judiciaire de l'honorable ministre de l'Intérieur. Au sujet du parcours à travers les montagnes, il dit :

> Dans la Colombie Anglaise, la compagnie, pour des raisons qu'elle doit connaître, mais qui ont jamais été expliquées d'une manière satisfaisante, a choisi le défilé du Cheval-qui-Rue, qui est le plus mauvais de tous, et dans la Colombie Anglaise le chemin traverse un territoire qui est probablement le moins productif de tous ceux qui auraient pu être chiois.

De sorte que la crème nous reste. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a pris le lait écrémé, et la crème va aller au Grand Tronc.

> La compagnie a souffert de cette erreur. Pendant des années, le chemin n'a eu d'autre trafic que celui que lui apportaient les travaux de sa construction à travers la partie est de la Colombie Anglaise. Le Grand-Tronc-Pacifique au contraire, depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à la côte du Pacifique, traversera un pays aussi riche en bois et en terres arables que tout ce que l'on peut trouver au Canada. N'oublions pas, non plus, qu'à l'époque de la cons-

truction du chemin de fer Canadien du Pacifique nous ne recevions pas d'immigration du dehors.

Puis il signale la grande affluence des colons qui se produit actuellement, et les innombrables millions que nous pouvons attendre à l'avenir, et il résume en disant :

Mais quelle est la situation aujourd'hui ? Cent vingt-cinq mille immigrants sont venus au Nord-Ouest l'an dernier. Si l'immigration continue dans cette proportion pendant 10 ans encore, a-t-on songé à ce que cela rapportera au Grand-Tronc-Pacifique ?

Il n'est pas nécessaire de poursuivre ces citations. Quelle raison plausible l'imagination la plus fertile pourrait-elle suggérer de donner au Grand-Tronc-Pacifique un octroi qui, de l'aveu du gouvernement, sera d'au moins $13,000,000, mais qui s'élèvera probablement à $150,000,000, sans compter la dette incertaine que nous contractons ; et cela en présence de ce témoignage d'un homme si éminent dans les conseils de son parti, et qui, mieux qu'aucun membre du cabinet, connaît l'ouest et ce qu'il peut produire? Pourquoi accorder même une subvention dans un cas comme celui-ci ? Nous avons d'une part l'honorable ministre de l'Intérieur démontrant quelles sont les grandes ressources de l'ouest, pleinement suffisantes pour alimenter un chemin de fer; et nous avons de l'autre, mais sur un autre aspect de la question, le membre le plus capable, le plus compétent en la matière, du gouvernement tel qu'il existait jusqu'à tout récemment, l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, condamnant le projet comme entièrement inacceptable au point de vue financier comme à tous autres égards. Et nous avons les renseignements les plus incomplets concernant ces parties du chemin de fer sur lesquelles il serait important que nous fussions renseignés : les défilés des montagnes Rocheuses, et la section qui s'étend le long des rivages septentrionaux des lacs Supérieur et Huron.

A 1 heure, la séance est suspendue.

La séance est reprise à 3 heures.

M. LENNOX : Lors de la suspension de la séance, M. l'Orateur, je commentais certaines déclarations faites par le ministre de l'Intérieur. Je signalais particulièrement le fait qu'à l'exemple de beaucoup de partisans du ministère, il avait décrit l'ouest et l'avenir de notre pays sous des couleurs éclatantes. Sous ce rapport, je suis parfaitement d'accord avec l'honorable ministre. Il serait étrange, en effet, qu'il en fût autrement. Cela voudrait dire que j'aurais oublié les leçons apprises pendant de longues années à l'école du parti conservateur. Je ne le cède aucunement à l'honorable ministre dans ma croyance qu'un grand avenir est réservé à notre pays. Si les affaires du pays sont administrées comme elles doivent l'être, ce grand avenir n'est pas très éloigné. Et si je suis frappé du progrès et du développement qui s'annoncent pour les anciennes provinces, je me rends également compte du grand avenir, de la grande prospérité, de la grande accumulation de richesse—richesse au delà des rêves des plus ambitieux—qui attendent le colon vigoureux, énergique et capable du grand ouest. Quant à la déclaration faite par le ministre de l'Intérieur, qu'il semble prendre plaisir à répéter de temps à autre, que les membres de l'opposition se montrent irréconciliablement hostiles au projet soumis à la Chambre, qu'on me permette de dire ceci : Je n'ai pas mission de parler au nom des membres de la gauche. Je n'ai pas mission d'exprimer leurs sentiments. Je ne fais que donner cours à mes propres opinions. Mais j'ai des oreilles qui peuvent entendre, et une certaine somme d'intelligence, et rien de ce qui m'est parvenu ne justifie l'interprétation donnée à notre attitude par l'honorable ministre. Mais je reconnais bien que, si nous faisons entrer en ligne de compte tous les faits, toutes les circonstances, il ne peut manquer de se produire dans une grande mesure une hostilité irréconciliable au projet qui nous est soumis. Mais il y a une distinction importante à faire entre hostilité irréconciliable à un projet en particulier, et hostilité à toute mesure, quelque sagement conçue qu'elle soit, pour l'avantage de l'ouest. Observons en passant que ces messieurs de la droite sont unanimes à désigner ce projet ou dessein par le mot " scheme " (mot anglais qui n'est pas toujours pris dans un sens favorable) ; et à mon avis on ne pouvait choisir de meilleur terme pour le désigner. Or, si les conservateurs sont irréconciliablement hostiles à ce projet particulier, je ne sache pas qu'il y ait d'hostilité dans les rangs du parti conservateur, dans la Chambre, ou au dehors, à une politique bien mûrie pour le développement de l'ensemble de notre grand pays. Tous et chacun de nous reconnaissons qu'il est d'importance et de nécessité premières de prendre tous les moyens raisonnables pour assurer le transport sur les marchés universels des produits du grand ouest. L'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), de même que le ministre de l'Intérieur, a demandé si le Canada était en état de soutenir la dépense nécessitée par l'exécution de ce dessein. Qu'on me permette de dire à la Chambre que le Canada est en état de payer le prix de tout ce dont il a besoin, de tout ce qui tend à son développement, de tout ce qui pourra lui être de bon rapport. Par conséquent, parlant pour moi-même (et je pense être d'accord avec l'opinion générale des membres de la gauche), je suis prêt en aucun temps à ratifier toute dépense de nature à assurer le développement général du pays. Mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, et mon honorable ami le député de Gaspé se trouvent associés à un autre égard ; l'association, M. l'Orateur, est à l'ordre du jour. Le projet à l'étude nous présente le régime d'association le plus compliqué qu'on ait jamais conçu par rap-

port au gouvernement parlementaire dans notre pays.

L'un et l'autre de ces messieurs, par une singulière coïncidence, ont exhumé tous les journaux de novembre dernier pour montrer que nombre de particuliers en vue, réputés dans le commerce et dont les opinions ont du poids, ont exprimé l'avis qu'un projet convenablement conçu et assuré des fonds nécessaires en vue du développement rapide de l'ouest serait acceptable. Ils ont cité l'honorable député de Toronto (M. Brock) ; et il n'y a personne en cette Chambre pour qui j'aie un plus grand respect. Les paroles qu'ils ont citées de lui avaient le mérite de la brièveté. Mais où est le contexte ? J'aimerais à le lire ; mais même si l'honorable député s'est prononcé sans réserve en faveur du présent dessein, s'il ne s'est pas borné à dire qu'il approuverait tout ce qui serait de nature à favoriser le développement général du pays, je me verrais contraint, sans rien perdre de mon respect pour sa sincérité, de refuser de le suivre sur ce terrain. Même si les honorables députés de la droite étaient en mesure de citer les opinions de membres de la gauche appuyant le projet à l'étude—ce qu'ils n'ont pas pu faire jusqu'à présent—ce ne serait pas une preuve convaincante de son excellence. Une hirondelle ne fait pas l'été ; et une bouchée—même de $13,000,000, si l'on accepte les chiffres de l'honorable premier ministre—ne suffira pas pour apaiser la faim du sénateur Cox et de ses suivants.

J'en viens maintenant à la question que l'honorable ministre de l'Intérieur est seul à poser, autant que j'ai pu en juger. Il nous a raconté une histoire des bestiaux mexicains.

M. BENNETT : C'est le bœuf du Texas.

M. LENNOX : Oui, le bœuf borgne. Il nous a conté que l'ouest l'année dernière avait eu besoin de 50,000 jeunes bestiaux, que 25,000 en furent obtenus dans l'Ontario et que les autres 25,000 dûrent être importés du Mexique. Pourquoi ? Par suite de l'absence de moyens suffisants de transport. Si je ne me trompe, il a dit qu'ils ne pouvaient être obtenus dans la province de Québec, à cause du manque de moyens suffisants de transport. On avait pu en obtenir 25,000 dans Ontario, mais on n'avait pu obtenir les 25,000 autres dans Québec. Naturellement, nous ne pouvons mettre en doute la véracité de l'honorable ministre. Nous devons supposer qu'il a le respect de la vérité, et qu'il est doué d'un bon sens au moins ordinaire. Mais il est difficile de se rendre compte comment il a pu faire la déclaration que je viens de signaler, si ce n'est dans l'hypothèse qu'il a été emporté par une imagination trop exubérante. N'avons-nous pas les mêmes moyens de transport à partir de la province de Québec qu'à partir de la province de l'Ontario ? L'affirmation est erronée. L'examen des faits révèle que l'honorable ministre a été mal renseigné—car je ne veux pas reconnaître d'autre cause à l'inexactitude de sa déclaration—et il lui aurait suffi d'étudier quelque peu la situation pour corriger son erreur. Voici la déclaration :

> Il y a encore un autre trafic dont je dirai quelques mots. C'est celui des bestiaux. Je citerai à la Chambre un ou deux faits qu'elle ignore peut-être, vu qu'il n'en a pas encore été question. Une des grandes industries des Territoires du Nord-Ouest consiste dans l'engraissement des bestiaux, par opposition à l'élevage. L'an dernier, on a importé dans les territoires pas moins de 50,000 jeunes animaux, achetés par les propriétaires de ranches, pour être engraissés et expédiés sur le marché anglais. Où achète-t-on ces animaux ? Il en est venu 25,000 de la bonne vieille province d'Ontario, et M. Crawford, le député conservateur d'une des divisions de Toronto, à la législature provinciale, prétend qu'on n'a pas actuellement les facilités nécessaires pour expédier les animaux au Nord-Ouest ; il veut que le Grand-Tronc-Pacifique soit construit ? On les a fait venir du Mexique. Dans une seule année, nous avons fait venir 25,000 animaux maigres du Mexique, parce que nous n'avons pas les facilités de transport suffisantes pour venir les chercher dans l'est du Canada.

Je ne connais pas personnellement M. Crawford. Je l'ai connu en sa qualité d'homme politique ; j'ai eu le plaisir de lire ses discours. Mais si les discours sont une indication de l'intelligence,—et dans ce cas, que Dieu préserve certains honorables députés de la droite,—si les discours d'un particulier donnent la mesure de son esprit, je considère M. Crawford un homme raisonnable, intelligent et pratique. C'est la réputation qu'il a. Je sais que dans une compagnie où je me trouvais (certains honorables députés diront que ce que je vais dire n'est pas un certificat très concluant des talents de M. Crawford), je sais que dans cette localité où, en compagnie de quelques autres j'allais adresser la parole, il était reconnu que si nous pouvions nous assurer de M. Crawford, nous aurions un homme exceptionnellement fort.

M. CLARKE : C'est un homme capable.

M. LENNOX : Pensez-vous que M. Crawford ait jamais, dans la législature de l'Ontario, ou ailleurs, été assez sot pour demander au peuple canadien de construire un chemin de fer coûtant de $150,000,000 à $200,000,000 dans le but de transporter des jeunes bestiaux de l'Ontario au grand Ouest. Mon honorable ami dit que la difficulté au sujet du transport des bestiaux provenait d'un manque de wagons. Nous ne sommes pas dépourvus de toute connaissance en cette Chambre, et le peuple au dehors en connaît bien davantage. Je suis bien prêt à laisser le pays décider si l'honorable ministre est dans le vrai lorsqu'il nous donne à entendre qu'il y a insuffisance de wagons de transport de l'est à l'ouest. Si c'est le cas, nous n'en avons jamais entendu parler. J'ai compris,—et je suis en mesure d'en connaître quelque chose,—j'ai compris et constaté que

les wagons à marchandises retournent vides dans l'ouest. Notre grande mesure de prospérité sera atteinte lorsque ce pays de l'ouest sera si densément peuplé que des chargements en retour par terre et par eau seront expédiés de l'est à l'ouest. Dans le même passage l'honorable ministre nous parle de la congestion du trafic dans l'ouest qui a entravé le commerce là-bas. Il voudrait nous donner à entendre que ces marchands ayant acheté leurs marchandises en Europe, ou dans les grandes maisons de gros de Montréal et de Toronto, le trafic des marchandises à destination de l'ouest a été si considérable qu'il s'est produit un encombrement et que les marchands n'ont pu obtenir livraison de leurs marchandises. Je ne mets pas en doute l'honnêteté et la bonne foi de mon honorable ami. Il est encore moins en position de juger du mérite de cette mesure que certains autres députés. Il a été absent la plus grande partie de la session. Il est revenu en grande hâte. Il s'est renseigné, pour ainsi dire, sur le bout du pouce. Il n'a pas digéré son plaidoyer. Et ce serait trop exiger du peuple que de lui demander de digérer quelques-uns des arguments doit il s'est servi. Quoi, il y avait encombrement de marchandises à destination de l'ouest ? J'en serai très heureux lorsque cela se produira. Ce sera l'apogée de notre prospérité lorsque, sur les grands lacs et sur les chemins de fer, on sera aussi activement occupé à expédier des marchandises vers l'ouest qu'à transporter vers l'est les produits de l'ouest. Quiconque a étudié la question, quiconque a lu l'article écrit, il y a quelques mois (ou peut-être y a-t-il un an ou plus) dans le " Canadian Monthly ", par Edward Farrer, doit saisir l'importance et la portée de ce fait, dont, je l'espère, les membres du cabinet prendront note : c'est lorsque nous aurons des chargements de retour pour alimenter une vaste population dans l'ouest, que nous serons assurés du libre maniement de nos moyens de transport, que nous en retirerons le plus d'avantages, que nous pourrons réduire les frais de transport par terre et par eau, c'est-à-dire par une voie combinant les transports par eau avec ceux par terre ; et ce sera le mode que l'on adoptera finalement pour le transport des produits de l'ouest à l'est.

Maintenant, le ministre de l'Intérieur cherche à montrer ce que le premier ministre a trouvé important d'établir (sans y réussir toutefois), que la nécessité se fait sentir d'un chemin de fer comme celui qu'on se propose de construire. Lorsque j'en viendrai à ce point, je produirai mes preuves; je me propose de ne rien avancer que je ne puisse appuyer d'une preuve, sinon d'une preuve concluante, du moins d'une preuve qu'il soit raisonnable de présenter à une assemblée délibérante.

Avant de discuter cette question, je veux dire un mot des anciennes provinces. Ainsi que je l'ai déjà dit, le parti conservateur est disposé à rendre justice au Nord-Ouest ; nous voulons même faire davantage que lui rendre simple justice, à cause des développements dont il est susceptible. L'ouest connaît les bonnes dispositions du parti conservateur à son égard, et il a montré qu'il avait confiance dans ce parti aux dernières élections du Manitoba. Le passé du parti conservateur est une suite ininterrompue d'actes généreux à l'égard de l'ouest. Mais bien que je parle ici de l'est et de l'ouest, je veux dire, comme représentant du centre du pays, comme représentant la vieille province d'Ontario, que les intérêts de l'est et de l'ouest sont maintenant communs. Il n'y a plus d'Est, il n'y a plus d'Ouest, il n'y a plus de Nord, il n'y a plus de Sud, nous n'avons plus qu'un seul pays, et le plus tôt nous ferons disparaître ces distinctions, le plus tôt nous nous unirons comme des Bretons, dans la grande lutte pour le progrès, le plus tôt nous réaliserons les grandes espérances que nous font entrevoir les honorables députés de la droite.

Le réseau du Grand Tronc s'étend à 45 villes et villages dans les provinces d'Ontario et de Québec. Ces villes donnent une population de 1,000,940 âmes. J'inclus la ville de Trois-Rivières, et c'est la seule au sujet de laquelle on pourrait contester ma prétention. Si donc le nouveau chemin ne touche pas à ces villes et villages avec leur million et plus d'habitants, si vous exportez du Canada par une route courte et directe les produits bruts du pays, si c'est là votre politique au lieu de développer l'agriculture et le commerce, deux industries qui vont ensemble, si vous isolez ces 45 villes et villages, vous enlevez à leurs artisans, à leurs ouvriers d'élite et à leurs marchands les profits que leurs aurait apporté le commerce avec l'ouest. Le gouvernement paraît croire que l'ouest ne sera jamais qu'un pays agricole. Il se trompe. L'ouest possède l'énergie et l'audace nécessaires pour contruire de grandes usines ; sa population augmente continuellement et consommera avant longtemps une grande partie des produits de la terre. Ce n'est pas en prenant la route la plus courte entre les deux océans, route qui donne encore 3,000 milles à parcourir, que vous allez développer les industries du pays.

Les mines, par exemple, fourniront un grand marché à plusieurs de nos produits. La grande politique inaugurée par sir John Macdonald en 1878 n'était pas simplement une politique fiscale, et c'est là où mon honorable ami fait une grande erreur. C'était une politique de protection et de développement de toutes nos grandes industries. Conséquemment, je ne veux pas d'une politique qui nuira à une grande partie des producteurs du pays. Il nous faut protéger nos villes et d'Ontario et de Québec, et non pas adopter une politique qui sera à leur détriment.

Le gouvernement a vu la faiblesse de ce projet. Vous vous rappelez, M. l'Orateur, que ce bill du Grand Tronc-Pacifique a été tellement modifié et mutilé que son parrain, l'honorable député de Simcoe-nord (M. Mc-

Carthy) ne pouvait plus le reconnaître. A mesure que le comité discutait le bill, le gouvernement essayait de donner satisfaction aux différentes villes qui sont au sud du tracé projeté. Mais ces embranchements ne leur donneront aucun avantage. Vaudrait tout autant essayer de détourner le trafic d'entier parcours sur ce chemin de fer au bénéfice des villes du sud, comme l'honorable ministre projette de le faire. C'est chose décidée que le projet du gouvernement sera adopté par le parlement, mais j'appelle l'attention du champion des ouvriers dans ce parlement et je le mets en garde contre les effets désastreux que ce chemin va avoir sur les classes ouvrières. Bien que je désirerais aider à l'honorable ministre autant que je pourrais, ma politique serait de renforcer le centre, de développer le pays comme l'Angleterre a fait l'empire en réunissant les produits de toutes ces colonies au centre, et en les faisant bénéficier de l'échange. Telle a été la politique des gouvernements conservateurs qui ont creusé et agrandi nos voies d'eau, et sans regarder à la dépense, construit le chemin de fer du Pacifique Canadien sur les bords des lacs Hurons et Supérieur. Allons-nous maintenant faire en sorte que tous ces frais soient perdus ? Je proteste au nom du comté que je représente et de ses centres industriels,—je n'ai pas besoin de mentionner Collingwood, parce que je vois que mon honorable ami de Simcoe-nord (M. McCarthy) est ici, et je n'ai aucun doute qu'il se rend compte de l'importance du chemin de fer projeté. Je sais que mon honorable ami est dans cette Chambre depuis plus longtemps que moi et qu'il occupe une position unique, celle de chef d'un grand parti—le parti McCarthy. Je sais que mon honorable ami s'est moqué de moi lorsque j'ai déclaré l'autre jour que je voulais accepter pour chef mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster) lorsqu'il s'est fait le champion ardent d'un certain projet. Il est vrai que le parti de mon honorable ami est diminué. M. Stubbs a reçu sa récompense. Quant à son autre partisan nous avons pour lui le plus grand respect, et je n'en parlerai pas.

Mais mon honorable ami n'est pas satisfait de son partisan. Tous deux votent toujours ensemble, et lorsqu'un parti est aussi solidement uni que cela, il tient la balance du pouvoir. Ce n'est pas comme les partis dont quelques membres veulent toujours se séparer. Le parti de mon honorable ami est compact ; sa position dans l'histoire est unique. Conséquemment, je perdrais mon temps si j'essayaias de détourner mon honorable ami et son parti de la direction pernicieuse dans laquelle il s'est engagé, direction qui est contraire aux intérêts de mon comté, et qui va rendre inutiles toutes les dépenses que l'on a faites pour améliorer le port de Collingwood, et fera perdre en même temps au pays tous les bénéfices qui seraient résultés de l'octroi que nous avons voté l'année dernière en faveur de la construction des vaisseaux. J'ai peine à croire que mon honorable ami, bien qu'il ne m'estime pas autant que je le voudrais, parce que j'ai accepté comme chef de file un député probablement plus jeune que moi, j'ai peine à croire, dis-je, qu'il fera la sourde oreille à mon appel. S'il ne veut pas m'écouter, j'espère au moins qu'il ne sera pas indifférent aux intérêts du comté dont je représente une partie, un comté qui lui fit l'honneur de l'élire lorsqu'il était encore tout jeune homme en souvenir de feu M. Dalton McCarthy, et à cause de l'estime qu'on portait à cet homme de talent. En parlant ainsi je ne manque pas de respect à l'honorable député, mais je veux rendre justice à tout le parti.

M. McCARTHY : Ce parti vous a bien servi en 1896.

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

M. LENNOX : Je ne sais ce que l'honorable député veut dire. Il parle de l'élection de 1896, lorsque j'ai été battu. M. Dalton McCarthy ,dont je respecte la mémoire, bien que je n'avais pas les mêmes idées que lui en politique, était candidat et possédait l'estime personnelle des électeurs de Simcoe-nord ; affection qu'il avait gagnée en se faisant le défenseur d'une grande politique. La lutte se faisait entre trois candidats, lutte incertaine, comme toutes les luttes tripartites. M. Stuart, le surintendant actuel des forêts, était le candidat du soi-disant parti de la réforme.

M. l'ORATEUR : Je ne veux pas interrompre l'honorable député (M. Lennox), mais je crois qu'il s'écarte un peu de la question.

M. LENNOX : C'est pourtant une bonne histoire.

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

M. LENNOX : M. l'Orateur, je sais que vous ne m'empêcheriez pas de parler si je me tenais dans les limites du sujet. Je me bornerai donc à dire que j'ai reçu l'appui du parti conservateur dans Simcoe-nord, et que j'en suis fier. J'ai été défait, mais les électeurs connaissent mieux maintenant, et je n'hésite pas à dire qu'aux prochaines élections ils donneront un verdict qui ne sera pas à l'avantage de l'honorable député de Simcoe-nord. Mais je ne suis pas un homme qui garde rancune. L'autre jour, lorsque j'ai parlé de l'attitude de l'honorable député sur cette question, je me suis borné à faire une proposition qui, je crois, sera en harmonie avec les vues de tous les honorables députés de cette Chambre. Je dois admirer l'attachement au gouvernement dont fait preuve le parti dont je viens de parler. C'est de l'indépendance dans le sens que l'honorable député donne à ce mot ; indépendance à l'égard de ses électeurs, indépendance des traditions, car l'honorable député s'occupe fort peu aujourd'hui du parti conservateur qui lui a pourtant rendu de grands services politiques dans le passé. Je n'ai aucun doute que lorsque

nous reviendrons au pouvoir il ne nous ménagera pas son appui. Nonobstant ce qui s'est passé, puis-je encore espérer que mon honorable ami abandonnera pendant quelque temps le Grand-Tronc-Pacifique, et votera dans les intérêts du comté de Simcoe-nord. J'ai le droit de lui poser cette question ; j'ai le droit de lui demander s'il négligera les intérêts de Simcoe-nord, s'il fera perdre à Collingwood, au grand township de Nottawasaga et à tout le territoire environnant, les avantages que le gouvernement conservateur d'autrefois et le gouvernement libéral d'aujourd'hui lui ont conférés ?

Les intérêts ouvriers sont représentés dans le cabinet par le ministre du Travail (Honorable sir William Mulock). Les intérêts de la ville de Toronto sont associés étroitement aux intérêts de la grande circonscription de York-nord. L'honorable ministre du Travail représente cette division électorale et il représente aussi les ouvriers de ce pays. Votera-t-il ce projet, qui non seulement est contraire aux intérêts de la ville de Toronto et de la circonscription de York-nord qu'il représente, mais est contraire aussi aux intérêts de la classe nombreuse des ouvriers dont il devrait être le champion ?

J'ai dit que l'honorable ministre de l'Intérieur s'était efforcé de montrer que ce chemin de fer était nécessaire. J'ai fait remarquer qu'il n'a apporté à l'appui de sa prétention que des extraits de journaux du mois de novembre dernier. Mais j'ai voulu prendre mes renseignements aux meilleurs sources au sujet des besoins de l'ouest. Je suis allé dans l'ouest récemment et je me suis mis en correspondance avec plusieurs de ses habitants. J'ai aussi pour m'appuyer celui qui est probablement le plus compétent à parler au nom de l'ouest, celui qui a donné la preuve qu'il était capable de résoudre le problème de transport dans le Manitoba et dans l'ouest, je veux parler de l'honorable M. Roblin. Le 10 août M. Roblin accorda au "News" une entrevue au cours de laquelle il disait :

Le peuple du Manitoba et de l'ouest est fortement opposé à toute aide en argent ou en terres en faveur du Grand-Tronc-Pacifique comme route toute canadienne d'une océan à l'autre, parce qu'il n'y voit aucun profit pour l'ouest.

L'entreprise paraît être toute dans l'intérêt du sénateur Cox et autres, a dit l'honorable R. P. Roblin, premier ministre du Manitoba, au représentant du "News" à l'hôtel King Edward.

M. Roblin vient de passer par l'épreuve des élections générales au Manitoba; il a été en rapports constants avec les habitants de l'ouest, et il est certainement en mesure de connaître leur sentiment. Il dit que les habitants de l'ouest ne voient aucun avantage matériel dans le nouveau chemin, et s'il en est ainsi, comment le gouvernement peut-il s'attendre à trouver une mine dans ce projet ?

Continuant, M. Roblin a dit que les habitants de l'ouest aurait préféré le prolongement du chemin de fer Intercolonial depuis Montréal jusqu'à Depot-Harbour par le Canada-Atlantique que le gouvernement aurait alors acheté. Le sentiment était aussi favorable à la construction d'un prolongement du Canada-Atlantique depuis Parry-Sound jusqu'à la ligne principale du Canadien du Pacifique près de Sudbury, afin d'abréger le transport par voie ferrée entre l'Ontario et le Manitoba. L'honorable M. Blair a fidèlement représenté les vœux de l'ouest concernant le prolongement de l'Intercolonial dans le discours qu'il a prononcé dans la Chambre des communes, hier. La population du Manitoba est une population composée d'hommes entendus aux affaires et la construction du Grand-Tronc-Pacifique projété n'a soulevé chez elle aucun enthousiasme, pour la simple raison qu'elle n'y voit aucun bénéfice pour l'ouest.

Au sujet de ce chemin de fer projeté, depuis la voie du Canada-Atlantique près de Parry-Sound jusqu'à Sudbury, je puis dire que le jour même que cette entrevue était publiée dans les journaux de Toronto, j'ai vu à Sudbury les ingénieurs de ce chemin en train de travailler à l'établissement de la ligne. L'ingénieur en chef était là, installant ses bureaux, et il m'a dit qu'une soixantaine de milles du chemin seraient construits cet automne.

Mais, est-ce que la construction du Grand-Tronc-Pacifique ne serait pas avantageuse aux marchands et aux manufacturiers de l'est de même qu'au commerçant de l'ouest en créant une concurrence au Canadien du Pacifique et en réduisant les taux de transport entre Ontario, Québec et le Manitoba ?" demanda le reporter.

"Je ne le crois pas" répondit M. Roblin. "Ce chemin sera purement et simplement le Grand-Tronc-Pacifique en dépit de toutes les déclarations contraires." M. Roblin cantinua disant que rien n'indiquait le désir de la part du gouvernement de réduire les taux de fret excepté dans le cours ordinaire des évènements.

"Qui demande la construction de ce chemin de fer ?" continua le premier ministre du Manitoba, "je n'entends personne qui la demande. Le Manitoba aujourd'hui a assez de chemins de fer, car la distance moyenne de l'éloignement d'un cultivateur d'un chemin de fer dans le Manitoba n'est aujourd'hui que de cinq milles environ. Le Canadien du Pacifique et le Canadian Northern peuvent suffire pendant les prochains 20 ans à tous le besoins de l'ouest. Ce qu'il nous faut c'est une plus grande quantité de wagons.

Je veux donner à la Chambre maintenant quelques statistiques concernant le matériel roulant. Les experts en questions de chemins de fer s'accordent à dire que la capacité de transport d'un réseau est en raison directe de la quantité de son matériel de roulement. Si l'on prend les chiffres publiés en 1902 dans la brochure intitulée "Facts" par les promoteurs de ce transcontinental, nous trouvons que l'outillage des principaux chemins de fer du Canada est comme suit:

	Total en Canada.	Quantité par 100 milles.
Locomotives..	2,344	12
Voitures à voyageurs..	2,644	13
Wagons à marchandises.. ..	68,875	365

Les wagons à marchandises sont répartis comme suit entre les grands chemins de fer du Canada :

	Quantité totale.	Quantité. par 100 milles.
Ch. de fer du Grand Tronc..	24,462	775
Ch. de fer de l'Intercolonial.	9,689	774
Ch. de fer Can. du Pacifique.	21,342	291
Ch. de fer Can. Northern...	1,760	141

Les locomotives comme suit :

	Quantité totale.	Quantité par 100 milles.
Ch. de fer du Grand Tronc..	705	22
Ch. de fer de l'Intercolonial.	280	21
Ch. de fer Can. du Pacifique.	745	10
Ch. de fer Can. Northern.—	47	4

Je vais analyser ces chiffres. Il manque 146 locomotives au chemin de fer Canadien du Pacifique pour atteindre la moyenne des autres chemins de fer du Canada ; et lorsqu'on songe au grand nombre de petits chemins de fer locaux qui souvent n'ont qu'une ou deux locomotives, on comprend la nécessité pour le chemin de fer Canadien du Pacifique d'augmenter son matériel roulant. Il manque cent locomotives au "Canadian Northern" pour atteindre la moyenne ; ce qui fait 246 pour ces deux compagnies. Il manque au chemin de fer Canadien du Pacifique 5,402 wagons à marchandises et au "Canadian Northern" 2,800, ce qui fait pour ces deux compagnies un total de 7,202 wagons de moins que la moyenne des autres chemins de fer du Canada. Y a-t-il quelques raisons pour que ces deux grands chemins de fer ne possèdent pas dans un avenir prochain un matériel roulant égal à celui du Grand Tronc ? L'Intercolonial est pourvu d'un matériel égal à celui du Grand Tronc ; nous avons dans ce matériel un fonds magnifique, acheté je l'admets, à grands frais avec l'argent du Canda, mais il constitue un bon point de départ pour aider au développement du Nord-Ouest. Pour avoir un matériel égal, en proportion de la longueur de sa ligne, à celui du Grand Tronc, le chemin de fer Canadien du Pacifique devrait avoir 883 locomotives de plus qu'il n'a et le "Canadian Northern" 225, soit un total de 1,108 pour les deux compagnies. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a 33,872 wagons de moins que le Grand Tronc et le "Canadian Northern" 7,925, soit une infériorité pour les deux compagnies de 41,794 wagons. Ces chiffres ne nous montrent-ils pas que si le chemin de fer Canadien du Pacifique et le "Canadian Northern" avaient le dixième de ce matériel il n'y aurait d'ici à plusieurs années ni encombrement, ni délai dans le transport des produits de l'ouest.

On aurait alors sur ces deux lignes 1900 locomotives au lieu de 792, 64,900 wagons au lieu de 23,102 ; en d'autres termes le matériel roulant actuel de ces deux chemins de fer serait trois fois plus grand. Mais qu'on ne se méprenne pas sur mes intentions. En donnant ces chiffres je ne veux jeter aucun blâme sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ni sur le Canadian Northern. Ce dernier chemin se développe rapidement. Ses propriétaires ont porté leurs efforts plutôt vers la construction que vers l'outillement de leur chemin, et il n'y a aucun doute que lorsque la Chambre s'assemblera l'année prochaine le Canadian Northern aura augmenté son matériel considérablement. Quant au chemin de fer du Pacifique, bien qu'il n'ait pas une proportion de wagons aussi forte par mille que le Grand Tronc, il en a un aussi grand nombre en totalité. Il ne faut pas oublier que le Grand Tronc existe depuis un demi siècle et que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'existe que depuis quelques années comparativement, et il traverse un pays rempli de grandes difficultés, difficultés que du côté de la droite on a déclaré être insurmontables. Prenant ces faits en considération, nous devrons donc féliciter la Compagnie du Pacifique de la situation dans laquelle elle se trouve aujourd'hui. On nous a dit que cette compagnie avait commandé 225 locomotives nouvelles et 2,000 wagons. Ce matériel est peut-être déjà sur la ligne et facilitera grandement le transport du grain dans l'ouest. Ce qu'il nous faut ce n'est pas tant un nouveau chemin de fer qui va doubler les dépenses actuelles, mais un matériel plus considérable sur les chemins en exploitation—un matériel égal au moins à celui du Grand Tronc.

J'ai cité il y a quelques instants les déclarations de M. Roblin, qui jouit de la confiance de la population manitobaine à un degré qui a rarement été atteint par aucun autre homme public. Je doute cependant que le gouvernement accepte le témoignage de M. Roblin, car il n'a pas de confiance en lui, mais je vais appeler un témoin dont le gouvernement ne pourra pas nier l'autorité, un homme que l'honorable chef du gouvernement a publiquement déclaré être la meilleure autorité en questions de chemin de fer au Canada ou sur le continent américain, un homme enfin que le gouvernement voulait avoir comme président de la commission des transports. Je veux parler de sir William Van Horne. Voici ce que sir William dit :

> Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ou tout autre chemin de fer passant entièrement sur le sol Canadien ne transporteront jamais volontairement par voie de fer exclusivement au nord des Grands Lacs, jusqu'à un port canadien, de l'Atlantique, du blé destiné à l'exportation, pour la simple raison qu'il n'y aura jamais de profit dans ce transport, et la construction d'un chemin de fer entièrement canadien d'un océan à l'autre ne résoudra jamais le problème du transport dans l'ouest.

Je ne pourrais trouver de meilleur témoin que la personne même que le gouvernement avait choisie pour résoudre le problème des transports. Cette déclaration est une condamnation aussi directe et aussi juste du

projet du gouvernement qui pouvait être faite. Sir William Van Horne continue comme suit :

Le chemin de fer Canadien du Pacifique a expédié par ses steamers sur les grands lacs depuis Fort-William jusqu'a Owen-Sound et de là dans l'est par voie ferrée ou par Buffalo ou le canal Erié tout le blé qu'il a pu. La Compagnie du Pacifique n'aime pas à faire le long trajet autour des grands lacs, parce que le transport n'y est pas profitable, et la plus grande partie du grain qui a été transportée par cette route pendant les mois d'hiver était destinée aux meuniers d'Ontario qui voulaient tenir leur minoteries en opération pendant la froide saison. Trop de gens qui ignorent complétement la situation se mêlent de parler d'un chemin de fer tout canadien.

C'est très sévère à l'endroit de l'honorable premier ministre. Sir William Van Horne continue :

Beaucoup de gens ne tiennent pas compte du coût de construction d'un chemin de fer à travers un pays comme les bords des lacs Huron et Supérieur. On semble aussi oublier qu'il faut tenir en bon état de réparation cette partie improductive du réseau, et dont la construction a couté aussi cher que celle d'un pont ; il n'y avait pas de profit à construire ce chemin à cet endroit, mais il fallait qu'il fût construit et il faut qu'il soit entretenu. La Compagnie du Pacifique a été obligée de dépenser sur cette partie du chemin qui traverse ce pays de roches et de montagnes tout l'octroi de $25,000,000 qu'elle a reçu du pays, et un partie de l'argent provenant de la vente de ses terres.

Sir William a refusé de parler du service des steamers rapide sur l'Atlantique ; il n'a pas voulu exprimer d'opinion directe sur la situation à Ottawa au sujet du nouveau chemin de fer ; de fait a-t-il dit : "Je ne lis absolument rien de ce que l'on écrit à propos du projet du Grand-Tronc-Pacifique."

Que les honorables ministres veuillent bien me suivre et nous allons résumer les citations. Il y a d'abord M. Roblin qui prétend que ce chemin de fer n'est demandé par personne, qu'il est inutile et ne serait d'aucun bénéfice une fois construit. Il y a peu de chose à ajouter à cela, et le seul point que nous avons à élucider est de savoir si M. Roblin est bon juge en la matière ; ensuite sir William Van Horne qui dit que ce chemin de fer n'est pas une solution de la question des transports, que c'est un projet ni pratique ni raisonnable. Personne ne doute de la compétence de sir W. Van Horne en ces matières. Il y a des années qu'il s'occupe de chemins de fer, et le gouvernement l'avait désigné pour être président de la commission des chemins de fer qui devait étudier et résoudre la question des transports.

J'ai un autre témoin dont le témoignage, s'il n'est pas accepté par les membres du cabinet, devrait l'être au moins par leurs partisans, un homme dont ils se disaient fiers : je veux parler de l'ex-ministre des Chemins de fer. Cet ancien ministre nous a dit qu'il s'était séparé de ses collègues à grand regret, et que la seule raison qui l'avait porté à sortir du cabinet était l'intérêt du pays, parce qu'après réflexion, il s'était aperçu que le projet était absolument insoutenable. Et ce n'est pas tout. Nous avons en outre la déclaration des promoteurs de ce chemin de fer. Je ne les lirai pas de nouveau ; les conclusions sont à peu près les mêmes que celles des témoins que je viens de mentionner. Mais je pourrais répéter ici ce que j'ai dit dans une autre occasion, à savoir qu'il n'y a pas d'habitants ni dans la section des lacs ni dans celle des prairies, et encore moins dans celle des montagnes où les difficultés de constuction seront considérables. Dans aucune de ces déclarations il n'est question de diminuer l'encombrement du trafic dans les territoires traversés par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Canadian Northern. On nous annonce le nouveau chemin comme une route de colonisation et d'immigration. On cite l'exemple du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a ouvert l'ouest, et on dit que ce chemin de fer aura l'effet d'amener une population nombreuse dans le pays qu'il traversera ; n'ai-je pas raison de conclure——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. LENNOX : Lorsque les honorables députés de la droite, M. l'Orateur, auront fini d'interrompre, je leur dirai qu'il ne manque pas de gens qui crient avant d'être sortis du bois, et je crois que ceux qui applaudissaient il y a quelques jours lorsque ce bill a été déposé, changeront de ton lorsqu'ils seront devant leurs électeurs. Ils ne riront pas tant. Je vois que l'honorable député de Simcoe-nord, M. McCarthy,——

M. GOURLEY : Donnez-lui une nouvelle râclée.

M. LENNOX : Non, je veux seulement lui dire un mot. Je vois que l'honorable député est toujours le premier à m'interrompre. Je suppose que ses interruptions partent d'un bon naturel. Il veut sans doute me permettre de prendre un instant de repos. Mais c'est lui qui donne le signal des interruptions, et je lui souhaite beaucoup de plaisir lorsqu'il retournera devant ses électeurs de Simcoe-nord. Il a eu bien soin, cependant, ainsi que la fait remarquer l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) de faire mettre Barrie, sa ville natale, en dehors de sa division.

M. BENNETT : Les électeurs de Barrie lui auraient servi la soupe chaude.

M. LENNOX : Je me demandais donc si je n'avais pas raison de conclure de ces faits que le question d'encombrement du trafic de l'ouest comme celle du droit de transit ne sont venus qu'après coup. Je crois que c'est la conclusion à laquelle en viendront tous ceux qui examinent la question froidement et ne se courbent pas sous le joug du parti, et le prétexte que l'on a inventé de l'encombrement du trafic et du danger de perdre le droit de transit n'a été trouvé qu'après coup

et pour justifier un projet absolument injustifiable, ainsi que l'a prouvé l'ex-ministre. Je concède que mes honorables amis ministériels ne se laissent guider que par les meilleurs motifs. L'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) a prétendu que l'ex-ministre des Chemins de fer avait montré beaucoup d'humeur et d'animosité dans son discours. Mais ce n'est pas ce que l'honorable ministre de l'Intérieur a dit. Ce dernier prétend que l'ex-ministre des Chemins de fer n'a été guidé que par les motifs les plus élevés et par le désir de servir les meilleurs intérêts du pays. Je laisserai l'honorable ministre de l'Intérieur et l'honorable député de Gaspé régler entre eux ce différend, mais je veux demander au gouvernement s'il sait qu'il fait fausse route.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Non, il ne le sait pas.

M. LENNOX : Il le saura dans quelques minutes, car je vais lui citer une très haute autorité. Il y a beaucoup de choses que le gouvernement ignore, et que ses partisans ignorent aussi ; on les dirait toujours perdus dans les ravins. Les honorables députés peuvent continuer à m'interrompre si ça leur fait plaisir. Je dis que le gouvernement sait qu'à l'exception de l'insuffisante quantité de matériel roulant, nous avons d'amples moyens de transporter le grain de l'ouest, et qu'un ministre de la couronne l'a catégoriquement affirmé. Que va faire ce ministre ? Allons-nous avoir une autre démission ? C'est ce qu'a déclaré un membre influent du gouvernement qui était dans cette Chambre, ce matin. Nous avons perdu deux hommes de talent pendant cette session et trois auparavant. Feu sir Oliver Mowat a quitté le cabinet lorsqu'il était encore dans toute sa vigueur ; sir Louis Davies s'est retiré dans une position plus sûre, et nous avons perdu aussi feu l'honorable David Mills, passé à la magistrature. Il y a une différence entre rester dans le cabinet jusqu'à la mort et en sortir volontairement. Pendant cette session deux ministres ont quitté le cabinet, parce qu'ils n'approuvaient pas le gouvernement. Mais allons-nous en perdre un autre? J'ai dit que c'était un ministre puissant. Je suppose que la Chambre a deviné de qui je veux parler, car les hommes puissants sont faciles à reconnaître. Je veux parler de l'honorable ministre de l'Agriculture, qui a répondu le 7 mai de la session dernière à l'excellent discours de l'honorable député de Perth-nord (M. McLaren) sur la question de transport, principalement sur les transports par voies d'eau. L'honorable ministre de l'Agriculture est un membre influent du cabinet, mais je crois qu'il sera forcé de démissionner, à moins qu'il n'ait changé d'avis depuis cette époque. Voici ce qu'il dit à la page 4,377 :

Les voies navigables du Canada sont de beaucoup supérieures à celles des Etats-Unis. Mais le gouvernement est déjà à l'œuvre pour combler cette lacune, et de grands travaux se font à cet endroit, et quand ils seront terminés je

crois que Port-Colborne fera une concurrence sérieuse à Buffalo, sous le rapport des avantages qu'il offrira pour le transbordement du grain et autres produits, des navires des grands lacs aux navires qui naviguent dans les canaux. . . . . Ce fait seul met nos voies navigables au-dessus des voies navigables des Etats-Unis, où aucun navire de ce tonnage ne peut apporter une cargaison del'intérieur du pays, jusqu'à un port de mer, sans transborder sa cargaison à Buffalo sur les petits bateaux du canal Erié.

Ceci n'est que l'introduction. Plus loin l'honorable ministre fait sa confession et il déclare ouvertement que nous n'avons pas besoin de plus de chemins de fer ni de plus de transports par eau, ni d'améliorations de canaux ; mais ce qu'il nous faut c'est du matériel roulant pour nos voies ferrées et des navires pour nos canaux. Il continue :

Toute politique mise de côté, je puis dire que le Canada, tant sous le régime actuel que sous l'ancien gouvernement, a dépensé des sommes énormes pour améliorer les moyens de transport. Notre système de canaux est probablement le plus complet et le plus beau du monde entier. Le chemin de fer de l'Intercolonial, le Grand Tronc et le Pacifique Canadien, à l'établissement desquels le pays a fortement contribué, sont aussi un des plus beaux réseaux de l'univers, eu égard à notre population. Le Canada paie aujourd'hui l'intérêt des sommes qui ont été dépensées pour perfectionner nos moyens de transport. Nous ne retirons pas de ces moyens tout le parti que nous pourrions en retirer. Notre système de canaux n'est pas utilisé à la centième partie de ses capacités. Si des capitalistes entreprennants voulaient fournir les navires nécessaires, rien ne pourrait empêcher de faire, au moyen de nos canaux, un trafic dont nous n'avons pas d'idée, et l'entreprise serait très profitable et pour les actionnaires et pour le pays.

Je considère que ni le gouvernement ni le peuple n'ont manqué à leur devoir sous ce rapport. Si nous ne retirons pas de ces sacrifices tous les avantages qu'ils sont susceptibles de rapporter, c'est que notre population a dirigé ses efforts d'un autre côté—nos cultivateurs et nos commerçants s'occupaient de produire et de vendre dans les meilleures conditions possibles. On s'aperçoit maintenant qu'il nous faut de meilleurs moyens de transport, non pas sous forme de canaux ou de chemins de fer, mais sous forme de matériel roulant pour nos voies ferrées et de navires pour nos canaux.

Je n'ai pas besoin d'en citer plus long. L'honorable ministre de l'Agriculture pourra méditer sur ce discours avant de voter. Mais ce serait un changement de front assez brusque à exécuter pour l'honorable ministre que de voter en faveur du projet de chemin de fer en discussion, après avoir dit ce qu'il a dit, à moins qu'il ne consente à déclarer qu'il se trompait alors.

D'autres discours ont été prononcés par des partisans du gouvernement, discours auxquels l'opposition a généralement répondu d'une manière complète. Je veux parler du discours prononcé par l'honorable député qui remplit pour ainsi dire les fonctions de guide du parti et du gouvernement ; c'est un député qui a des principes de haute moralité ; c'est lui qui, lorsqu'il survient une difficulté,

apaise les eaux agitées, donne de bons avis et fait profiter son parti de sa longue expérience parlementaire ; c'est un député enfin qui a dit noir et blanc sur toutes les questions qui ont été discutées dans cette Chambre depuis nombres d'années. Je veux parler de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton).

Lorsque cet honorable député nous a dit ce que nous devrions faire et nous cite des faits et des chiffres, je suis toujours porté à chercher dans le passé ce qu'il a dit sur la même question avant d'accepter ses assertions. Je ne veux pas jeter de blâme sur l'honorable député, mais je vais citer ses propres paroles et c'est lui-même qui va nous peindre son portrait. Dans son discours sur le budget à la session de 1902 voici ce qu'il disait :

Il se dégage de l'histoire de ce régime, un enseignement dont le gouvernement actuel peut faire son profit. Au début du régime Mackenzie, il régnait au Canada un sentiment fort prononcé dans le sens du protectionnisme.

Le parti libéral a caché ses véritables principes pendant longtemps. L'honorable député mettait en garde le ministre des Finances actuel et lui rappelait la faute commise par son parti en 96 ou 98, faute qu'il lui demandait de ne pas répéter. L'honorable député continuait :

Au sein du parti libéral, et parmi les députés, partisans de M. Mackenzie, il s'en rencontrait qui préconisaient le relèvement du tarif et l'inauguration d'un régime protectionniste mitigé. Au nombre des champions de cette reforme on comptait les députés ministériels d'Hamilton et de Montréal, ceux de Toronto et de Brant-sud et moi-même.

C'est la première fois que l'on apprend ces choses. L'honorable député continue :

Les partisans de cette réforme, il est inutile de le dire, étaient fort modérés dans leur demande. D'excellentes raisons militaient en faveur de cette réforme. A cette époque, en raison de l'insuffisance des recettes, et malgré toute l'économie apportée par le gouvernement Mackenzie dans la gestion des affaires publiques. il était impossible de rétablir l'équilibre dans le budget.

L'honorable député dit ensuite qu'un certain député des provinces maritimes, M. Jones et autres, menaçaient de voter contre le gouvernement s'il élevait les droits, et que le gouvernement cédait à leur menace Il continue :

Nous avions laissé échapper une occasion unique. J'avais combattu pour obtenir le relèvement des droits de douane ; car dans ma conviction, le salut et l'existence même du parti libéral dépendaient de l'adoption de la réforme que, de concert avec mes amis, je demandais à cette époque. Nos efforts aboutirent à l'avortement.

Arrêtons-nous ici quelques instants. L'honorable député montre qu'il avait confiance dans la politique de protection, et il nous dit que plusieurs autres députés libéraux partageaient la même opinion que lui, mais que le gouvernement adoptait une politique différente. Voyons maintenant ce qu'il a fait. A-t-il, comme un honnête homme, déclaré au pays qu'il était protectionniste ? Laissons-le nous le dire lui-même :

Je me rendis dans le collège électoral que je représentais et pendant les deux années qui précédèrent les élections générales, je tins des assemblées publiques.

Je convoquai vingt ou trente asemblées d'électeurs par année, car je sentais combien ma situation était précaire. Je comprenais qu'à titre de partisan du cabinet Mackenzie, je courais le risque d'une défaite, et en juin 1878 j'adressai une lettre à l'honorable Alexander Mackenzie. J'avais déjà adjuré mes amis de se mettre en campagne, de tenir des assemblées afin de combattre ce nouveau système, les avertissant que s'ils ne le faisaient pas, ils couraient au devant de la défaite.

Tel est le portrait que l'honorable député fait de lui-même. Il nous dit que, tout en ayant foi dans les principes protectionnistes, il a convoqué vingt ou trente assemblées d'électeurs par année, et qu'à ces assemblées il combattait la protection. Il trompait le peuple et d'un bout à l'autre du pays on citait ses discours comme ceux d'un honnête homme. Puis l'honorable député continue :

La faute du gouvernement de cette époque tient à ce qu'il se méprit sur la force des grands courants de l'opinion au Canada. Il ne comprit pas la forte prise de cette doctrine du protectionnisme sur l'esprit public. Il négligea même de tirer parti des circonstances, en combattant vigoureusement cette prétendue hérésie dans chaque comté du pays. La conséquence de cette négligence fut la défaite du gouvernement.

Ce moraliste, cet honorable député qui fait profession de guider cette Chambre est la même personne qui pendant 25 ans a occupé cette position fausse, politiquement parlant, et cependant il vient nous demander d'accepter sa doctrine et ses conclusions sur une question aussi importante que celle-ci ; il continue :

Je crains qu'on ne me taxe d'inconséquence.

M. EDWARDS : La chose ne souffre pas de doute.

M. CHARLTON : Mon honorable ami prétend que la chose ne souffre pas doute. Je dois l'avouer, je ne saurais adhérer à la doctrine du libre-échange, comme il le fait à la lumière de l'expérience que j'ai acquise et des faits venus à ma connaissance.

M. L'ORATEUR : Je crains que l'honorable député (M. Lennox) s'éloigne de la question que la Chambre discute. Je dois lui rappeler que nous discutons le question du chemin de fer transcontinental.

M. LENNOX : C'est à peu près la même chose, mais j'accepte votre décision, M. l'Orateur.

D'ailleurs, j'en avais presque fini avec ces remarques. Si j'ai parlé de cela, c'était afin de pouvoir désigner qui était celui qui avait entrepris d'instruire le pays sur un sujet d'aussi grave importance. Il ne nous

est certes pas indifférent de savoir si nous pouvons accepter ou non sans discussion l'avis de l'honorable député. L'honorable député n'est pas sans avoir été déjà intimement mêlé à cette question. Le 3 juin dernier, il a adressé la parole à ce sujet devant le comité des chemins de fer, et il a encore parlé depuis sur le même sujet. L'autre jour, j'avais conclu de ce qu'il disait qu'il appuyait chaleureusement le projet du gouvernement, y compris l'embranchement Lévis-Moncton. Le 3 juin dernier, devant le comité des chemins de fer, et en présence de plusieurs députés qui peuvent en ce moment m'écouter, l'honorable député a dit :

Je n'ai aucune confiance dans ce projet de mettre à la charge du Grand-Tronc-Pacifique 500 ou 600 milles de chemin de fer afin de lui permettre de se raccorder avec Moncton, ce qui entraîne par là même à une concurrence avec l'Intercolonial qui pourrait être désastreuse pour celui-ci.

L'honorable député de Westmoreland a fait remarquer avec insistance que des honorables députés de la gauche ont applaudi l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux quand celui-ci exposait ce qu'il croyait être la vraie politique à suivre en matière de chemin de fer, et alors qu'il critiquait le projet actuel et démontrait que ce projet n'était pas favorable aux intérêts du pays. Pourquoi donc n'aurions-nous pas applaudi ? L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux est-il donc devenu soudainement un homme avec qui on ne doit plus entretenir aucun commerce ? A venir jusqu'à ces dernières semaines, cet homme était l'honneur même, et il n'était personne, parmi les membres de la droite, qui ne se fût fait une vraie fête de l'applaudir. Il ne pouvait pas ouvrir la bouche, sans être salué par des tonnerres d'applaudissements partant des rangs de la droite. Les honorables députés de la droite ont-ils donc oublié à ce point qu'ils doivent plus de déférence pour celui qui ne partage pas leurs opinions, même quand celui-là a déjà appartenu à leur parti? A la vérité, ce serait à croire que dès l'instant où un membre de la droite manifeste quelque velléités d'indépendance, on devrait se hâter de l'expulser de la Chambre. Il faudrait s'éloigner de lui, à l'avenir, comme d'un pestiféré, et même se garder de lui témoigner les moindres marques d'approbation, dussent ses paroles se recommander au bon sens des conservateurs. L'honorable député de Westmoreland nous a gratifiés d'un long discours, mais pas trop long, et je puis lui assurer que chaque fois qu'il dira quelque chose qui soit véritablement dans les intérêts du pays, nous nous empresserons de l'applaudir, si transgresseur qu'il se soit déjà montré.

J'en arrive maintenant à un sujet qu'il ne m'est pas agréable de traiter, mais il ne s'agit pas ici pour nous de nous laisser guider par nos sentiments, mais plutôt par le sens commun, et nous avons à nous acquitter de nos devoirs suivant ce que nous croyons être pour le mieux des intérêts du pays. Il n'est personne ici en cette Chambre qui n'ait la plus grande admiration pour la grande habileté et l'extrême puissance d'expression possédées par le très honorable leader du gouvernement. Mais, dans la circonstance, l'attitude prise à ce sujet par le très honorable député implique une question fort grave. A propos de l'animosité qu'on a voulu voir dans le discours de l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'il me soit permis de faire remarquer que l'honorable ex-ministre s'est toujours empressé de témoigner de la bonne foi et des excellentes intentions du très honorable premier ministre, ainsi qu'on a pu le voir dès le début du discours qu'il a prononcé. Il a montré là sa générosité, et témoigné qu'il n'y avait chez lui rien de mesquin. Mais ma position est ici entièrement différente, pour ce qui est du devoir que je suis appelé à remplir, et j'ai le droit de montrer au pays en quelle situation se trouve le très honorable premier ministre au sujet de la question qui est en ce moment soumise à la Chambre. L'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, rappelant l'autre jour pourquoi il avait donné sa démission de ministre, alors qu'on désirait qu'il voulût bien continuer à rester en fonctions, a attiré l'attention sur une lettre qu'il écrivait au très honorable premier ministre le 10 juillet dernier. Voici ce qu'il disait dans cette lettre :

Quand j'eus annoncé au conseil qu'il m'était impossible de me rallier à la politique que le gouvernement parassait déterminé à adopter au sujet du transcontinental, la proposition qui m'a alors été faite de déléguer à un autre ministre, ou que vous pourriez même prendre à votre charge les projets de lois et de résolutions a être soumis au parlement, me paraît de plus en plus impraticable. Il ne me semble pas possible qu'alors que je me déclare, au sein du conseil, fortement opposé à cette politique, et que je me vois empêché de l'appuyer en cette Chambre, il ne me semble pas possible, dis-je, que je puisse garder mon portfeuille de ministre et éviter de prendre à ma charge une question qu'il est de mon devoir, comme ministre des Chemins de fer, de présenter en parlement et de défendre devant le pays. Plus j'y réfléchis, et plus je dois considérer que cette façon d'accepter tacitement une mesure que je condamne dans mon for ultérieur, n'est ni équitable pour le gouvernement ni juste pour moi-même.

L'honorable député dit qu'il exonère le très honorable premier ministre de lui avoir demander personnellement de garder son portefeuille. Nous ne croyons pas qu'il puissé se rencontrer un député, si complètement oublieux de ce qu'il se doit à lui-même, comme membre du parlement, qui puisse dire qu'il est possible d'excuser qui que ce soi d'avoir sollicité un membre du gouvernement de garder son portefeuille, quand il était notoire que tous les collègues de ce ministre savaient parfaitement qu'il n'était pas d'accord avec eux sur une grande question à la veille d'être soumise au parlement.

M. LENNOX.

Il importe donc au plus haut point que le pays sache exactement quelle est l'attitude du gouvernement sur cette question. Le gouvernement a-t-il désiré ou non garder avec lui l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, tout en sachant que celui-ci n'était pas en faveur de la mesure projetée, contribuant ainsi à tromper le public durant toute la discussion ? L'honorable député (l'honorable M. Blair) a dit :

Je suis bien aise, toutefois, de profiter de l'occasion pour exonérer le très honorable chef du cabinet (le très honorablr sir Wilfrid Laurier) de l'imputation qu'on a souvent formulée depuis que ces différends ont éclaté. L'imputation faite contre le premier ministre, c'est de m'avoir proposé de continuer de faire partie du cabinet et de lui prêter mon concours à titre de collègue, tout en professant les opinions que je m'étais formées au sujet du projet de chemin de fer que le gouvernement a élaboré et adopté, ce qui eut été une approbation tacite de ce projet. Voilà ce qu'on accuse le premier ministre de m'avoir proposé. En justice pour le chef du cabinet, je dois déclarer qu'il n'est pas l'auteur de cette proposition, et si je fais cette déclaration, ce n'est pas à la demande du premier ministre, mais j'obéis tout simplement à un sentiment de loyauté envers lui et envers moi-même. Dans la correspondance échangée, pendant que la question de ma démission projetée était sur le tapis, j'ai fait allusion, on le sait, à la proposition qui m'avait été faite au sein du conseil et j'ai dit pourquoi j'avais jugé cette propsition absolument inacceptable. Si je l'ai fait, c'est que je sentais que quelques membres du cabinet penseraient peut-être que j'obéissais à de vains scrupules, et j'ai été bien aise plus tard d'avoir mentionné le fait dans la correspondance, car plusieurs de mes meilleurs amis du parti ministériel, dans l'intervalle qui s'est écoulé entre le jour où ma démission devint publique et celui où eurent lieu les explications, m'ont blâmé de n'avoir pas suivi cette ligne de conduite. Je suis donc bien aise de saisir l'occasion de mettre ces faits en pleine lumière.

L'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a parfaitement mis au clair la question de savoir si la proposition avait ou non été faite par le très honorable leader du gouvernement. Mais cela ne change rien à la chose. Je regrette d'avoir à dire que quand le leader du gouvernement entend énoncer une proposition aussi scélérate, il ne doit pas se contenter d'observer le silence. Pour que la moralité, ou ce qui lui ressemble, puisse être maintenue parmi nous, le devoir de tout membre du gouvernement qui a le souci de sa dignité—cette remarque s'applique avec bien plus de force au premier ministre—est alors de se lever et de dire : Tant que j'appartiendrai à ce gouvernement, tant que je serai leader de ce gouvernement, rien de ce genre ne peut et ne doit être toléré par moi. C'est tout ce que j'ai à dire sur ce sujet. Cela n'est guère agréable pour moi, parce que j'ai la plus grande estime, personnellement, pour le très honorable leader du gouvernement. Mais c'est là un sujet d'importance publique qu'on ne peut pas passer sous silence.

Ce serait, maintenant, en quelque sorte, une impertinence de ma part, ou du moins ce serait, pour moi, assumer une lourde tâche, que de vouloir essayer de critiquer le discours prononcé par le très honorable chef du gouvernement, considérant surtout que notre propre leader doit parler sur cette question. Ce serait m'arroger un droit qui appartient bien plus, non seulement au leader de l'opposition, mais aux autres membres de la gauche qui doivent prendre la parole après moi. Il y a cependant certaines parties du discours du très honorable premier ministre auxquelles il est si facile de répondre, qu'on m'excusera peut-être d'en prendre la réplique à ma charge. A propos de la ligne Lévis-Moncton, je ne veux aucunement chercher à étudier si, au sens strict du mot, cette ligne sera parallèle à l'Intercolonial ; l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a déjà, je crois, traité cette question ; et, s'il l'a fait, cela doit m'être une raison suffisante pour ne pas chercher à repasser par le même chemin. Il ne s'agit pas ici de jouer sur les mots, et de savoir s'il y a ou non deux lignes à égale distance l'une de l'autre. Ce qu'il s'agit de savoir, c'est si cette nouvelle ligne, en tant que route transcontinentale, empêchera ou non une partie considérable du trafic d'entier parcours de passer par l'Intercolonial. Peut-on vraiment douter de cela ? Peut-on vraiment prétendre, parmi les membres de la droite, que ce nouveau chemin de fer ne devra pas nécessairement pendant longtemps —ou plutôt pour toujours—empêcher le trafic de l'ouest, ou du moins une grande partie de ce trafic, de passer à l'Intercolonial ? Je n'attache aucune importance à l'argument invoqué par le très honorable leader du gouvernement au sujet des hautes chaînes de montagnes qu'il affirme exister entre l'Intercolonial et le chemin qu'on projette de construire. Cela peut très bien être. D'après ce que j'ai entendu dire, et d'après ce que j'ai lu moi-même, je crois qu'en effet cette région doit être très montagneuse. Il peut y avoir des montagnes offrant une ligne de partage naturelle, et je crois aussi qu'il y en a d'autres qui présenteront des obstacles presque insurmontables au passage de ce nouveau chemin de fer. Mais ce n'est pas là la question. Nous ne sommes pas à débattre des questions de trafic local. Il s'agit plutôt du grand trafic transcontinental ; et le résultat inévitable de cette politique devra être, comme l'admettront tous ceux qui veulent être sincères, de détourner en grande partie le trafic de l'Intercolonial au profit de cette nouvelle voie.

Laissez-moi rappeler maintenant un incident qui est en passe de devenir historique. Je veux parler de la présence du très honorable premier ministre sur les rives de la baie Georgienne, à Depot-Harbour, en 1896. Depot-Harbour est situé sur une île, et il y aurait ici presque un parallèle à établir entre le très honorable gentleman jetant au loin son regard sur les eaux, et le grand Na-

poléon regardant la mer du haut de son île déserte. Le séjour forcé de Napoléon sur l'île de Saint-Hélène exerça une grande influence sur l'histoire de l'Europe ; et les pensées qui durent traverser le front de mon honorable ami, alors qu'il promenait son regard sur les eaux agités de la baie Georgienne, vont avoir une influence marquée—je dirai même, une influence très désastreuse—sur les destinées de ce grand Dominion, à moins qu'on n'y mette bon ordre.

J'espère bien que ce sera fait. Je ne veux pas ici appeler le ciel à mon aide. Je ne suis pas très pieux, et je le regrette. Je ne m'écrierai donc point : Plaise au ciel qu'il ne soit pas trop tard ! Mais j'espère, en toute candeur et sincérité, que les honorables députés qui appuient généralement le gouvernement vont étudier cette question si à fond, et vont lui donner une considération si entièrement détachée d'esprit de parti, qu'il ne sera pas trop tard pour empêcher que ce projet ne soit adopté par la Chambre. Je ne veux pas dire qu'il convienne absolument d'y mettre le holà. Tout ce que je demande, c'est qu'on fournisse au grand public l'occasion de se prononcer là-dessus. Prenez le temps de remettre tout cela à l'étude. Avez-vous donc peur à ce point de perdre du temps ? Le très honorable gentleman refuse d'écouter ceux qui parlent de lendemain.

Il fait la sourde oreille chaque fois qu'on lui demande d'attendre. Il a repoussé l'avis de ceux qui lui ont conseillé d'user ici de soin et de discrétion. Le temps manque pour cela, a-t-il dit ; il faut saisir l'occasion sans tarder, non seulement d'un jour, mais d'une heure et même d'une minute. Il sied sans doute fort bien au très honorable gentleman de prendre ici de ces poses dramatiques, mais je prétends que la considération d'une chose implique une véritable action. La plus haute fonction dont il soit donné à l'homme de s'acquitter c'est d'élaborer un projet bien mûri, et d'en tirer une grande mesure qui autrement aurait pu être perdue pour l'humanité. Nous devons agir, c'est vrai, mais plutôt dans le sens d'exercer notre jugement et notre esprit. Nous devons plutôt faire en sorte que toute notre activité converge vers l'obtention du plus de renseignements possibles sur ce projet gigantesque. Alors, si l'on peut démontrer—je ne crois pas que ce soit possible—que ce projet est de nature à favoriser les intérêts du pays, qu'on le réalise et le mène à bonne fin. Mais je dois demander avec instances au très honorable gentleman de réfléchir et de délibérer. Je répète que tant que nous n'aurons pas d'informations plus précises sur le parcours que devra suivre ce chemin, et sur les difficultés qu'il s'agit de surmonter, nous devons différer de prendre une résolution.

Alors qu'il était à Depot-Harbour en train de promener ses regards sur la vaste étendue des eaux qu'on peut apercevoir de cet endroit, le très honorable gentleman a renié ce qui jusque-là avait été la politique de toute sa vie. Jusqu'à ce moment, il avait toujours penché pour le principe de la nationalisation des chemins de fer. Mais il nous dit qu'en regardant ces eaux de Depot-Harbour, cela lui fit l'effet d'une sorte de chemin de Damas. M. Booth lui a dit là qu'il avait dû créer le commerce, construire des élévateurs, et qu'il était possible qu'il aurait à construire des hôtels, et le très honorable gentleman en a conclu que ces choses ne pourraient jamais être effectuées par le gouvernement. Cependant, nous voyons que M. Booth, bien que ses efforts fussent isolés et qu'il dut ressentir le besoin de s'arrêter un moment après avoir construit son superbe chemin de fer, nous voyons, dis-je, que M. Booth était prêt à recommencer et à entreprendre précisément ce qui faisait peur au très honorable gentleman. Le très honorable gentleman, bien qu'il se sentît soutenu par la pléïade de ministres réunis là en 1896, a eu peur de ce dont il nous a entretenu l'autre jour. Et qu'en est-il résulté? Le résultat en a été que le gouvernement a complètement changé sa manière de voir au sujet du problème des transports. Depuis 1896, nous avons dépensé beaucoup d'argent pour le développement de nos cours d'eau. En 1896, nous avons dépensé, pour nos canaux et cours d'eau, et cela à même le compte du capital seulement, $2,477,000. Les autres années, les dépenses ont été comme suit :

En 1898	$3,419,000
" 1899	4,225,000
" 1900	3,093,000
" 1901	2,941,000
" 1902	3,885,000

Soit un total de plus de $20,000,000, à même le capital seulement. Je n'ai pas compris là-dedans 1893 ni 1894. Nous avons fait des dépenses en 1893, et nous sommes aussi responsables de celles de 1894. Pour quelles fins avons-nous dépensé ainsi cet argent, pour le creusage de nos canaux, l'amélioration de nos quais, l'agrandissement de Port-Colborne, et il s'agit ici de sommes dépassant de beaucoup les chiffres déjà cités, parce qu'il y a à tenir compte des sommes prises sur le revenu consolidé?

A quelles fins, donc, avons-nous dépensé tout cela, si nous devons adopter cette politique qui va paralyser complètement, pendant longtemps, l'utilisation de nos cours d'eau ? Ce n'est pas tout. Nous avons dépensé, pendant ces années-là, pour l'Intercolonial, des sommes s'élevant à $14,000,000, soit un total d'environ $35,000000 pour ces deux ouvrages; ou si vous ajoutez les dépenses de 1893 et 1894 pour ces deux ouvrages, un total de près de $50,000,000. Je dois avouer, en toute sincérité, que si le très honorable premier ministre avait dans ce temps-là, quand il savait que le problème des transports était soumis à la considération du pays, quand il savait que cette question des transports était la question même qui s'imposait le plus à l'attention de nos hommes d'Etat, quand il savait

aussi que le pays dépensait l'argent à pleines mains pour le développement de nos cours d'eau, et pour faire de l'Intercolonial l'égal du Grand Tronc sous tous les rapports, et avec l'idée d'en faire un premier chaînon de la grande ligne destinée plus tard à faire disparaître la congestion du trafic dans l'ouest—je dis donc que si alors le très honorable premier ministre avait résolu de changer sa politique, n'était-il pas de la plus élémentaire prudence qu'il eût dû faire part à la Chambre de cette orientation nouvelle avant de nous laisser arriver à l'état de choses actuel ?

Ce sujet de l'Intercolonial m'amène à parler de la question d'une route entièrement canadienne. J'ai déjà parlé incidemment de la chose, et je dois dire que bien que ce soit là un projet des plus désirables, nous avons déjà en réalité une route entièrement canadienne. Nous avons même deux de ces routes. Nous avons l'Intercolonial à partir de Montréal, et nous avons aussi l'embranchement du Pacifique, qui part de la Rivière-du-Loup et descend à Saint-Jean, de sorte qu'en établissant une voie double, de Lévis à la Rivière-du-Loup, nous nous trouvons avoir deux routes complètes et parfaites entièrement canadiennes. Je préférerais avoir une route canadienne, dont aucune partie ne serait en territoire américain. Cependant, le sujet qui me paraît ici le plus important n'est pas, comme l'affirme le très honorable premier ministre, que chaque pied et chaque pouce de la voie soient en territoire canadien, mais bien que ses ports océaniques soient canadiens. J'admets volontiers qu'il ne peut pas nous être aussi profitable que la voie qui passe en territoire américain. Je reconnais qu'il y va de notre intérêt de développer nos propres industries, en même temps que la richesse et le progrès de ce pays. Mais quant à faire pénétrer quelques milles de chemin de fer en territoire étranger, si cela devait constituer un obstacle insurmontable, alors le système suivi en Europe et ailleurs serait entièrement vicieux. Qui a jamais entendu dire qu'il y ait eu déjà de l'agitation, en faveur d'un tel principe, parmi les nations protectionnistes de l'Europe ? Je n'en ai jamais, pour ma part, entendu parler. Evidemment, d'autres peuvent en connaître plus long que moi là-dessus, mais je serais cependant très surpris que cela fût.

Ceci m'amène à parler de la question du privilège de transit. Je n'ai que quelques mots à dire à ce sujet, et j'aurai fini. Et je terminerai, sans présenter d'excuses, car je me suis engagé en quelque sorte, en commençant, à n'en pas faire. Sans cela, je considérerais comme un devoir de présenter des excuses à la Chambre pour le temps que j'ai dû prendre à prononcer mon discours. Je dois cependant exprimer le regret que, bien que j'aie fait tout mon possible pour traiter ces questions du mieux que j'ai pu, je n'aie pas su tirer un meilleur parti des excellents arguments que nous pouvons invoquer pour justifier notre attitude. Je reconnais volontiers que si j'avais communiqué à un autre député de la gauche le dossier—si je puis ainsi l'appeler—que j'ai en ce moment à la main, et si j'avais donné à cet orateur quelques instants pour l'étudier, il en aurait probablement tiré des effets plus puissants qu'il ne m'a été possible de le faire. Mais cela n'est guère praticable avec notre système. Tout ce que j'ai à faire, et tout ce qu'aucun autre membre de la Chambre a à faire, c'est de défendre les principes qui lui paraissent dignes d'être défendus de la meilleure manière qu'il le peut. Et je crois que la Chambre m'exonérera de tout blâme de ne pas avoir fait tout ce que j'aurais pu, et de pas avoir pris tout le temps nécessaire pour rassembler et choisir les pièces de mon dossier.

Maintenant, pour ce qui est du privilège de transit, j'ai dit que j'hésitais beaucoup à traiter cette question quand je savais que je devais être suivi par les orateurs de la gauche dont j'ai déjà parlé. Mais j'ai, sur ce sujet du privilège de transit, des convictions bien arrêtées. Laissez-moi faire observer au très honorable premier ministre que quand je vois que le gouvernement est maintenant au pouvoir depuis sept ans, et quand je me rappelle que longtemps avant cela les honorables députés de la droite étaient accusés d'être aux petits soins pour nos voisins des Etats-Unis ; quand je vois que, depuis qu'ils sont au pouvoir, on ne nous a jamais dit le moindre mot de tout cela ; quand je vois que dans le discours du Trône, à l'ouverture de cette session, il n'y a pas eu la moindre allusion que nous aurions à nous occuper d'une éventualité qui, si elle se produisait, serait extrêmement importante ; quand je vois que l'ex-ministre des Chemins de fer qui, plus que tous les autres, devait savoir ce qu'il en est, vient déclarer qu'il n'a jamais entendu dire, non seulement en cette Chambre, mais dans le conseil des ministres, ou de la bouche même du très honorable premier ministre, qu'il y eût le moindre danger sous ce rapport ; quand je vois, d'après les documents dont on peut prendre communication, qu'il ne s'est rien échangé tout récemment, à ce sujet, entre ce gouvernement et le gouvernement des Etats-Unis ; quand il me faut reconnaître que des sujets de ce genre sont de véritables affaires d'Etat ; et quand je découvre, en consultant le rapport de la commission interfédérale du commerce, le document même d'où mon très honorable ami a cité des extraits, document faisant foi que les privilèges sont mutuels, que les avantages sont aussi grands pour les Etat-Unis que pour le Canada, que ce privilège est une obligation réciproque et une nécessité de commerce relevant de considérations essentiellement modernes ; quand je vois tout cela, je ne puis pas faire autrement que de conclure, si hésitant que je sois à le faire, que cet argument du privilège de transit, est, je le répète, un argument de la

dernière heure, afin d'essayer d'imposer l'adoption de cette mesure, dont plusieurs côtés ne peuvent pas être considérés, même, paraît-il, parmi les ministres, comme défendables. Maintenant, comment devrons-nous considérer aujourd'hui cette question du privilège de transit ? A mon point de vue, je ne crois pas du tout possible que nous puissions avoir des ennuis à ce sujet. Je ne crois pas que l'abolition de ce privilège serait conforme à la politique ou aux besoins des Etats-Unis. Et je dois aussi ajouter que si l'on n'a eu rien à craindre à ce sujet dans les temps passés, alors que les relations étaient toujours plus ou moins tendues entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, et entre le Canada et les Etats-Unis, ce n'est pas aujourd'hui, où ces relations sont devenues plus cordiales, que nous devons appréhender qu'on nous causera ces ennuis.

J'ai à ce sujet des convictions bien arrêtées, et en ce qui concerne l'aspect de la question, je m'estime aussi apte à en juger que l'honorable premier ministre lui-même. Et quant à l'opportunité et à la convenance de l'introduction de cette question dans le débat en cette Chambre, je crois que jamais déclaration plus désastreuse n'aurait pu être faite par le chef du gouvernement ou par un ministre de la couronne que celle qui a été faite par le premier ministre sur cette question. C'était provoquer des difficultés avec les Etats-Unis. Et la seule excuse que l'on puisse trouver, après y avoir beaucoup réfléchi, c'est que le très honorable ministre était tellement convaincu qu'il n'y avait aucun danger de froissement, qu'il a cru pouvoir faire cette déclaration quand même, vu que cela ne comportait aucun danger. Mais il y a plus. Nous avons construit le chemin de fer Canadien du Pacifique à travers l'Etat du Maine. Les Américains ont construit leurs voies ferrées à travers notre territoire. Nous avons établi le Canadian Northern sur la rive sud du lac des Bois, à travers le territoire américain, et de vastes intérêts canadiens, en fait de voies ferrées, ont leur centre d'action aux Etats-Unis, de même que de vastes intérêts de chemins de fer américains ont leur centre d'action en Canada. Or, si le privilège de transit est abrogé, cette abrogation cause préjudice aux deux parties. Supposons que nous envoyions demain à Washington une dépêche à l'effet que nous suspendons le privilège de transit, quel en sera le résultat? Le résultat en serait qu'après avoir protesté, les Américains déclareraient la guerre au Canada ; ou il nous faudrait revenir sur notre décision, ou il nous faudrait combattre. Y a-t-il en cette Chambre un seul député qui en doute ? Je n'admets pas que le Canada puisse prendre une attitude moins digne. Je dis que nous avons un juste droit à ce privilège. Nous avons construit le chemin de fer Canadien du Pacifique à travers l'Etat du Maine à la condition implicite que ce droit serait perpétuel, vu que les Américains construisaient leurs voies ferrées à travers notre territoire. Et, bien que je n'hésite pas à reconnaître la puissance du nombre aux Etats-Unis, et la supériorité de la richesse des Américains, cependant, le Canada, comme les petits pays de l'Europe, la Suisse et d'autres, ne doit pas être mesuré d'après le nombre de ses habitants. Sans vouloir défier qui que ce soit, je dis que les Canadiens devraient défendre leurs droits sur cette moitié septentrionale du continent américain. Pour ma part, comme Canadien, je ne crois pas que nous devions nous tenir pour battus avant que nous le soyons à peu près réellement. Je ne veux pas dire aux Américains que nous sommes intimidés par eux relativement à cette question. Je dirai aux Etats-Unis : Nous reconnaissons que votre peuple est de la même race que la nôtre ; nous reconnaissons que vous travaillez de concert avec nous à fonder un vaste empire sur ce continent ; nous reconnaissons que vous travaillez avec nous dans l'intérêt de l'humanité, et nous nous attendons à être traités par vous comme de bons voisins. Nous ne pouvons nous imaginer que vous commettrez un acte comme celui qui a été prévu par le très honorable premier ministre, si toutefois il l'a prévu.

En terminant, pour résumer ce que j'ai dit au sujet de ce privilège de transit et pour résumer tout ce que j'ai l'intention de dire au sujet de cette question de chemin de fer, je dirai que s'il est une phase de ce débat où j'ai reconnu que la cause du gouvernement est absolument faible—et l'on ne saurait guère trouver un seul argument où cette faiblesse ne soit manifesté—je dis que, s'il y a une phase de cette discussion où la faiblesse de cette cause se soit manifestée d'une façon singulière, c'est bien au sujet du privilège de transit. Ai-je raison de croire que c'est là l'opinion d'un grand nombre de partisans du gouvernement ? C'est un fait significatif et qui comporte une condamnation de l'attitude prise par le chef du gouvernement, que pas un seul des honorables députés qui ont parlé en faveur du gouvernement n'a, autant que j'ai pu en juger, osé traiter cette question du privilège de transit. Ils laissent retomber cette affaire comme si c'était un charbon ardent. Ils reconnaissent que c'était une erreur, une faute de tactique, de la part du très honorable ministre. Mes condoléances au très honorable premier ministre, qui depuis quelques mois a subi des défections si importantes, à l'occasion de cette preuve additionnelle de la tiédeur avec laquelle ses amis appuient sa politique.

M. A. MORRISON (New-Westminster) : M. l'Orateur, j'espère que mon discours sera loin d'être aussi long que celui de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Je n'entreprendrai pas de parler de ce qui est connu sous le nom de section orientale du projet du Grand Tronc, parce que cette question a été traitée beaucoup plus habilement que

je ne saurais le faire. Elle a été pleinement exposée dans les éloquents discours des honorables membres de la droite, lesquels ont été suivis de l'excellent résumé fait par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) vendredi soir. Après avoir entendu ce résumé, j'en serais arrivé à la conclusion que le dernier mot avait été dit en faveur de ce projet, n'eusse-je été d'avis qu'il y a un ou deux aspects de cette affaire, en ce qui concerne la partie occidentale de la route projetée, qui n'ont pas été traités aussi complètement que je le désirerais. J'ai écouté avec beaucoup de patience le discours qui vient d'être prononcé. L'honorable député, en parlant du tracé que l'on a l'intention de faire suivre à cette nouvelle voie transcontinentale, m'a rappelé vivement la nature de la région, telle qu'il l'a décrite, qui sera traversée par ce chemin. Durant son discours de quatre heures et demie, il a voyagé sur des montagnes de faits dénaturés ; il a traversé des canyons d'ignorance des faits modernes, il a franchi des plateaux d'assurance, des muskegs de déclarations plagiées, empruntées à ses mentors politiques, de mornes landes, pas précisément de verbiage, mais de répétitions, déclarations qui n'étaient rien autre chose que des redites à la façon des perroquets. Il a traversé des lacs des mêmes vieilles accusations existantes, et il a enflé sa voix pour nous redire les mêmes vieux refrains lorsqu'il s'est efforcé de parler plus haut que ses prédécesseurs de la gauche. Le tout était enveloppé dans une atmosphère de langage bourdonnant, que l'on pourrait attendre de la part d'un homme qui ne semble pas se rendre compte de la croissance d'une nation ni de la marche des événements. Tout homme responsable et sans préjugé, connaissant les faits relatifs à ce projet, partage des opinions diamétralement opposées à celles de l'honorable préopinant et du membre de la gauche qui l'a précédé. Je répète que tout homme responsable et sans préjugés, ayant une connaissance personnelle de la route et des faits relatifs à cette proposition, dit exactement le contraire de ce qui a été dit par ces honorables députés. Je n'ai pas la prétention de relever toutes les absurdités qu'ils nous donnent comme étant la pure vérité, ni de dire pourquoi, sachant qu'elles sont fausses, ils continuent à nous les répéter. Je laisserai au public le soin de décider si c'est leur intelligence ou leur honnêteté politique qui est en défaut.

Or, une certaine opposition semble avoir été soulevée dans la province de la Colombie Anglaise contre ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Comme on pouvait peut-être s'y attendre, cette opposition émane du parti des honorables membres de la gauche—pas d'eux tous, car, ainsi que je vais le démontrer à l'instant, un élément très important du parti conservateur dans cette province, et peut-être l'élément le plus important dans cette province, appuie ce projet. Mais en réponse à cet élément qui soulève une opposition factieuse contre cette mesure, je réclame l'indulgence de la Chambre pour un instant, afin de parler des conditions du contrat, lequel me paraît avoir été rédigé dans l'unique but de favoriser les intérêts de la Colombie Anglaise en tant qu'il s'agit de cette mesure. Dans son ensemble, le contrat révèle le fait que le parti libéral a apparemment, pour la première fois, reconnu un principe primordial qui semble être à la base de notre constitution et que les honorables membres de la gauche ont jusqu'à présent mis en oubli : la subordination des compagnies de transport à la souveraineté du parlement. Nous trouvons ce principe résumé dans le contrat qui est maintenant soumis à l'approbation de la Chambre et du pays, contrat dont l'exécution est retardée par des discours tels que celui que nous venons d'entendre. Or, le paragraphe 10 du contrat se lit comme suit :

> Les opérations du tracé et de la construction de ladite division de l'ouest seront mises en train sans délai aussitôt que le présent contrat aura reçu la ratification du parlement du Canada et seront poussées avec la plus grande diligence et parachevées dans les cinq ans qui suivront le premier décembre 1903.

Voilà une réponse à l'assertion publiée par quelques-uns des journaux conservateurs de la Colombie Anglaise à l'effet que le chemin ne sera pas commencé d'ici à sept ans, qu'il ne sera probablement jamais achevé, et qu'il n'y a pas pour le gouvernement de conditions obligatoires, même pour commencer le chemin ni pour l'achever. La clause 11 se lit comme suit :

> 11. La compagnie devra établir, construire et outiller ladite division de l'ouest dudit chemin de fer de matériel de qualité au moins égale à celle de la ligne-mère du chemin de fer du Grand Tronc de Montréal à Toronto, en tant que la chose peut se faire, quand il s'agit d'une voie ferrée nouvellement construite, mais le présent article ne saurait être interprété de façon à imposer à la compagnie l'obligation de construire un chemin de fer à double voie.

Il y a une clause qui oblige la compagnie à construire la division du Pacifique depuis les Montagnes Rocheuses, à l'ouest, jusqu'à Port-Simpson, ou à quelque autre port sur l'océan Pacifique, d'une façon aussi complète et aussi propre au service que l'excellent tronçon de voie ferrée entre Montréal et Toronto, qui est probablement l'une des meilleures voies ferrées sur le continent américain. La clause 12 se lit comme suit :

> La compagnie sera tenue de déposer entre les mains du gouvernement dans les trente jours qui suivront la date où seront sanctionnés l'acte confirmatif du présent contrat et l'acte constituant en corporation la compagnie ci-après désignée, cinq millions de dollars en argent ou en valeurs acceptées par l'Etat, ou partie en argent et partie en telles valeurs, au choix de la compagnie, à titre de garantie pour assurer la construction de la division de l'ouest.
>
> 13. Le gouvernement devra remettre à la compagnie le susdit dépôt lors du parachèvement de la construction de la division de l'ouest et du premier outillement de toute la voie ferrée, aux termes des présentes.

Ce qui démontre que non seulement le contrat contient des conditions pour la construction rapide et efficace du chemin, mais qu'il offre outre cela un encouragement, que c'est même là une des conditions du contrat —pour presser la compagnie à achever cette partie du chemin afin de toucher ses $5,000,000 de dépôt après l'achèvement.

de dépense que celles qui concernent la division de l'ouest comprendront les mêmes catégories de dépense que celles qui concernant la division de l'est.

Ce qui démontre une fois de plus qu'on n'a rien négligé pour assurer la construction parfaite de la partie occidentale du chemin.

22. La compagnie sera tenue de pourvoir les deux divisions de ladite ligne de chemin de fer de tout le matériel roulant convenable et amplement suffisant pour l'exploitation efficace et les opérations de trafic se rapportant à tous les transports, à la satisfaction du gouvernement.

24. (d) Assurer à toute compagnie qui désirera en faire usage, des droits de circulation et de traction sur le parcours de ladite division de l'ouest, ou d'aucune de ses parties, aux termes et conditions dont pourront convenir les compagnies ou au cas où elles ne s'entendraient pas, aux termes et conditions qui paraîtront justes et équitables au gouvernement.

28. Pour aider la compagnie à construire la division de l'ouest, le gouvernement garantira le remboursement en principal et intérêts d'une émission d'obligations que fera la compagnie pour une somme capitale de soixante-quinze pour cent du coût de la construction de ladite division, ainsi que déterminé et constaté aux termes des dispositions de l'article dix-huit des présentes ; mais cette somme en principal ne devra en aucun cas dépasser treize mille dollars par mille dans la section des prairies, ni trente mille dollars par mille dans la section des montagnes et ce nonobstant le fait que les soixante-quinze pour cent dudit coût de la construction pourraient dépasser lesdites sommes relativement réparties par mille.

34. En autant que les obligations à être garanties par le gouvernement n'ont trait qu'à une partie du coût de la construction de la division de l'ouest, la compagnie par les présentes s'engage à faire garantir ses obligations par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada pour la différence restant sur le montant requis pour la construction de ladite division de l'ouest, à l'exception des vingt millions de dollars requis pour le matériel de premier outillement, qui sont exigés de la compagnie par l'article 22 du présent contrat, et la compagnie pourra émettre une autre série d'obligations, à elle garanties comme susdit par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et devant constituer une charge de deuxième rang sur les biens décrits au paragraphe vingt-cinq (b) des présentes et être subordonnées aux obligations dont l'émission droit être garantie par le gouvernement et à la suite desquelles elles prendront rang comme grevant lesdits biens.

37. La compagnie devra acheter tous les matériaux et toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'ouest et à l'outillement de ladite ligne tout entière du chemin de fer, de producteurs canadiens, lorsque ces articles sont fabriqués en Canada, et lorsque ces matériaux et fournitures peuvent s'acheter dans les quantités désirées et d'une qualité convenable pour les fins voulues, et à des prix et conditions aussi avantageux que les articles qu'elle pourrait se procurer ailleurs.

39. Les taux et taxes prélevés et exigés par la compagnie sur toute partie dudit chemin de fer seront sous le contrôle du Gouverneur en conseil ou sous celui de l'autorité de la commission ou du tribual désigné et constitué par un acte du parlement du Canada pour assurer la réglementation ou le contrôle des entreprises de chemin de fer.

41. A toutes époques pendant la durée dudit bail, la compagnie tiendra en service sans interruption et d'une manière efficace, les deux divisions du chemin de fer, en donnant un service régulier et suffisant pour les besoins du trafic entier, à la satisfaction du gouvernement.

42. Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes.

43. La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

46. Le gouvernement se procurera pour les remettre à la compagnie en autant qu'ils sont attribués à Sa Majesté du chef du Canada, les terrains qui pourrant être nécessaires pour l'emplacement de la voie dans la division de l'ouest et pour toutes les gares, terrains de gares, ateliers, bâtiments, cours et dépendances nécessaires à leur construction et exploitation, et se procurera aussi pour les remettre à la compagnie aux termes qui pourront être convenus, en autant qu'ils sont ainsi attribués à Sa Majesté, les terrains bordant les eaux navigables ou couverts par elles, que touchera la ligne du chemin de fer, et que le gouvernement jugera raisonnablement nécessaires pour l'usage de la compagnie dans l'exercice de son exploitation. Le droit de la compagnie d'obtenir des terrains sans compensation cessera dès que ladite divison sera construite et pourvue de matériel de la manière exigée dans le paragraphe 29 du présent contrat.

M. l'Orateur, en lisant ce contrat, il est impossible à tout homme qui veut en faire une critique équitable, d'affirmer que l'on n'a pas tenu compte des intérêts de la province de la Colombie Anglaise située à l'extrême ouest du Dominion. Outre cela, et afin de répondre aux critiques de la côte du Pacifique, je veux citer le " News-Advertiser " de Vancouver, numéro du 31 juillet, et je suis certain que l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) se sentira disposé à modifier, sinon à retirer la déclaration catégorique qu'il a faite au cours de ses remarques l'autre jour, à l'effet que la province de la Colombie Anglaise ne veut pas de ce chemin, lorsqu'il lira ce que le meilleur écrivain conservateur qu'il

y ait à l'ouest de la ville de Toronto dit à ce sujet. Je veux parler de M. Carter Cotton du " News-Advertiser," de Vancouver. Dans ce journal, numéro du 31 juillet, il dit :

Les ramifications et les raccordements de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc font de cette compagnie la plus désirable organisation de chemins de fer qui puisse se charger d'une pareille entreprise, en tant qu'il s'agit des intérêts de cette partie du Dominion, et il est heureux pour la Colombie Anglaise que cette corporation ait fait sa proposition au moment où elle l'a faite, autrement, nul n'aurait pu prévoir où un gouvernement insouciant et une législature incapable aurait pu conduire la province.

Cela, c'est une allusion à la politique herbivore et plantigrade de l'ex-premier ministre de la province de la Colombie Anglaise et de son cabinet.

Il ne faut pas attendre l'arrivée du bill même avant que nous puissions être sûr de toutes les conditions de la convention projetée. Il semble, cependant, que le gouvernement a pris des précautions raisonnables pour assurer, de la part de la compagnie, la pleine et entière exécution des conditions du contrat. Bien que l'on puisse avoir raison de dire qu'une grande partie de la région qui doit être traversée par la ligne entre Moncton et Winnipeg est d'une nature telle qu'elle ne peut fournir beaucoup de trafic local, le trafic d'entier parcours devra passer sur cette section de la voie ferrée, et si les opinions qui ont cours au sujet du développement futur probable du Canada central et occidental sont justifiées, cela implique un trafic considérable. Outre cela, l'histoire des vingt dernières années devraient porter les gens à y regarder à deux fois avant que de déclarer qu'une partie quelconque du Dominion est complétement dépourvue des ressources et est impropre à faire vivre une population ou à devenir un centre d'activité industrielle. De plus, si la construction de cette partie de la ligne est soumise à une surveillance convenable, et est effectuée au prix modéré auquel les travaux de ce genre ont été exécutés sur la ligne du Pacifique Canadien, sa capitalisation ne devrait pas être élevée. Le chemin de fer étant obligé de payer l'intérêt sur le coût de la section Winnipeg-Moncton il est probable qu'il examinera de près chaque item du coût. En supposant que le chemin de fer soit construit en vertu d'arrangements parfaitement judicieux, et si l'on tient compte du fait que la compagnie n'aura à payer que 3 pour cent d'intérêt sur le capital, nous sommes porté à croire que les charges fixes sur cette section ne dépasseront pas la moitié de ce qu'elles sont sur un parcours correspondant du chemin de fer Pacifique Canadien.

Le 7 août, M. Cotton traite encore ce sujet dans le même journal. L'article que je vais citer a été écrit en réponse à la manifestation tentée par certains habitants du sud de la Colombie Anglaise, qui voyaient dans le prolongement du chemin jusqu'à Port-Simpson la fondation d'une ville rivale destinée à entraver, dans une certaine mesure, le progrès de Victoria et de Vancouver. Voici ce que répondit à cela M. Cotton, dont le journal est publié à Vancouver :

Il n'y a pas à en douter, cela contribuera largement à la colonisation et au développement de la partie nord de cette province. A notre avis, la fondation d'un autre port de mer important à plusieurs centaines de milles au nord de Vancouver ne saurait nuire en aucune façon au progrès et à la prospérité de cette ville. La nouvelle ville maritime ne se créera pas seulement du trafic pour elle-même, mais elle donnera un nouvel élan au commerce de Vancouver et des autres villes de la côte. Le Grand-Tronc-Pacifique ira chercher son trafic loin, et il n'y a pas de doute que le Pacifique Canadien ne verra pas d'un œil indifférent les opérations de son influent et entreprenant rival. Bien que la tête de ligne de chacun des deux chemins doive être séparée par une distance de plusieurs centaines de milles, cette distance pourra se franchir par eau, c'est-à-dire que le transport s'y fera à très bon marché. Le coût du transport par eau depuis Vancouver jusqu'à Port-Simpson (ou à tout autre endroit où se trouvera le terminus du chemin), et vice versa, n'ajoutera guère au transport transcontinental par chemin de fer ; on en trouve la preuve dans le transport des marchandises que des navires vont prendre à San-Francisco pour les conduire à Vancouver, d'où le chemin de fer du Pacifique les rend ensuite à destination dans les villes des états de l'Est.

Voilà, ce me semble, qui répond assez victorieusement aux objections qu'on a soulevées à propos de la côte du Pacifique.

La Chambre suspend sa séance à six heures.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. MORRISON : M. l'Orateur, lorsque la Chambre suspendit sa séance, à six heures, j'étais en train de réfuter la partie du discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux où ce dernier a prétendu que nulle province n'a demandé l'établissement de la nouvelle ligne transcontinentale. Il est possible qu'aucune province n'ait fait entendre de ces clameurs hystériques qui, à en croire certains journaux du pays et certains membres de l'oppositian, devraient accompagner une telle demande ; mais il n'en est pas moins incontestable que non seulement le besoin de ce chemin de fer se fait sentir dans toutes les provinces du Dominion, mais qu'il en faudra plus qu'un. Pour la Colombie Anglaise, ce besoin est devenu impérieux.

La valeur d'un pays pour ses habitants dépend en grande partie de certaines conditions bien établies. L'une de ces conditions si essentielles au progrès d'une nation, c'est-à-dire la capacitée de production, la Colombie Anglaise la possède à un très haut degré. Tout le monde connaît ce que cette province est susceptible de produire. La Colombie Anglaise est la plus vaste province du Dominion.

La superficie du Canada est de 3,750,574 milles carrés ; la Colombie Anglaise en mesure le dixième, c'est-à-dire qu'elle a une superficie de 372,630 milles carrés. Chaque mille carré contenant 640 acres, on peut donc voir facilement que la Colombie Anglaise

contient, en chiffres ronds, environ 300,000,000 d'acres de terre, et que sa population est d'un peu moins d'un habitant pour chaque mille carré de superficie. Ces chiffres indiquent l'immensité du territoire qu'il y a à peupler là-bas, ainsi que la nécessité qu'il y a de diriger vers cette partie du Canada un plus fort courant d'immigration. Dans cette vaste étendue de pays, qui est loin d'être entièrement composée de montagnes, comme certaines gens voudraient le faire croire, la puissance hydraulique est plus grande que dans tout le reste du Dominion et peut-être aussi que dans tout le reste du continent américain. Nous avons des forêts d'une étendue illimitée. La fertilité de nos millions d'acres de terre agricole est telle que nous n'avons pas besoin de recourir aux engrais artificiels pour la faire produire en abondance. Nous avons de grandes nappes d'eau où abondent le poisson et le gibier comestibles. Nous possédons des régions minières qui n'ont jamais été exploitées. La variété de notre climat s'adapte à toutes les conditions de vie.

Pour convaincre les honorables députés de la gauche qui pensent que nous manquons de données sur ce pays, je signalerai les nombreuses explorations qu'on y a faites depuis les temps les plus reculés de notre histoire. L'un des plus précieux rapports concernant cette partie du pays est celui de M. Marcus Smith, l'explorateur et ingénieur si bien connu. Il y a encore les rapports de M. Macoun, de la Commission Géologique, notamment ceux qu'il a faits en 1877. Nous avons en outre les rapports des explorations et des études faites au point de vue de la colonisation par MM. Gauvreau, Poudrier, Strathern, Thompson, Going, Cotton, Jennett, Corrigan et nombre d'autres. On peut se procurer ces divers rapports. Je me contenterai de présenter un résumé des observations qui concernent les terres que doit traverser la ligne projetée et démontrent à l'évidence que non seulement on est depuis longtemps dans l'ignorance en ce qui regarde cette région, mais que cette dernière est aussi une des plus productives qui soient au Canada. Voici ce que disent MM. Gauvreau et Poudrier dans la partie de leur rapport où ils traitent de cette partie de la Colombie Anglaise :

Le district immense qui s'étend entre la chaine des Cascades et les Montagnes Rocheuses, au nord du Fraser, et auquel on a donné le nom de Nouvelle-Calédonie, offre de très grandes étendues de terres arables et de pâturages. Ce district pourra alimenter l'industrie minière qui s'y développe rapidement, ainsi que le reste du monde, lorsqu'un chemin de fer lui en donnera l'accès.

Voici ce qu'ils disent de l'une des vallées que doit longer ce chemin de fer :

La vallée de la Skeena—

——où se trouvera virtuellement le terminus du chemin sur le littoral du Pacifique——

——les plateaux situés au nord d'Oatsalix, près de Hazelton, la vallée de la Kispyox, les plateaux supérieurs, sans compter la vallée de la Watsonka et le territoire compris dans le champ d'exploration de M. Gauvreau, offrent, d'après les calculs les plus minutieux, environ 300,000 acres de terre arable plus ou moins boisée.

Il est dit plus loin :

Il y a lieu de croire qu'il se trouve là un demi-million d'acres de terre propre au pâturage.

Plus loin, au sujet des autres avantages qu'offre le district que doit traverser ce chemin de fer, il est encore dit dans le rapport :

La vallée de la Bulkley est large et découverte, bien arrosée par de nombreux ruisseaux qui descendant des montagnes, et très propre à l'élevage des bestiaux et à l'industrie laitière, en descendant jusqu'à la station du 66ème mille. . . . . Une très grande partie de cette vallée se compose de prairie couverte d'une herbe luxuriante, et là où il se trouve du bois, le défrichement sera facile à faire. Le sol est de bonne qualité et susceptible de produire toutes sortes de légumes et de céréales, le blé excepté. Comme terre de pâturages, ce district ne peut être surpassé, et les variétés d'herbes qui poussent aux endroits où l'on a brûlé le bois sont un indice que l'on pourrait accroitre considérablement l'étendue de ces pâturages.....Le long de la rivière se trouvent de bonnes prairies où depuis des années les Indiens récoltent du foin. Autour du lac Tremblay, dont la rivière du Milieu est un des principaux affluents, se trouvent de riches terres découvertes et de bons pâturages. Le sol est composé d'argile et de terre franche, recouvert de trembles, de petits bouleaux et de saules ; de trembles de petits bouleaux et de saules ; situé au nord, la contrée est découverte et herbeuse ; au nord de ce lac, la terre est couverte d'épaisses forêts de sapins de Douglas, de balsamiers, d'épinettes, de liards et de trembles.

Plus loin encore, il est dit, au sujet de l'important district de l'Omenica :

L'unique industrie de ce district est l'industrie minière, et lorsque l'exploitation des mines y aura pris un développement plus considérable, il n'y a pas de doute que de grandes étendues de terre seront consacrées à la culture des grains et des légumes susceptibles de supporter le froid, et que l'élevage des bestiaux y acquerra de l'importance.

Ces rapports ont été faits entre 1877 et 1897. Voici maintenant ce que dit M. Bell, qui a fait ses explorations en 1895 :

Il affirme que le versant oriental de la chaîne du littoral est exceptionellement propre aux pâturages et que le fourrage d'hiver y est d'un avantage signalé. Ce fourrage, on peut le récolter dans les vastes prairies naturelles. Il suffirait de faire certains travaux d'irrigation pour rendre une partie de ce district éminemment propre aux fins agricoles, et il y a tout près des ruisseaux dont on pourrait détourner les eaux. M. Bell est d'opinion que c'est le manque de moyens de communication qui empêche les colons d'aller s'établir dès maintenant dans ce district. . . . Ces observations s'appliquent à toute la contrée comprise entre la chaîne du littoral et le Fraser.

* * * * * * * *

En 1894, M. A. F. Cotton, arpenteur provincial, qui a fait de grands travaux d'exploration dans la vallée de la Klena-Klena, aux environs

de Port Neville, a remarqué, à son arrivée dans le goulet de Knight, le 6 juin, que l'avoine et pommes de terre y étaient déjà levées, et que la saison y était beaucoup plus avancée que dans la vallée du Fraser.

On sait de plus qu'en 1866 la Compagnie de télégraphe "Western Union" cherchant à prolonger sa ligne sur le côte de la Colombie Anglaise jusqu'au détroit de Behring où elle se proposait de rejoindre celle de Sibérie qu'il était question de faire passer à travers l'Asie, apprit, comme chacun sait, lorsqu'elle eut atteint Skeena, près du terminus actuel, que l'on avait réussi à opérer la pose du câble transpacifique, et qu'elle dut alors suspendre ses travaux ; on sait aussi que dans les rapports des explorations qu'ils ont faites dans l'intérêt de la colonisation, MM. Gauvreau et Poudrier ont vanté la richesse et la fertilité exceptionnelles des avant-monts et de la contrée en général. Indépendamment de cela, nous avons l'avantage de profiter des explorations et des études faites pour le compte de diverses lignes projetées dans la Colombie Anglaise, comme, par exemple, celle du "British Pacific", qui fit faire des explorations au commencement de 1890, et celle du Pacifique du Nord et de l'Omenica, qui fit aussi faire des explorations à ses frais.

Outre toutes ces immenses étendues de terre arable et productive de la Colombie Anglaise, il y a encore une raison qui, s'il n'en existait pas d'autre, suffirait à elle seule à justifier la prolongement dans cette province de la nouvelle ligne projetée. Cette raison, les pêcheries de la Colombie Anglaise nous la fournissent. Le Fort-Simpson, la Skeena et la Nasse sont les fleuves qui, à part le Fraser, alimentent l'industrie de la pêche de cette province. Le nouveau chemin de fer doit passer aux endroits où l'on se livre à l'industrie de la pêche. C'est dans ces trois fleuves que se trouvent les pêcheries en eau profonde de la province, et l'exploitation n'en est pour ainsi dire pas encore commencée. On estime que les pêcheries en eau profonde situées le long de la côte de la Colombie Anglaise sont les plus riches qui soient au monde, et que leur valeur n'est pas amoindri par le fait qu'elles sont restées inexploitées. On n'apprendra peut-être pas sans quelque étonnement qu'il y a plus de capitaux placés dans les pêcheries dans le Colombie Anglaise que dans la Nouvelle-Ecosse, et pourtant, sous ce rapport, cette dernière province avait, à venir jusqu'à cette heure, pris beaucoup d'avance sur les autres. D'après le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries de la Colombie Anglaise, la valeur totale des navires, agrès et apparaux de toute sorte de la province était, en 1901, de $3,360,000, tandis que dans la Nouvelle-Ecosse, elle n'était que de $3,319,334. D'après le même rapport, les pêcheries de saumon, qui sont les plus importantes pêcheries de la Colombie Anglaise, sont les plus riches du Canada. Dans notre province, cette industrie a donné, l'année dernière, de l'emploi à 18,541 personnes et produit 59,000,000 de boîtes de conserves de poisson. La flotte destinée à la chasse du veau marin comprend 39 goélettes, 139 barques et quelque 236 canots ; on en porte la valeur à $370,000, et elle donne de l'emploi à environ 900 marins et chasseurs. En 1902, toujours d'après le même rapport, les pêcheries de la Colombie Anglaise ont produit pour $7,942,000 de poisson de toutes sortes, et celles de la Nouvelle-Ecosse en ont produit pour $7,989,000. Nous aurons bientôt fait d'en produire autant que cette province. Il y a quelques années, les pêcheries des autres provinces valaient plusieurs millions de plus que les nôtres ; il n'y a plus aujourd'hui qu'un écart de quelques centaines de mille dollars.

Sans vouloir froisser personne, je ferai observer que l'on prétend en certains quartiers que l'établissement de moyens de transport jusqu'au littoral du Pacifique devra se faire aux dépens des provinces de l'est. Les représentants d'Ontario, je regrette d'avoir à le dire, nous répètent bien souvent que le fardeau des dépenses faites par le gouvernement fédéral dans la Colombie Anglaise pèse particulièrement sur leur province, attendu que c'est elle qui contribue le plus largement au trésor fédéral. M. l'Orateur, ceci n'est pas exact. En 1902, le gouvernement fédéral a retiré des seules pêcheries de la Colombie Anglaise un revenu de $42,000 et n'y a dépensé, par rapport à cette industrie que $18,000. Dans la Nouvelle-Ecosse, la même industrie a donné un revenu de $6,000 au gouvernement fédéral, tandis que ce dernier y a dépensé $32,000, ce qui accuse un écart inexplicable entre les recettes provenant des pêcheries de cette province et les dépenses qu'elles entraînent.

Pour ce qui est des dépenses faites dans la Colombie Anglaise, je vois que depuis 1885 à venir jusqu'à l'époque où le Pacifique Canadien fut construit, cette province a rapporté au gouvernement fédéral environ $16,000,000 de plus que ce dernier n'y a dépensé, soit en moyenne, plus de $1,000,000 par année, et cet excédent de recettes sur les dépenses est toujours allé en augmentant depuis lors, de sorte que le gouvernement fédéral perçoit aujourd'hui de la Colombie Anglaise environ $2,709,000 de plus qu'il n'y dépense.

Depuis 1871 jusqu'à 1901, le gouvernement fédéral a reçu $42,375,000 et ne nous a donné, sous forme des dépenses que je viens de signaler, que $28,968,000, ce qui laisse en notre faveur un reliquat d'environ $13,500,000. Or, comme le premier ministre et nombre d'autres membres de la droite soutiennent que la construction du Grand Tronc-Pacifique ne coûtera au pays qu'environ $13,300,000, on voit donc que l'excédent de revenu versé par la Colombie Anglaise pourra payer un peu plus que le coût de ce chemin de fer. Il n'est pas

exact de dire, par conséquent, comme certains députés semblent disposés à le faire croire, que le prolongement de cette grande artère dans la Colombie Anglaise devra se faire aux dépens des provinces de l'est. Je ferai observer en passant que cette augmentation considérable des revenus tirés de la Colombie Anglais depuis 1885 doit s'attribuer à la construction du Pacifique Canadien et au développement des industries minière et forestière qui en a été la conséquence. Or, puisqu'on doit attribuer à la construction du Pacifique Canadien l'accroissement des recettes fédérales depuis 1885, j'ai donc raison de prétendre qu'avant dix ans ces recettes tirées de la Colombie Anglaise seront doublées et peut-être même triplées grâce à l'établissement de cette nouvelle ligne, et que cela seul suffit à justifier le prolongement à travers notre province.

Les deux conditions que j'ai mentionnées ne sont pas les seules à militer en faveur du prolongement de ce chemin dans la Colombie Anglaise. Nous avons aussi l'industrie forestière. Il est évident, d'après les calculs les plus dignes de foi, que les forêts de la Colombie Anglaise sont les plus riches de l'Amérique du Nord. Ce qui les caractérise particulièrement, c'est leur densité. Un seul acre de forêt a donné un rendement de 500,000 pieds de bois.

Ceux qui ne sont pas au fait de cette industrie apprendront avec quelque surprise que dans la province d'Ontario et les autres provinces de l'est on considère généralement qu'un rendement de 20,000 pieds à l'acre constitue une moyenne satisfaisante. On estime que la Colombie Anglaise pourra fournir de 40,000,000 à 50,000,000 de pieds de bois. Ce n'est pas là une vaine donnée ; ce calcul peut se faire avec une précision presque mathématique. Si l'on considère qu'il n'a été affermé que 1,175 milles carrés de notre domaine forestier et que, d'après les rapports fédéraux, il en reste encore 285,554 milles carrés de disponibles, on peut s'imaginer le développement formidable que l'industrie du bois devra prendre dans cette province et le chiffre incroyable des recettes qui en découleront. Si l'on veut exploiter ce trésor inouï, il est donc d'absolu nécessité d'établir sans plus de retard des moyens de transport encore plus complets que ceux que comporte le présent projet.

J'appellerai maintenant l'attention sur la grande industrie de la province, sur l'industrie qui vient naturellement à la pensée chaque fois qu'il est question de la Colombie Anglaise ; je veux parler de l'industrie minière. Elle n'a encore réellement subi aucun développement. La province a passé par une rude épreuve : elle a été la victime de la stupidité et de l'inexpérience des spéculateurs des provinces de l'est et des vieux pays.

Notre malheur est que, jusqu'à présent, l'attention des capitalistes de renom n'a pas été dirigée vers notre province autant que nous le mériterions. La faute n'en est pas

à la province mais à ceux qui ont tenté de profiter des grands avantages offerts par ses richesses minérales. Et je parle ici, naturellement, de l'exploitation des mines d'or. Nous avons dans cette province de grandes houillères qui ne le cèdent en rien aux meilleures du Dominion. Les deux compagnies qui opèrent sur le littoral de la Colombie Anglaise ont un bordereau de paye mensuel de $230,000, soit un bordereau de paie annuel de $2,760,000. Je n'inclus pas dans ce calcul les houillères du Nid-de-Corbeau et de Fernie. La valeur de l'or, de l'argent et du plomb extraits dans la Colombie Anglaise en 1901 a été de $13,500,000. J'ai donc raison de dire que ce développement est principalement attribuable aux facilités de transport qui nous ont été données jusqu'à présent. En général, outre ces sources de richesses de la Colombie Anglaise, nous avons toutes les preuves possibles d'immenses ressources à l'ouest entre Winnipeg et la côte du Pacifique. Je vais citer particulièrement quelques déclarations faites par des gens indépendants et dépourvus de préjugés au sujet de la région des prairies et de la Colombie Anglaise. Une autorité dit :

> Si j'étais jeune homme, ayant à ma portée des perspectives somme celles qui sont offertes dans le Nord-Ouest Canadien, je me hâterais de mettre la charrue dans le riche sol de ces prairies fertiles, et je recueillerais bientôt le prix de mes travaux sous forme de blé à raison de 40 boisseaux à l'acre et de troupeau des plus belles bêtes à cornes que l'on ait jamais vues. Je crois que cette région est le meilleur des cadeaux que Dieu ait jamais faits à l'homme en fait de sol, de climat, de salubrité, de richesse et de tout ce qui peut procurer l'aisance.

Ceci, M. l'Orateur, se rapporte à une partie de la région à travers laquelle passera ce Grand-Tronc-Pacifique. Sir Richard Cartwrigt, dans un discours qu'il prononçait en 1901, disait :

> La vallée de la rivière Rouge, la vallée de la Saskatchewan, la vallée de l'Assiniboine et la vallée de la rivière de la Paix sont des choses réelles, et les progrès accomplis dans l'ouest du Canada sont aussi des choses réelles. Nous avons de l'espace pour une population d'au moins 50,000,000 d'âmes. Nous avons des chutes d'eau merveilleuses, et nous ne faisons que commencer à nous faire une idée exacte de leur valeur ; nous avons d'immenses ressources minières ; tout ce qu'il nous faut ce sont des hommes. Je crois que les résultats des cinq années prochaines dépasseront ceux des cinq dernières années, si satisfaisants que ceux-ci aient été, tout autant que les résultats des cinq dernières années ont dépassé ceux des quinze années précédentes.

Sir Richard Cartwright faisait cette déclaration en pleine connaissance des faits. Il est ministre du Commerce et il était au conseil lorsque cette question du Grand-Tronc-Pacifique a été discutée. Cela étant, l'accusation des honorables membres de la gauche à l'effet que les membres du cabinet se sont précipités dans cette affaire sans être suffisamment renseignés, sans savoir ce

qu'ils faisaient, tombe à plat. Une autorité dit :

Celui qui n'a pas étudié la question ne saurait se faire une idée des grandes ressources naturelles du Nord-Ouest canadien et de la Colombie Anglaise. On y trouve presque tout ce qui peut contribuer au bien-être et aux besoins de l'homme—quelques-unes des plus belles forêts du monde ; des gisements inépuisables de houille et de fer ; l'or et l'argent et, outre cela, la plus belle région du monde pour la culture du blé est dans le Manitoba, l'Alberta, la Saskatchewan et l'Assiniboïa, tandis que tout le Nord-Ouest Canadien est propre à la petite culture et à l'élevage des animaux. De fait, les ressources du Nord-Ouest Canadien, avec ses magnifiques pâturages, ses quantités illimitées de foin naturel pour produire le plus haut type d'animaux—chevaux, bêtes à cornes et moutons, sont virtuellement illimitées.

Une haute autorité américaine dit :

Le Canada a des ressources qui égalent, si elles ne dépassent pas, celles des Etats-Unis, en fait de richesses agricoles et minérales et de perspectives industrielles. Il a des millions d'acres de fertiles terres arables, de riches gisements miniers et des facultés de transport de beaucoup supérieures aux nôtres. . . . . Il fait bon voir les récoltes qu'on fait croître dans ce pays. Le blé, l'orge et l'avoine y sont récoltés en quantités énormes, avec ça et là un champ de bon maïs.....Le Canada se développera en proportion des progrès qui ont été faits aux Etats-Unis.

Puis, nous avons comme autorité le ministre de l'Intérieur qui dit :

On a cultivé du blé avec succès à Port-Simpson, à la latitude nord de 62 degrés, ce qui est aussi loin au nord-ouest de Winnipeg que Winnipeg est au nord-ouest de New-York. On cultive le seigle et l'avoine à 200 milles plus loin au nord, et à 200 milles encore plus au nord on cultive avec succès l'orge et les pommes de terre.

J'ai déclaré que l'une des conditions du bien-être des habitants du pays est la productivité du pays. Une autre condition consiste en ses facultés d'exportation La province de la Colombie Anglaise possède cette faculté à un haut degré. Non seulement son pouvoir d'exportation est considérable, mais elle possède de grandes facilités en ce qui concerne le commerce étranger. Les ports de Victoria, de Vancouver, de New-Westminster, de Port-Simpson et les autres ports qui pourront être ouverts, grâce au prolongement de ce chemin, offrent des avantages qui excèdent de beaucoup ceux de Puget-Sound, de l'Oregon et de San Francisco. Lorsque je vous aurai indiqué la quantité d'exportations de Puget-Sound et des ports de l'Oregon et de la Californie, lesquels ne sont pas aussi favorablement situés en ce qui concerne les zones où l'on cultive le blé que nos ports de la côte du Pacifique, vous saisirez facilement les énormes avantages, en faveur des ports situés à l'ouest du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouet, qui résulteront de la construction du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Les exportations de blé aux ports de la côte du Pacifique, en 1901, se sont élevées à environ 31,000,000 de boisseaux ; l'exportation de farine à Puget-Sound, à Seattle et à Tacoma s'est élevée à 2,000,000 de barriques. Des détails complets de ces exportations sont contenus dans les rapports américains de la Navigation et du Commerce de cette année. De Montréal, de Portland et de Saint-Jean durant la même période, 30,911,000 boisseaux de blé ont été exportés. San Francisco seul en a exporté 14,000,000 de boisseaux. Ceux d'entre vous à qui la géographie de cette partie du continent est familière se rappelleront que les chaînes du littoral et des Cascades des Montagnes Rocheuses sont plus éloignées du littoral américain qu'elles ne le sont de la côte du Pacifique canadien. A mesure que l'on s'avance vers le nord, la chaîne converge vers la côte du Pacifique ; non seulement elle converge vers la côte du Pacifique lorsqu'elle entre dans la province de la Colombie Anglaise, mais son altitude diminue, offrant ainsi un accès facile et des rampes peu escarpées, et elle arrive à une centaine de milles de Port-Simpson. De sorte que la grande zone des Territoires du Nord-Ouest s'étend jusqu'à environ cent milles de distance de Port-Simpson, tandis que les zones à blé de l'ouest qui sont tributaires des ports de San Francisco, de Puget-Sound et de l'Oregon sont situées à quelques mille milles de ces ports. Il est donc évident que le coût considérable de l'exportation du blé de l'ouest des Etats-Unis par les ports de la côte du Pacifique excède de beaucoup le coût de l'exportation du blé de la zone canadienne par la côte du Pacifique et de là aux ports étrangers. La concurrence qu'offrira le Grand-Tronc-Pacifique en fait de prix de transport permettra d'ouvrir la grande zone à blé des Territoires du Nord-Ouest. La zone à blé et à grain du Canada se trouvera rapprochée des marchés de l'univers, grâce au bas prix et à la facilité du transport. Le marché asiatique, comme nous le savons tous, augmente d'importance. Les ports du détroit de Puget exportent de grandes quantités de produits cultivés sur un territoire semblable à celui de la Colombie Anglaise qui sera traversé par ce chemin. Ils exportent de grandes quantités de leurs produits en Chine, au Japon et dans d'autres pays de l'Asie. Le port de San Francisco, l'an dernier, a expédié en Chine des produits au montant de $16,703,000, et pour $4,000,000 au Japon. La Chine, le Japon et les autres ports asiatiques sont de cinq ou six cents milles, peut-être de mille milles plus rapprochés de nous que des ports américains qui font déjà ce splendide commerce d'exportation. Tout ce qui nous manque c'est un moyen de transporter d'une façon moins coûteuse notre blé à la côte du Pacifique. Il est absurde de prétendre que le chemin de fer Canadien du Pacifique, si précieux que soient les avantages qu'il offre à la côte, puisse apporter du blé à travers les Montagnes Rocheuses et sur les rampes qui caractérisent ce chemin, en concurrence avec les chemins Great-Northern et Northern-Pacific. Il n'y a aucun doute qu'une impulsion pres-

que inconcevable au moment actuel sera donnée à l'exportation du blé par l'océan Pacifique. En sus de tous les autres avantages dont j'ai parlé, nous avons des ports ouverts durant toute l'année ; de sorte que je ne suis pas trop optimiste en espérant que dans dix ans, la majeure partie de l'exportation des grains du Canada, et peut-être du continent américain, se fera par la côte du Pacifique et par nos propres ports du Pacifique.

M. RROCK : Comment la construction d'un chemin entre Winnipeg et Moncton diminuera-t-elle le coût du transport du blé de la zone du blé à l'océan Pacifique ?

M. MORRISON : Comme je l'ai dit au commencement de mes remarques, je consens volontiers à laisser à ceux qui m'ont précédé le soin de justifier l'action du gouvernement au sujet de l'embranchement de Moncton à Winnipeg. Ce serait une surérogation de ma part que d'ajouter un seul mot à ce qui a été si bien dit par ceux qui ont traité ce point. Il y a encore une autre justification pour le prolongement du chemin jusqu'au Pacifique et c'est la question du prix du transport. La province de la Colombie Anglaise souffre actuellement, et à moins que le Grand-Tronc-Pacifique ne soit prolongé ou à moins que nous n'ayons quelque autre ligne allant jusqu'à la côte, nous continuerons à souffrir par suite des prix excessifs du transport. Aujourd'hui vous pouvez expédier des instruments aratoires ou tout autre produit aux antipodes à meilleur marché que vous ne pouvez les envoyer à Edmonton.

C'est là un état de choses qui ne devrait pas exister, et le gouvernement actuel travaille à faire disparaître cet inconvénient. Le prix du transport des voyageurs dans la Colombie Anglaise, d'une gare à l'autre, est de cinq sous par mille, tandis qu'à l'est du Manitoba et jusqu'à la Nouvelle-Ecosse, le prix du transport des voyageurs n'est que de trois et de deux sous.

M. BROCK : L'honorable député a-t-il voté en faveur d'un prix de deux sous par mille pour le transport des voyageurs jusqu'à la côte du Pacifique, lorsque la chose a été proposée ici l'autre soir ?

M. MORRISON : En pareille matière, j'ai toujours égard à la manière dont une proposition est soumise à la Chambre et surtout à celui qui la propose. En tenant compte de ces deux circonstances, je n'ai pas cru devoir prendre au sérieux la proposition faite alors par l'honorable député. Outre les considérations dont j'ai parlé, il y a un autre élément très important en notre faveur, et c'est le climat. Entre les latitudes 49 et 59, qui comprennent presque toute la Colombie Anglaise, nous trouvons la Grande Bretagne, le Nord-ouest de la France, la Belgique, la Hollande, l'Allemagne du Nord, la Prusse, le Danemark, le midi de la Suède, les provinces de la Baltique, les côtes de la Russie et le golfe de Finlande. Je suppose qu'il n'y a pas en cette Chambre un seul homme qui ne sache que dans ces latitudes, sur le continent européen, est contenu ce que l'on dit avoir été le berceau de la civilisation, et ce qui a produit les types les plus robustes de l'humanité. Il n'y a nulle raison au monde, avec l'affluence de population dont le ministre de l'Intérieur a parlé comme devant se produire dans cette province et les facilités qui nous seront accordées par le gouvernement dont le projet actuel n'est que le premier pas, pour que cette province ne devienne pas, dans un avenir peu éloigné, la province la plus populeuse et la plus propre de la Confédération canadienne.

D'une manière générale, non seulement nous allons pouvoir contribuer, par la construction de ce chemin de fer, au développement de cette partie importante du Canada, mais grâce au développement de tout le Canada, qui va entièrement résulter de la mise à exécution de ce projet, nous allons pouvoir ramener une bonne partie, sinon la totalité même des Canadiens émigrés aux Etats-Unis, et qui représentent d'après le recensement des Etats-Unis de l'année dernière, le joli chiffre de 1,183,225. Il y a en ce moment, aux Etats-Unis,, 1,183,225 Canadiens, dont 395,427 sont sortis de la province de Québec, et 787,798 des autres provinces. Oui, nous avons là 1,183,225 des nôtres qui ne demandent qu'à revenir au Canada, et qui s'en reviendront sûrement si on leur fait connaître les ressources de ce pays et ce qui se fait pour le développement de nos immenses régions.

Voilà ce que j'avais à dire. J'aurais cependant beaucoup aimé appuyer un peu au long sur le sujet si séduisant de la situation qu'occupe aujourd'hui la Colombie Anglaise, par rapport aux autres provinces du Dominion, mais comme plusieurs longs discours se sont déjà succédés et que plusieurs députés ont témoigné le désir de prendre la parole, je terminerai en citant un conseil qui nous a été donné il y a déjà longtemps par l'éminent philosophe qui a nom Bacon. Voici ce conseil :

> Ce qui est passé est déjà loin de nous et irrévocable, et les gens sage en concluront qu'il leur suffit de s'occuper du présent ; par conséquent, c'est se donner des tracas inutiles que de se mettre martel en tête au sujet de ce qui est passé.

J'espère donc, par conséquent, que les honorables députés de la gauche qui ont l'intention de nous adresser la parole laisseront là le passé, et donneront leur attention au présent et à l'avenir.

M. SAM. HUGHES (Victoria-nord) : M. l'Orateur, l'honorable député qui vient de porter la parole, semble avoir pris sur lui, ainsi que plusieurs de ceux qui l'ont précédé, de parler de tout, excepté de la résolution en ce moment soumise à la Chambre. Il nous a fait une superbe description d'une partie de la Colombie Anglaise, et d'autres orateurs nous ont aussi décrit en termes

dithyrambiques les beautés de certaine régions du Nouveau-Brunswick et de la province du Québec. On nous a lu des extraits de récits de missionnaires et de rapports sur la région s'étendant du Labrador à la baie de James. En fait, on a parlé un peu de tout, excepté de la question même qui doit nous occuper. Ces honorables députés semblent s'être mis en tête qu'ils ont découvert tout ce qui a trait au climat et au sol du Canada, et que le moment est propice à la construction d'une nouvelle voie transcontinentale. Je ne suis pas surpris de les entendre maintenant s'exprimer de cette façon. Pendant de longues années, ils se sont surtout appliqués à décréditer ce pays et à fournir des sujets de discours à nos amis du Texas, de l'Oklahoma, du Kansas et autres Etats du sud-ouest, afin d'empêcher les émigrants de venir au Canada, et il est par conséquent difficile à un bon nombre de leurs amis d'avoir foi dans les destinées du Canada. Je désire, cependant, faire remarquer à ces honorables députés qu'il leur est parfaitement inutile d'essayer de faire valoir notre pays de la manière qu'ils s'y prennent, en tant que le parti libéral-conservateur puisse y être intéressé. Je ne suis qu'un humble membre du parti libéral-conservateur, mais je tiens à rappeler à mes honorables amis—ce qu'ils n'ignorent pas, du reste—que le parti libéral-conservateur ne s'est jamais fait faute de signaler les avantages du Canada, qu'il a toujours eu foi dans les destinées de notre grand Nord-Ouest, qu'il a toujours reconnu qu'il y avait un immense territoire suffisamment apte à la colonisation dans les parties nord d'Ontario et de Québec, et qu'il est possible de construire une voie de chemin de fer—je ne dirai pas, une voie courte—à partir de Lévis en se dirigeant vers le sud-ouest ou l'est à travers la province du Nouveau-Brunswick. Ces honorables députés se montrent ici fort arriérés. S'ils veulent aller consulter la carte qui se trouve dans la chambre du comité des chemins de fer, ils verront qu'il y a déjà au moins une douzaine de chartes autorisant la construction de chemins de fer par des routes tracées à travers le continent de l'Amérique du Nord, ce qui démontre que depuis longtemps déjà il y a des hommes au Canada qui ont eu foi en leur pays, et qui admettent parfaitement que tôt ou tard la Confédération sera dotée d'un nouveau chemin de fer transcontinental. Mon honorable ami de la Colombie Anglaise s'est surtout borné, je le répète, à une description de sa province adoptive, et je dois le féliciter de son discours. Mais je ne vois pas bien quels avantages va retirer la région situé au sud de la Colombie Anglaise d'un chemin de fer qui se trouvera à 300 ou 400 milles au nord. Je ne vois pas bien, non plus, ce que la citation qu'il nous a donnée du journal de Vancouver, publié par M. Cotton, peut bien avoir à faire avec tout cela. M. Cotton, ainsi qu'il l'a avoué lui-même, n'avait pas lu le contrat et n'en connaissait rien. Ce dont parle M. Cotton ne peut qu'être approuvé par toute personne au Canada qui connaît le pays, et c'est certes là la vraie manière de pourvoir au développement de la Confédération. Mais, M. l'Orateur, il y a loin de cela à vouloir approuver le contrat inique qui est en ce moment soumis à la Chambre. Le dernier orateur a fait remarquer que ce contrat était rédigé avec l'objet de favoriser surtout les intérêts de la Colombie Anglaise. Je regrette qu'il ne nous ait pas indiqué où pouvaient se trouver ces indices de partialité, mais je suis heureux cependant qu'on nous dise qu'il y a une partie du Canada à laquelle on a eu l'intention de faire quelque bien.

Ce n'est certainement pas la Nouvelle-Ecosse, ni le Nouveau-Brunswick, ni la province de Québec, ni l'Ontario, ni les Territoires du Nord-Ouest. Par conséquent, comme le dit notre honorable ami, ce contrat est rédigé au seul avantage de la Colombie Anglaise, et il regrette qu'on puisse mettre obstacle à l'exécution des termes de ce contrat par des discours comme celui qui a été prononcé par mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox). Je ne crois pas que mon honorable ami de Simcoe-sud ait parlé plus longtemps que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), ou l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). L'un de ces orateurs nous a retenus pendant près de deux jours, et l'autre une journée et demi, et je m'en rapporte entièrement au pays pour décider quel est le meilleur de ces trois discours. Si le discours de mon honorable ami de Simcoe-sud ne contient pas plus de saine logique, plus de faits et plus de critique que les deux discours réunis des deux honorables députés qui ont pris la défense de cette mesure, je ne relèverai pas les remarques de l'honorable député. Mon honorable ami de la Colombie Anglaise nous a lu quelques paragraphes du contrat. L'un des articles sur lequel il a le plus appuyé est l'article 10, et il a aussi parlé du cautionnement de $5,000,000. Cependant, comme je me propose de toucher à tout cela dans mon discours, je vais passer outre pour le moment à ces remarques. Je désire faire observer à nos honorables amis de la droite que le parti libéral-conservateur n'en est pas en ce moment à discuter la route de ce chemin de fer. Le parti libéral-conservateur fait valoir depuis déjà longtemps les avantages du Canada, et les avantages respectifs de l'est et de l'ouest. Il ne s'agit pas ici d'une question de parcours ; nous en sommes à discuter les conditions du contrat et à considérer quel effet devra avoir ce contrat sur les finances et le développement du pays. Du moins, j'en suis à considérer cet aspect du projet, et je crois être ici l'interprète des sentiments des amis du parti libéral-conservateur, tant dans cette Chambre qu'au dehors. Nous ne cherchons pas à amoindrir les avantages que peut présenter

le sol des provinces du Nouveau-Brunswick, de Québec ou d'Ontario—loin de là. Au contraire, le parti libéral-conservateur a toujours été le premier en cette Chambre à attirer l'attention sur les avantages du pays, et ce n'est pas malheureusement ce qu'on peut dire de nos honorables amis de la droite. Nous ne cherchons pas, non plus, à montrer le climat du Canada sous un jour défavorable. J'ai moi-même pris l'année dernière et l'année précédente la liberté d'indiquer pourquoi je pensais que les Territoires du Nord-Ouest et la partie nord de la Colombie Anglaise étaient parfaitement aptes à la colonisation, et j'ai déjà eu d'autres occasions indiqué sur quoi je me fonde pour prédire que le nord de l'Ontario, quand il sera ouvert à la colonisation, pourra offrir des foyers et du travail à des milliers de personnes. Nous n'avons pas, non plus, critiqué la population du pays au même degré que d'autres honorables députés ont essayé de le faire. Nous reconnaissons que les populations des provinces maritimes et de Québec, ainsi que celle de tout le Canada, comptent parmi les meilleures que le monde ait pu offrir depuis quelques années, et à de rares exceptions près, au point de vue de l'immigration. Par conséquent, je vais indiquer les objections que nous avons contre ce projet.

Il y a de cela neuf mois ou un an, un article est paru dans un journal de Minnéapolis—article qui a été, je crois télégraphié à quelques journaux du Canada—annonçant que le sénateur dont on a parlé l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux était à la veille de lancer un nouveau projet. On annonçait qu'il avait essayé de faire partie de la Compagnie Canadian Northern, et que, n'ayant pas réussi, il s'apprêtait à lancer un projet qui devait amener le prolongement du Grand Tronc jusqu'à Winnipeg, à partir de ses raccordements avec Saint-Paul et Minnéapolis, et que de Winnipeg ce chemin prolongerait sa voie principale jusqu'à l'océan Pacifique, avec embranchements partout le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. La demande nécessaire en fut faite à la législature du Manitoba, et les journaux de Winnipeg—un, entre autres, avait là-dessus une page entière—ont indiqué le plan de ce grand projet. Le nom de l'honorable George Cox a été entre autres intimement mêlé à tout cela. Les raisons qui avaient porté M. Cox à conclure à la réalisation de ce projet, étaient ici données d'une manière semi-officielle. Le plan projeté était que ce chemin de fer devait être entièrement indépendant de l'une ou l'autre des grandes routes canadiennes de l'ouest, soit le Canadian Northern ou le Pacifique. Ce chemin de fer devait s'étendre jusqu'à Minnéapolis, à partir du terminus du Grand Tronc à Chicago, en absorbant un chemin de fer des Etats-Unis. Et si tous les faits étaient connus, je suis certain qu'on pourrait constater que le Grand Tronc a aujourd'hui la maîtrise sur une ligne entrant à Minnéapolis et à Saint-Louis.

Ce ne serait pas, cependant, agir sagement que de faire connaître, avant que ce bill soit adopté, que le Grand Tronc se trouve si près de la frontière du Canada dans le Nord-Ouest. On devait construire un embranchement jusqu'à Duluth, à partir de la ligne entre Minnéapolis et Winnipeg ; afin de se raccorder par des steamers au réseau central du Grand Tronc et faire de cette route la voie même destinée au transport du grain. On avait annoncé, dans le temps, que le projet devait avoir l'appui du parlement canadien, appui presque identique à celui que ce transcontinental reçoit aujourd'hui. Je dois dire que je n'ai pas la moindre objection à ce projet. Si le Grand Tronc veut se contenter d'accepter un appui raisonnable pour un projet qui n'est qu'en partie canadien, je ne m'y opposerai certainement pas, quant à moi. Je ne crois pas, cependant, qu'un semblable projet devrait donner à une mesure qui tendrait davantage au développement de tout le Dominion du Canada.

On prétend dans certains quartiers, que cette démonstration avait pour but de forcer la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord à se rendre.

M. CLARKE : Elle ne se rendait pas.

M. HUGHES : Mais pas de capitulation était sa devise, et je comprends que telle est encore son attitude. Les membres de cette Chambre n'ignorent pas que les journaux américains comme les journaux de Montréal ont annoncé durant la présente session que la compagnie était sur le point de se rendre : et cette rumeur a été maintenue devant le public jusqu'à il y a quelques semaines passées. Mais on en est arrivé à la conclusion que l'on ne pouvait amener le Canadian Northern à capituler, et l'on s'enjoignit le côté patriotique de la question au projet. On prétendit que le Grand Tronc allait prolonger sa voie de North Bay à Gravenhurst, afin d'avoir une voie parallèle à celle de la voie projetée du "Canadian Northern," qui se dirige vers Winnipeg, et que de là le Grand Tronc continuerait son chemin jusqu'au littoral. Mais, ce projet ne se réalisa pas. Le ministre de la Justice eut sans doute vent de l'affaire ; et non content de la ligne de North Bay à Winnipeg, il vit que l'occasion était propice pour obtenir quelque avantage pour ses amis du pont de Québec, et un peu d'encouragement pour cette même province.

La deuxième proposition fut de construire la ligne à partir de la cité de Québec, en traversant le nord de cette province et de la province d'Ontario, pour atteindre Winnipeg. Mais un autre mouvement ne tarda pas à se produire, et nos amis, les ennemis des provinces maritimes y prirent part, avec le résultat que nous avons aujourd'hui devant nous : une proposition tendant à construire un chemin de fer de Moncton jusqu'à Winnipeg et de là jusqu'au littoral. Cette partie du chemin s'appelle la ligne courte jusqu'à Moncton. Je regrette que le premier ministre ne soit pas à son siège. J'ai tou-

jours éprouvé pour cet honorable monsieur le plus grand respect, tant en sa qualité de citoyen que de membre de la Chambre des communes ; et quand j'ai entendu parler qu'un projet de chemin de fer transcontinental était en voie de formation, j'étais bien convaincu que l'honorable ministre, dont je connais le patriotisme, bien que n'ayant jamais eu l'occasion de me rendre compte de ses qualités d'hommes d'affaires, soumettrait un projet qui contiendrait au moins quelques articles de nature à mériter le respect de la Chambre et du pays. Je regrette d'être obligé de dire, M. l'Orateur, que j'ai été trompé dans mes espérances. Personnellement, je ne suis pas opposé au Grand Tronc. Je considère M. Hays, son gérant général, comme étant l'un des hommes de chemin de fer les plus distingués qui existent ; je considère notre vieil ami, M. Wainwright, comme un homme très distingué ; je considère que M. McGugan est un des plus habiles constructeurs de chemin de fer de l'Amérique du Nord ; et le vénérable sénateur est un de mes amis d'enfance. De sorte que si je devais me prononcer sur la question en ne prêtant l'oreille qu'à mes propres sentiments, je serais porté à appuyer tout projet dans lequel ces messieurs pourraient être intéressés.

Ce projet est un prétexte pour développer nos ports de mer canadiens, or, je démontrerai dans un instant que le trafic de ce chemin ira à Portland, Boston et autres centres américains. On prétend réduire les taux. Je dis que dans dix ou quinze ans d'ici, ceux qui vivront à cette époque constateront que le transport du blé ne coûtera pas un cent meilleur marché par boisseau pour son transport au littoral, à cette époque, qu'il en coûte aujourd'hui grâce à cette proposition. On veut résoudre le problème du transport et on ne réussit qu'à l'embrouiller. On prétend servir les intérêts canadiens et l'on ne réussit qu'à imposer au peuple un plus lourd fardeau, que les enfants de nos enfants seront encore appelés à supporter et qui entravera le développement du pays durant de longues années.

Plusieurs voient dans cette entreprise toutes espèces de contrats plantureux. Il est certain que la construction de ce chemin équivaut à la ruine de l'Intercolonial comme entreprise nationale. Ce projet implique une dépense annuelle de plusieurs centaines de mille dollars pour l'entretien de ce chemin, car ses recettes diminueront considérablement dès que cette nouvelle voie sera construite. Nous voyons dans cette proposition une tentative pour faire du pont de Québec une entreprise profitable ; et si je suis bien renseigné, ce pont a déjà coûté autant d'argent que les plans et devis indiquaient que sa construction tout entière devait coûter, bien que les piles soient à peines sorties de l'eau. Je me demande ce qu'il va advenir lorsque le gouvernement placera quelques millions de plus dans sa construction. Il est certain que tout va être facilement englouti.

Grâce à ce projet, on met de côté la ville de Toronto, ainsi que la ville de Montréal et toute la partie sud de la province de Québec, et quand les faits de la cause seront connus, on s'apercevra que la ville de Québec ne recevra pas de cette entreprise tout l'avantage que les honorables ministres veulent nous laisser supposer. On est tout naturellement porté à se demander qui est l'auteur de ce projet ? Quel est celui qui a soumis cette proposition aux dehors trompeurs au premier ministre ? Il est certain que le besoin d'un chemin de fer transcontinental se fait sentir dans certains quartiers ? Mais je ne crois pas que cette seule raison soit suffisante pour justifier la célérité que le premier ministre et un certain nombre de ses collègues, en qui plusieurs d'entre nous ont pleine confiance, ont déployée à ce sujet.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a prétendu que toute l'affaire était due à ce que le sénateur Cox ne pouvait attendre. Dans ce cas, que faisait notre ami le directeur général des Postes ? Quelques-uns lui supposent l'intention de laisser là les timbres-postes et les problèmes qui intéressent le capital et le travail, pour se lancer dans un champ d'actions plus digne de son vaste génie, et on lui prête même l'intention de devenir le chef du grand parti libéral au Canada. On va même jusqu'à dire qu'il cherche à supplanter le ministre des Finances et que c'est lui qui est l'auteur de ce projet. D'autres prétendent que c'est le ministre de la justice qui, avec l'énergie de sa race, veut devenir le chef, non seulement de sa province natale, mais le chef du parti dans ce parlement. Pour dire la vérité, nous ne sommes pas encore parfaitement renseignés sur la question de savoir quel est l'auteur de cette proposition.

Dans tous les cas, le projet est sans valeur. Le chemin consiste en deux sections. La section de l'est, qui part de Winnipeg, et qui ne sera pas construite avant au moins dix ans. Il ne sera d'aucune utilité pour Ontario, la ville de Montréal ou les provinces maritimes, et je demande au directeur général des Postes de prendre à partie le premier ministre—si mon honorable ami ne se reconnaît pas comme étant l'auteur de ce projet—afin de l'amener à retirer cette mesure avant que le pays soit irrévocablement engagé dans cette entreprise. Quels sont les détails de ce projet ? On se propose de construire un prétendu chemin de fer national de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, à Winnipeg, en passant par la vallée de la rivière Saint-Jean, en traversant le fleuve à Québec, et en gagnant la partie nord de cette province et de la province d'Ontario pour atteindre Winnipeg. Cette section doit être construite et possédée par le gouvernement, mais louée au Grand Tronc. Elle passera à 250 milles au nord de Montréal, à plus de 400 milles au nord de Toronto, et à environ 120 ou 180 milles au nord de Fort-Arthur et de Fort-

William. Cette partie du chemin aura 1900 milles de longueur, et sa construction coûtera de $60,000,000 à $80,000,000. La section de Winnipeg aux Montagnes-Rocheuses recevra une subvention de $13,000 par mille, et celle des Montagnes au littoral $30,000 par mille ; de plus, le gouvernement s'engage à payer tout l'intérêt durant une période de dix ans, et il accorde à la compagnie tout le terrain, les ports, les hâvres et autres avantages dont la compagnie peut avoir besoin à ses têtes de ligne. Cette section de Winnipeg au littoral doit être la propriété absolue du Grand Tronc-Pacifique

Au bout de 50 ans, le bail de la section est prend fin, et en supposant que ce projet serait fait de bonne foi, comme les honorables ministres veulent nous le laisser supposer, alors, ce délai de 50 ans expiré le Grand Tronc-Pacifique se trouvera à posséder un chemin de fer se rendant seulement à Winnipeg. Mais il est certain que tout cela n'est qu'un prétexte, et le fond de l'affaire est ce que j'ai indiqué. Le Grand-Tronc-Pacifique est maintenant rendu dans la ville de Chicago, et il doit avoir conclu des arrangements nécessaires pour pouvoir pénétrer à Minnéapolis.

Il ne sera plus, une fois rendu à cet endroit, qu'à 470 milles de Winnipeg. Son intention est de se rendre jusqu'à Winnipeg, et il se trouvera alors à posséder une ligne directe de Portland, Maine, à Port-Simpson, sur le littoral du Pacifique. Il aura un embranchement se rendant à Duluth, et cet embranchement se reliera aux ports de Midland afin de constituer une route mixte, partie par eau et partie par chemin de fer pour le transport du grain. Maintenant, la distance n'est pas aussi considérable, après tout, et l'on aura là un magnifique chemin possédant une voie parfaite, et je doute qu'il soit possible d'obtenir un meilleur chemin de fer transcontinental. De Portland à Montréal, la distance est de 298 milles ; de ce dernier endroit à Chicago, elle est de 840 milles, de Chicago à Minnéapolis 420 milles ; de Minnéapolis à Winnipeg, 471 milles, et de Winnipeg à Port-Simpson, 1,600 milles, soit une distance totale, de Portland à Winnipeg, de 2,029 milles, de Montréal à Winnipeg, 1,731, et de Portland à Port-Simpson, 3,600 milles en tout. Voilà le chemin de fer transcontinental projeté du Grand Tronc. C'est un projet que j'approuverais de tout cœur si ce n'était le prix qu'il doit nous coûter. Le Grand Tronc ne songe aucunement à la voie du nord. Il n'y tient pas du tout. La compagnie nous donnera peut-être quelques garanties, mais elle n'a jamais eu l'intention de construire une ligne au nord des lacs ou de l'y exploiter. L'honorable préopinant a indiqué comme étant une des clauses les plus importantes de ce contrat, l'article 10 qui stipule ce qui suit:

Les opérations du tracé et de la construction de ladite division de l'ouest seront commencées sans retard aussitôt que le présent contrat aura été approuvé par le parlement canadien, et seront poussées avec toute la diligence possible et parachevées dans les 5 ans qui suivront le premier décembre 1903.

M. HUGHES (Victoria).

Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que dans un an à compter de cette date, ou dans un an à compter de l'adoption de ce bill, le Grand Tronc devra avoir construit un certain nombre de milles de son propre chemin. Que fera-t-il de son trafic ? Emmagasinera-t-il ses marchandises à Winnipeg ? Au bout de deux ans, sa voie sera déjà considérablement avancée du côté d'Edmundston. Que fera-t-il de son trafic ? Au bout de trois ans, il aura traversé les montagnes. Que fera-t-il de son trafic ? Et dans cinq ans, alors qu'il aura atteint le littoral du Pacifique, que fera-t-il de son trafic ? Quant à ce qui concerne la partie du chemin située au nord des lacs, de Moncton à Winnipeg, ce n'est pas avant cinq ans que les explorations seront terminées, encore moins le chemin construit, et durant cet intervalle, que fera-t-on des marchandises qui se seront accumulées le long de la voie dans l'ouest ? Tout simplement le grain sera expédié par le Grand Tronc à Duluth, et les voyageurs ainsi que le trafic ordinaire passeront par voie de Chicago et de Portland. Voilà quel est le projet du Grand Tronc. Le seule objection que j'y vois, c'est que ces gens n'aient pas l'honnêteté de dire à la Chambre que telle est leur intention Je suis surpris que le Grand Tronc ne vienne pas nous dire bien franchement que telle est son intention. Les avantages qu'offre cette route sont nombreux. Durant l'hiver, à l'exception de quelques milles à l'extrémité est et dans les montagnes de la Colombie Anglaise, ce chemin sera libre de neige. M. McGuigan ne tardera pas à compléter les rampes du chemin dans la province d'Ontario, alors, d'une extrémité à l'autre du chemin les rampes seront d'environ un demi pour cent, et la compagnie possédera une des plus belles voies ferrées de l'univers.

D'une extrémité à l'autre du chemin, il y aura un trafic local partant de Boston et des autres villes du littoral, ainsi que des villes et des cités d'Ontario et de l'intérieur des Etats-Unis—principalement de la grande ville de Chicago—et avec son embranchement de Saint-Louis, le chemin de fer transcontinental du Grand Tronc pourra se procurer un meilleur trafic destiné à être transporté à longue distance, que n'importe quel autre chemin de fer transcontinental. Ce sera également une route directe, et je ne crois pas qu'il y ait aux Etats-Unis un autre chemin traversant les montagnes Rocheuses qui puisse entrer en ligne de comparaison avec le Grand Tronc au point de vue de la distance et de la vitesse qu'il peut donner à des convois grâce au magnifique état dans lequel se trouve la plateforme de son chemin. Bien plus, d'une extrémité à l'autre du chemin, le charbon et autres choses si nécessaires aux chemins de fer seront apportés, et

c'est là une question très importante pour un chemin de fer qui traverse le continent.

Voilà le projet. Tout homme quelque peu au courant des affaires ne peut supposer pour un instant, qu'il en existe un autre ; et il est inutile pour le gouvernement d'essayer de nous donner le change en nous laissant croire que le Grand Tronc va se lier à une entreprise comme celle qui est énoncée dans les résolutions qui nous sont soumises. Supposer une pareille chose, c'est accorder trop peu de considération à l'intelligence des membres de cette Chambre. Si le Grand Tronc, au lieu de construire sa voie jusqu'à Duluth, voulait la construire jusqu'à Port-Arthur ou Fort-William, je serais disposé à lui venir en aide généreusement. Si le Grand Tronc voulait obtenir de l'aide pour la construction d'une voie de Winnipeg à Port-Simpson, quand bien même cette ligne ne serait pas considérée comme devant constituer un chemin de fer national, je suis convaincu que le peuple de ce pays n'aurait pas d'objections à lui accorder toute l'assistance nécessaire.

Je n'ai pas le moindre doute que le promoteur de ce chemin, la tête dirigeante, le génie quel qu'il soit, qui est au fond de toute l'affaire, que ce soit le sénateur ou un des ministres, ou un homme sous la tutelle du Grand Tronc, sera absolument disposé à accepter un chemin de fer de 1900 milles de longueur, construit par le peuple canadien, et entretenu par la compagnie durant 50 ans, à titre de simple cadeau. Mais, ce n'est pas là le principal projet. Afin de démontrer quelle est l'intention des promoteurs de cette entreprise, j'ai mentionné l'article 10 pour démontrer que la section de l'ouest doit être construite d'ici à 5 ans, et qu'il faudra trouver un débouché pour leur trafic qu'elle sera appelée à transporter. Je vais maintenant citer l'article 42, pour démontrer que dans cet article ces personnes laissent voir leur jeu jusqu'à un certain point. La clause 42 se lit comme suit :

42. Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le fret né sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements,—

Que l'on remarque que cette ligne part d'un endroit situé sur le sol canadien et ne touche pas au territoire américain, depuis Port-Simpson jusqu'au littoral de l'Atlantique.

—lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits en Canada, transporté sur le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par les ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Pourriez-vous me dire, M. l'Orateur, de quelle manière on se propose de construire ce chemin, si l'on n'a pas l'intention d'avoir un chemin qui passera sur le territoire américain ? Comment pourront-ils le rendre à cet endroit en suivant une autre route, ou comment pourront-ils le rendre à n'importe quel autre port, à moins qu'ils aient l'intention d'avoir une route à travers les Etats-Unis ? Il est évident que la clause 10 et la clause 42 démontrent bien clairement que c'est une route américaine que la compagnie veut avoir. Et il est également évident que les avocats du gouvernement ou les honorables ministres n'ont pas vu clair dans toute l'affaire, ou qu'ils sont partie au complôt. J'ai indiqué le temps qu'il faudrait pour construire la partie est du chemin. Je ne crains pas de dire que cette section ne sera pas construite avant dix ans. Une fois construite, la compagnie en aura l'usage gratuit durant 7 ans, et après cela, pour trois autres années encore, le montant que l'on doit exiger d'elle pour les intérêts sera porté au compte du capital. Ni moi, ni vous, M. l'Orateur, ne verront l'époque où la compagnie paiera quelque chose au gouvernement.

M. CARGILL : De quelle façon ?

M. HUGHES : Je serai parti. Quant à ce qui concerne les privilèges de circulation, je me contenterai de dire que tout homme connaissant quelque chose en fait de chemin de fer, ne peut que sourire en lisant la clause qui se rapporte à ce point particulier du contrat. Mais en supposant que la ligne du nord serait construite et que le Grand Tronc-Pacifique l'exploiterait—je suis bien libre de faire ces suppositions, car une des principales clauses du contrat est remplie de ces dispositions conditionnelles—les prix que l'on exigera pour le transport des marchandises dans les wagons du Grand Tronc et du Grand Tronc-Pacifique voyageant sur la voie appartenant à l'Etat, seront plus que suffisants pour acquitter le loyer que la compagnie sera tenue de payer. L'orateur qui m'a précédé a fortement insisté sur la clause 37 qu'il considère comme étant une des plus importantes du contrat. Je voudrais que mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock), en sa qualité de fabricant canadien, et je voudrais que tous les producteurs du pays se demanderaient de quelle manière ils vont être protégés au moyen de cette clause :

37. La compagnie devra acheter tous les matériaux et toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'ouest et à l'outillement de ladite ligne tout entière du chemin de fer, de producteurs canadiens,—

Et après avoir donné lecture de ce passage, l'honorable député a jeté un regard autour de lui comme s'il eût voulu dire : " C'est ici

le temps de m'applaudir" puis il a continué sa lecture :

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

Quelle quantité de marchandises nos producteurs canadiens réussiront-ils à vendre pour cette section de l'ouest, s'il ne conviene pas à la compagnie d'acheter de nous ? Mais cet aspect particulier de la question a déjà été discuté, et je ne m'en occuperai pas davantage. Revenons donc à la clause qui garantit des privilèges de circulation. Est-il raisonnable de supposer le Grand Tronc-Pacifique possédant une ligne de Portland à Winnipeg, et possédant également la ligne du Grand Tronc-Pacifique, de Winnipeg à Port-Simpson, va ruiner sa propriété ou la priver de trafic en faisant passer une seule tonne de marchandises par un chemin qui sera la propriété du gouvernement, dans lequel il ne possèdera aucun intérêt, pour les expédier à Moncton et de là vers les ports océaniques, en vertu d'un autre arrangement ? Je ne puis comprendre que dans un siècle aussi éclairé que celui dans lequel nous vivons, des ministres aient poussé la naïveté jusqu'à supposer qu'ils pouvaient soumettre une pareille mesure au peuple avec l'espoir de la faire adopter. Je dis de nouveau au gouvernement qu'il devrait, dans l'intérêt du pays, retirer ce projet.

On allègue comme raison pour le justifier que l'on a besoin de ce chemin de fer pour expédier le grain de l'ouest vers la mer. J'établirai dans un instant que la dictance qui sépare Winnipeg de Moncton, qui n'est pas un port de mer, est de 1,900 milles. Mais pour les besoins de l'argumentation, supposons que c'est là la distance qui sépare Winnipeg de Saint-Jean. De ce dernier endroit à Port-Simpson la distance est de 1,600 milles. Si ce chemin de fer est destiné au transport du grain, pourquoi ne pas diriger ce grain vers le littoral du Pacifique. Et je dois dire à ce sujet que les taux de transport de San-Francisco, des ports du détroit de Puget et du littoral du Pacifique varient de 4½ cents à 8 cents par tonne. Le grain expédié en grandes quantités pourrait être transporté avec avantage de Port-Simpson, par la voie du cap Horn, jusqu'en Angieterre comme cela se fait chaque année des ports américains. Mais avant quelques années il y aura un chemin de fer de construit jusqu'à la baie d'Hudson, et c'est alors cette route que prendra le grain de nos prairies et des prairies américaines, ce qui lui permettra d'atteindre Liverpool dans un temps aussi court que celui qu'il lui faut pour se rendre à Montréal en suivant la route de l'est.

Maintenant, afin de mettre la Chambre en possession des faits, je vais indiquer les distances, calculées avec autant d'exactitude possible, en se basant sur les statistiques à notre disposition.

M. HUGHES (Victoria).

En indiquant la distance qui sépare Québec de Winnipeg, j'ai pris comme base le grand cercle, qui est de beaucoup la route la plus courte, comme le savent tous ceux qui possèdent des connaissances en géographie. Je n'ai accordé qu'environ dix à douze pour cent pour la longueur additionnelle résultant des obstacles à contourner. La moyenne, dans un pays comme celui-là, est ordinairement de quinze pour cent. Je vais soumettre à la Chambre le projet du Grand Tronc pour construire sa voie de Portland à Winnipeg. Je veux agir avec franchise, et l'on admettra que c'est de ce projet que la Chambre est appelée à s'occuper. En suivant cette route, la distance de Chicago à Minneapolis est de 2,029 milles. De Montréal à Winnipeg, en passant par Chicago, la distance est de 1,731 milles, je prends Winnipeg comme point de départ. En suivant la voie du Canadien du Pacifique, la distance qui sépare Montréal de Winniqeg, en passant au nord du lac Supérieur, est de 1,424 milles. Je me permettrai de faire remarquer ici que dans le transport à longue distance une différence de 300 ou 400 milles ne compte pour rien. Si ce point est mis en doute, je puis établir que les tarifs de Chicago aux ports de mer, pour le transport du même grain dans des wagons identiques—le grain destiné au transport à longue distance—sont les mêmes, que ce grain soit en destination de Montréal, Québec, Portland ou Boston. Ces quatres cités constituent un groupe, et des centaines de wagons sont amenés chaque semaine à Montréal et de ce dernier endroit expédiés à Boston, le tarif étant le même, que ces wagons se rendent directement à Boston ou qu'ils arrêtent à Montréal.

En suivant la voie du Canadien du Pacifique, la distance qui sépare Montréal de Winnipeg est de 1,424 milles, et de Montréal à Halifax, 756 milles. De Montréal à Saint-Jean, la distance est de 481 milles : De sorte qu'en suivant la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de l'Intercolonial, la distance qui sépare Winnipeg d'Halifax est de 2,180 milles, et de Winnipeg à Saint-Jean, par le Canadien du Pacifique, de 1,905 milles. En supposant que le nouveau chemin de fer passant par le nord des provinces d'Ontario et de Québec soit jamais construit, il y aura une distance de 1,450 milles de Québec à Winnipeg, ou près de 1,500 milles, en accordant une marge de 12 pour cent pour les courbes. Je mets 450 milles de Québec à Saint-Jean par la nouvelle ligne. De sorte que la distance de Winnipeg à Saint-Jean, en passant par la ville de Québec et en suivant continuellement cette nouvelle voie, sera de 1,900 milles. De Québec à Winnipeg, la distance est de 1,450 milles, en suivant la nouvelle voie, et de Québec à Saint-Jean, en suivant l'Intercolonial, 557 milles, ou un total de 2,027 milles, soit une différence de deux milles entre cette dis-

tance et celle qui sépare Portland de Winnipeg, en suivant la voie du Grand Tronc qui passe par Chicago.

Prenons maintenant la distance qui sépare Winnipeg de Québec en suivant la nouvelle route, soit 1,450 milles ; de Québec à Halifax, par l'Intercolonial, 637 milles, soit un total de 2,123 milles. L'autre route serait comme suit : de Winnipeg à Québec, en suivant le tracé projeté, 1,450 milles : de Québec à Halifax, en suivant le nouveau tracé et par l'Intercolonial, 633 milles, total, 2,086 milles de Winnipeg à Québec, en suivant la nouvelle route. Mais il existe une autre route à la disposition du Grand Tronc, dans le cas où il jugerait à propos d'exploiter cette ligne courte du nord. Portland est de 100 milles plus rapproché de Québec que Saint-Jean. La distance de Québec à Winnipeg, en suivant le tracé de la nouvelle voie, est de 1,450 milles ; de Québec à Portland, en suivant la propre voie du Grand Tronc, on peut réduire la distance qui sépare Winnipeg de Portland à 1,767 milles. De Québec à Richmond, 96 milles, de Richmond à Portland, 221 milles, total 317 milles. Par conséquent, grâce à ce nouveau chemin, on aura 150 milles de moins à parcourir pour atteindre Portland que Saint-Jean.

Maintenant, en supposant que la compagnie construirait le chemin, y a-t-il quelqu'un d'assez simple pour croire qu'elle va déprécier la valeur des propriétés qu'elle possède dans la ville de Boston et qui lui coûtent des millions de dollars, pour un bail de 50 ans, pour un projet aussi insensé que celui-ci? Si l'on suit le nouveau tracé jusqu'à Québec et de là n'importe quelle autre route pour atteindre Saint-Jean, la distance est encore de 1,900 milles ; tandis que pour atteindre Portland, cette distance n'est que de 1,767 milles, de sorte que grâce à ce nouveau projet, c'est Portland que l'on a rapproché de 133 milles comparé à Saint-Jean et de 200 milles comparé à Halifax.

Et c'est malgré cela que l'on nous demande de voter un projet comme celui-ci.

Le ministre des Finances a prétendu que cette nouvelle route était la route centrale. Il nous a dit aussi que sir Sandford Fleming avait tracé trois routes. Son discours a été un merveilleux effort d'imagination. Je savais que le ministre des Finances était capable de placer les choses sous un jour présentable, mais je n'aurais jamais cru que le ministre des Finances avait assez de talent pour donner à un projet aussi abominable une couleur aussi attrayante. Il s'est exprimé comme suit :

> Je puis dire qu'il décrit trois routes—la route du sud qui passe près de la frontière du Maine, la route du centre, qui fait l'objet de la présente discussion, et la route qui longe la baie des Chaleurs, qui a été adoptée plus tard pour le chemin de fer Intercolonial.

Il nous fait connaître ensuite ce que sir Sandford Fleming a dit. Je vais essayer de vous indiquer en quoi consiste cette route du centre dont il parle. Cette route part d'un point situé à huit milles au sud des Trois-Pistoles, sur l'Intercolonial, pour se rendre à un endroit appely Apohaqui, situé sur la rivière Saint-Jean, à 50 milles de Moncton. La distance du point de départ est de 337½ milles. Si vous ajoutez les huit milles, vous arrivez avec un total de 345½ milles en suivant cette route centrale, et comme il y a encore 50 milles pour atteindre Moncton, cela représente une distance totale de 395 milles pour se rendre à ce dernier endroit. Par l'Intercolonial, la distance qui sépare Trois-Pistoles de Moncton n'est que de 346 milles, soit une différence en faveur de ce dernier chemin de 49½ milles. La route actuelle de l'Intercolonial est donc de 49½ milles plus courte que cette prétendue grande route centrale vantée par le ministre des Finances. Je désire faire remarquer que cette route centrale, explorée par sir Sandford Fleming, et à laquelle il fait allusion dans son rapport, si les chiffres qui y sont indiqués sont exacts——

M. TALBOT : L'honorable député ne suit pas du tout la route que le chemin projeté doit suivre.

M. HUGHES : Je voudrais savoir qui commande, est-ce le ministre des Finances ou le député de Bellechasse ?

Je sais où passe la route projetée. Je suppose qu'il n'y a pas une paroisse des comtés de Bellechasse, Dorchester, Témiscouata, Kamouraska, L'Islet, et de tous les autres comtés situés le long de la frontière du Maine, qui n'aura pas son chemin de fer. Mais je suis en frais de faire allusion à ce qui a été dit par le ministre des Finances, parlant en sa qualité de membre du gouvernement, et l'honorable député trouvera ses paroles rapportées à la page 8833 des Débats, l'édition non revisée probablement. Ce n'est pas à moi que l'honorable député doit adresser les reproches, il doit s'en prendre au ministre des Finances. J'étais donc à dire que cette route centrale est de 50 milles plus longue que le tracé actuel de l'Intercolonial. De plus, on rencontrera sur le parcours de cette route centrale des élévations de terrain atteignant une altitude de 1,575,, 1,533, et 1,105 pieds, pour redescendre à des profondeurs de 465 pieds ; à quelques milles plus loin, le terrain s'élève de nouveau à 1,105 pieds, pour redescendre à 415 pieds, et remonter à 1,100 pieds et ainsi de suite—un magnifique tracé comme on peut le constater. Je puise ces renseignements dans le rapport officiel des altitudes au Canada, à la page 105 de ce volume, lesquels renseignements ont été puisés dans les rapports officiels des levées qui se trouvent dans le ministère des Chemins de fer et Canaux. Il n'y a que deux endroits sur tout le parcours de l'Intercolonial entre Québec et Halifax, où la voie atteigne un altitude de 700 pieds. Cette route centrale au contraire passe entre des centaines de précipices, et à des centaines d'endroits sur son parcours la voie pas-

sera à une plus haute altitude que n'importe quel point de l'Intercolonial, depuis Lévis jusqu'au littoral. Cela n'mpêche pas les membres de la droite de nous dire que ceci est un ligne courte rapide.

M. ROCHE (Halifax) : La voie ne se trouvera-t-elle pas à descendre continuellement?

M. HUGHES : J'ignore de quelle voie l'honorable député veut parler. Chose certaine, c'est que les honorables députés vont essayer de faire croire au peuple que cette nouvelle voie va se trouver à descendre en allant comme en revenant. Ces deux points, qui atteignent une altitude de 700 pieds, sont situés dans la vallé de la Matapédiac. Maintenant le député de Bellechasse voudra-t-il prétendre que ce n'était pas cette route du centre qu'ils avaient en vue ?

M. TALBOT : Elle était située à 50 milles de cet endroit.

M. HUGHES : L'honorable député de Bellechasse a lui-même corrigé le ministre des Finances et lui a fait remarquer qu'il ne connaissait pas son affaire.

M. TALBOT : Le ministre des Finances n'a jamais dit cela ; il n'y a jamais fait allusion.

M. HUGHES : C'est la déduction que je tire des paroles de l'honorable ministre. Ce dernier nous a dit : " Nous prenons la route du centre." Ce sont là ses paroles et le député de Bellechasse peut les retrouver dans les " Débats ". Le député de Bellechasse n'occupe pas une position officielle, cependant il se permet de se lever et de nous dire que le ministre des Finances ne connaît pas son affaire, et que la route doit passer près de la frontière du Maine. Nous allons nous occuper de cette dernière route. Le tracé de cette route traverse les comtés de Lévis, Dorchester, Bellechasse, Montmorency, l'Islet et Kamouraska, dans la province de Québec. Puis il se dirige vers la province du Nouveau-Brunswick, en suivant la vallée du fleuve Saint-Jean. Quiconque a jamais été à Lévis sait quel est l'aspect du pays près de là. Le peuple canadien sait ce qu'il lui en a coûté pour construire, il y a quelques années, un embranchement de huit ou dix milles de longueur, afin de relier la gare de Lévis au chemin de fer Intercolonial à la jonction Saint-Charles. Nous savons ce qu'il en a coûté pour construire cette courte voie ferrée à travers les falaises de la paroisse de Saint-Charles. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur la topographie de cette partie du pays. La hauteur des terres entre la ligne de division des eaux qui se déversent dans l'Atlantique et de celles qui se jettent dans le Saint-Laurent——

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. HUGHES : Ces interruptions ne me dérangent pas. Les honorables députés se plaignent, car ils se sentent touchés. La topographie de cette partie du pays est la suivante : Un peu à l'est de Lévis, les rivières qui se déchargent dans le Saint-Laurent coulent dans une direction nord-est en partant de la chaîne de montagnes, comme la rivière du Loup, la rivière Ouelle, et tout les autres cours d'eau qui coulent dans la même direction. Les vallées ont une direction nord-est et sud-ouest. Il suffit de regarder la carte pour se convaincre de ce fait. Les rivières qui se trouvent sur l'autre versant des montagnes coulent dans une direction analogue. Leurs eaux coulent dans une direction sud jusqu'à ce qu'elles atteignent la frontière du Nouveau-Brunswick, alors qu'elles se dirigent vers le sud. C'est-à-dire que si l'on veut construire un chemin de fer dans une direction sud-est, son tracé se trouvera à traverser à angle droit la vallée de chacune de ces rivières.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, la route est loin de suivre une ligne directe, comme on semble vouloir essayer de le faire croire. A partir de Lévis elle se dirige vers le sud, pour gagner une direction sud-est, puis nord-est, jusqu'à ce qu'elle ait contourné la pointe du Maine, et finalement une direction est. Les rapports du service géologique nous disent que les montagnes sont très escarpées, que les collines ont la forme de cigares, et qu'elles sont jetées ici et là en monceaux irréguliers. Même l'éloquence de l'honorable député de Westmoreland ne réussirait pas à abattre le sommet de ces montagnes pour les jeter dans les vallées.

Comme cette discussion a une certaine importance, je profiterais de l'occasion qui m'est offerte pour faire consigner dans les " Débats " une étude de la topographie de cette partie du pays, tel que je la trouve contenue dans les rapports officiels du service géologique des Etats-Unis. Contrairement aux gouvernements anglais et canadien, les Etats-Unis sont au courant de cette question, et je crois pouvoir dire qu'actuellement ils possèdent une carte topographique du Canada. Il est de notoriété publique que le gouvernement anglais comme le gouvernement canadien ne sont en possession que des renseignements qu'ils réussissent à se procurer à l'étranger. Il y a plusieurs années passées le gouvernement américain fit préparer des études topographiques complètes de la partie nord de l'Etat du Maine et de cette partie de la province de Québec située au nord de cet Etat et s'étendant jusqu'au littoral du fleuve Saint-Laurent. Je vais prendre d'abord le comté de Kamousraka, et l'étudier canton par canton. Je ferai la même chose pour chaque comté, en indiquant les défilés et les altitudes dans chaque cas :

	Altitude.
Kamouraska—	
Canton de Park, près du défilé de la rivière Verte..	2,231
Pohenagamook, coin sud-ouest, petit lac. Cet endroit est situé près de la pointe extrême de la frontière du Maine..	1,662
Canton de Chabot, au sud du défilé et coin nord-est des montagnes	1,849

	Altitude.
Kamouraska—	
Canton de Woodbridge, au nord du défilé, coin sud-est	1,878
Painchaud centre, défilé de la rivière Manix	1,936
Canton de Chapais, près du lac Ste-Anne, défilé	1,868
L'Islet—	
Canton de Lafontaine, partie nord-est du défilé de la rivière du Gué	1,600
Canton de Garneau, partie nord-est est au-dessus du défilé	1,898
Canton de Fournier, partie sud-ouest, huit milles du Saint-Laurent	1,440
Canton d'Arago, partie nord-est au-dessus des montagnes	1,410
Canton d'Arago, à l'est du lac d'Apique, au-dessus des montagnes	1,567
Canton d'Arago, à l'ouest du lac d'Apique, défilé	1,664
Montmagny—	
Canton de Patton, au-dessus des montagnes	1,403, 1,720
Canton de Montmagny, partie est, défilé	1,727
Bellechasse—	
Canton de Roux, partie nord-est	2,358
Canton de Roux, lot n° 35, rang B	1,972
Dorchester—	
Canton de Ware, lot n° 5, rang n° 14	1,995
Lac Etchemin, surface	1,213

Du lac Etchemin à la rivière Ouelle, minimum, 1,306 ; maximum, 2,854.

Je ferai remarquer que l'agriculture est assez florissante dans les cantons qui bordent la frontière du Maine du côté du nord. Mais les chaînes de montagnes traversent les comtés canadiens et les colons se trouvent dans l'impossibilité d'atteindre nos chemins de fer, à cause des obstacles qu'offrent ces montagnes. En suivant un tracé détourné, nous pourrions construire un chemin de colonisation qui atteindrait cette partie du pays, et l'on pourrait même y construire un chemin de fer destiné au transport des marchandises.

Il n'existe aucune raison pour empêcher qu'un pareil chemin soit construit, mais ce ne sera certainement pas un chemin en ligne droite. Pas un ingénieur n'osera prétendre qu'il est possible de construire un chemin de fer absolument droit à travers une région comme celle-là pour atteindre la mer. C'est là la prétention que je suis en frais d'établir.

Les membres de la droite cherchent à tromper le pays en déclarant que la construction de cette ligne va avoir pour résultat de réduire de 200, ou de 140, ou de 100 ou même de 90 milles la distance qui sépare Québec d'Halifax. Le chemin de fer de Témiscouata, qui part de la Rivière-du-Loup, atteint à certains endroits une altitude de 1324 pieds. A l'origine du pays, le gouvernement anglais avait construit une route depuis Halifax, en passant par Saint-Jean, et Frédéricton, jusqu'à Edmundston, et après avoir exploré tous les passages que je viens de mentionner, on constata que le seul endroit praticable se trouvait par la trouée du Témiscouata. Ils suivirent la frontière de l'Etat du Maine jusqu'à la rivière Etchemin qu'ils côtoyèrent également ainsi que la vallée de la rivière Chaudière. C'était là un ancien chemin militaire, et la seule route praticable qu'ils purent découvrir passait par le défilé du Témiscouata, situé à une altitude de 1,324 pieds. Tous ces faits sont énoncés dans des livres qui se trouvent à la bibliothèque, et ces rapports indiquent bien clairement que c'est là le seul passage praticable sur tout le parcours.

Maintenant, une fois rendu dans le Nouveau-Brunswick, je me permettrai de faire remarquer que le pays situé au nord des rivières Miramichi et Nashwaak est très accidenté. En voici une description que je trouve à la page 160 du rapport officiel, qui s'applique à une coupe transversale de cette partie du pays dans la direction du nord, celle précisément que se propose de suivre le chemin projeté. Partant du moulin Pickard, à 25 milles de la hauteur des terres, entre un embranchement de la rivière Nashwaak et de la rivière Tay, la différence de niveau varie de 1,133 à 640 pieds, de 1,550 à 760 pieds, de 1,660 à 1,000 pour remonter à 1,540 pieds et redescendre à 316, et remonter à 1,000 pieds, et ainsi de suite, pour descendre à 400 pieds à la rivière à la Chute.

Nous voulons nous rendre compte des faits de la cause ; et quand les honorables députés se lèvent dans cette Chambre, comme l'ont fait le premier ministre et l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) pour nous dire que cette nouvelle route va abréger la distance de 140 milles, comparé à l'Intercolonial, je leur déclare qu'ils ne savent ce qu'ils disent et qu'il est inutile d'essayer de tromper le public de cette manière. Voici ce que dit au sujet de cette partie du pays le volume 12 des rapports du service géologique de l'an 1902 :

> L'étendue de montagnes carbonifères inférieures dans les vallées de la Becaguimice et Tobique indiquent des conformations extérieures qui sont moins variées que celles qui existent dans les localités ci-dessus décrites, mais à l'extrémité nord de ces dernières, les montagnes Bleues s'élevent à une altitude de 1,720 pieds au-dessus du niveau de la mer,—et forment une masse distince de roches irruptives.
>
> La troisième zone, qui présente une topographie et une élévation différentes de celles ci-dessus mentionnées, est celle qui renferme les rochers siluriens et cambro-siluriens, qui couvrent une partie du territoire des limites ouest et nord-ouest des deux cartes. La surface générale de cette étendue de pays pourrait également être qualifiée de roulante, bien qu'à certains endroits ces élévations prennent le caractère de véritables chaînes de montagnes. L'élévation moyenne dans et près la vallée du fleuve Saint-Jean, ainsi qu'à l'ouest de cette vallée, est de 400 à 500 pieds, mais en gagnant vers le nord et le nord-est elle atteint de 800 à 1,000 pieds et plus. Les plus remarquables de ces élévations sont celles d'Hainsville, d'Howland, de Pole, de Golden, de Kincardine, et les chaines de Birch à l'est de Saint-Jean, ainsi que celles de Magundy et Blaney, la colline de Dorrington, les chaines de Carroll et Pocowogamis, et la montagne d'Oak à l'ouest. Le sol, sur une grande partie de cette étendue, est fertile.

Traversant cette étendue, dans une direction nord-est et sud-ouest, se trouvent de vastes chaînes de montagnes granitiques et précambriennes qui sont généralement plus élevées que les formations qui existent de chaque côté. Des côtes, des collines, des lacs, des dépôts de roches moraines et un sol pierreux sont les signes caractéristiques de cette région granitique. Cette partie du pays qu'elles traversent est en partie couverte de forêts, à l'état absolument sauvage et tout à fait impropre à la colonisation. La partie nord de la région comprise dans ces deux cartes est en partie occupée par ces roches granitiques et précambriennes, et elle s'élève en un plateau accidenté atteignant des altitudes variant de 1,000 à 1,500 pieds et plus, cette élévation allant en augmentant à mesure que l'on gagne le nord en deçà des limites de la côte Andover. Il n'existe aucune chaîne de montagnes bien prononcée dans cette partie de la province, mais on y rencontre des restes dénudés de cet éperon ou prolongement latéral des montagnes Appalachiennes qui traversent sa partie nord-ouest, et qui se retrouvant dans les coteaux de Mars, exactement à l'ouest de la ligne frontière, à 1,490 pieds au-dessus du niveau de la mer, si l'on doit en croire les rapports du relevé de la frontière, et à l'est de Saint-Jean se trouve la montagne de l'Orignal qui atteint une altitude de 1,490 pieds, avec d'autres élévations situées à la tête de la rivière Munquart et à l'est. Aux limites nord de la zone Anderson (n° 2 s.o.) et plus loin nous retrouvons le prolongement sud-ouest de la ligne de division des eaux de la province qui s'étend de cet endroit dans une direction nord-est sous forme d'une chaîne irrégulière de montagnes ou d'une série d'élévations jusqu'à la tête des rivières Tête-à-Gauche et Jacquet, et ayant à certains endroits des altitudes variant de 2,500 à 2,700 pieds au-dessus du niveau de la mer.

La partie nord telle qu'indiquée sur la carte d'Andover, comprend une étendue qui est encore couverte de forêts et en grande partie inconnue. Sa partie nord-ouest est arrosée par le fleuve Miramichi du sud-ouest et ses tributaires, tandis que la rivière Tobique arrose la partie nord-ouest. Règle générale, cette partie du pays est vallonneuse et élevée, avec une élevation moyenne de 800 à 1,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, mais un grand nombre de chaînes de montagnes et de collines atteignent une altitude de 1,200 à 1,500 pieds. M. Wilson, qui a exploré la vallée sud-ouest de la rivière Miramichi, en suivant quelques-uns des chemins tracés par les hommes de chantier qui s'occupent du flottage du bois, s'exprime come suit : La branche nord du Miramichi du sud-ouest coule à travers une région absolument sauvage et accidentée, parsemée de hautes collines qui viennent aboutir au fleuve sur chacune de ses rives. L'élévation moyenne du terrain à l'embouchure des ruisseaux de Burnt Hill et de Clear-Water est de 800 à 1,000 pieds avec des collines s'élevant de 200 à 300 pieds de hauteur, et l'élévation le long du chemin de communication depuis l'établissement de Pleasant Ridge à Dungarvon est de 800 à 900 pieds. Le long du grand fleuve les berges sont relativement basses, à plusieurs endroits, mais il s'y trouve des pics altiers qui s'élèvent au-dessus de terrains avoisinants d'une façon bien remarquable, tel que les monts Louis, Otterslide, et Toods. A l'endroit où les branches nord et sud du fleuve se réunissent, l'élévation est d'environ 800 pieds, tandis qu'à l'endroit où le chemin de portage venant de la montagne Verte la traverse cette élévation est d'environ 700 pieds, et à Boiestown, de 195 pieds. Une grande partie du territoire arrosé par la branche sud-ouest du Miramichi et de la rivière Tobique supérieure est impropre à la colonisation. Beaufort et Golden Ridge, qui à une certaine époque, étaient censés constituer des établissements prospères, ont dernièrement été presque entièrement désertés.

Mon seul but en donnant lecture de cet extrait des rapports est de contredire la prétention absurde émise par les honorables députés de la droite que ce chemin va abréger la distance de 140 milles. J'ai même entendu certains députés porter cette réduction à 170 milles. Je ne crains pas de dire qu'un chemin partant de Lévis et suivant une direction sud-est, pour aller traverser l'extrémité du comté de Bellechasse près de Dorchester, et en suivant la meilleure route qu'il serait possible de trouver à travers les défilés, finirait par atteindre la vallée de la rivière Saint-Jean, au nord de l'Etat du Maine, soit un territoire qui est virtuellement séparé de l'Intercolonial par des montagnes. Mais ce chemin devrait traverser presque toutes les rivières à angle droit. Afin de pouvoir abaisser les rampes de manière à en faire un chemin convenable et rapide pour le transport des marchandises, il faudrait augmenter sa longueur d'au moins 15 pour cent comparé à la ligne droite, et en supposant qu'il en serait ainsi, la distance de Lévis à Moncton serait de 453 à 455 milles.

L'honorable député de Westmoreland a voulu mettre en doute ce que l'honorable député de King (M. Fowler) a dit à ce sujet. L'honorable député de Westmoreland prétend que la ligne entre Chipman et Saint-Jean, via Norton, était la plus courte. La prétention de l'honorable député de King est que la voie la plus courte est celle qui passe par la vallée du fleuve Saint-Jean. La distance de Frédéricton à Chipman est de 42 milles ; de Chipman à Norton, 44 milles ; de Norton à Saint-Jean, 33 milles, total 119 milles, tandis que la ligne de Frederic-ton à Saint-Jean directement n'aurait que 65 milles, soit une différence de 54 milles en faveur de la prétention de l'honorable député de King. On voit donc que si le chemin descend cette vallée, il ne pourra pas être considéré comme une ligne courte directe. Si l'on veut que les pentes soient assez douces pour y transporter économiquement de lourdes charges, la longueur devra être augmentée. De Québec à Moncton par l'Intercolonial il y a 489 milles, tandis que le tracé le plus court que l'on trouve pour la nouvelle ligne, elle est de 453 à 455 milles, une différence de 36 milles seulement, et à deux ou trois endroits, le chemin aura à faire des ascensions variant entre 1,300 et 1,900 pieds, pour franchir les montagnes ; chaque voyage sur un chemin de fer construit dans ces conditions nécessite une dépense supplémentaire de vapeur. Une telle ligne, comparée à l'Intercolonial, ne peut pas prétendre au titre de "ligne rapide pour le transport des marchandises." Le tracé central dont a parlé le ministre des Finan-

M. HUGHES (Victoria).

ces, aurait une lougueur de 538 milles, soit 49 milles de plus que l'Intercolonial.

Passons maintenant à l'ouest. On prétend que toute la population de l'ouest, comme un seul homme, demande la construction de ce chemin transcontinental. A quoi se réduit ce mouvement ? Depuis deux ou trois ans, les récoltes ont été abondantes, beaucoup de cultivateurs sont allés se fixer dans l'ouest et très peu d'entre eux possédaient des granges. Les compagnies de chemin de fer et les commerçants de grain n'avaient qu'un petit nombre d'élévateurs aux stations de chemin de fer. Il en est résulté un encombrement lorsqu'il s'est agi d'expédier le grain et des plaintes se sont élevées de tous les points du pays.

Je considère que cela est, dans un sens, une réclamation pour le pays, et ceux qui sont intéressés dans le développement du Nord-Ouest n'auront probablement pas à s'en plaindre. Quoi qu'il en soit, toute la difficulté provenant de ce que les récoltes avaient été abondantes et que beaucoup de nouveaux colons n'avaient pas de granges. Il a fallu enlever ce grain à l'automne, et l'outillage des chemins de fer a été insuffisant pour les besoins du moment. A l'heure qu'il est, ces sujets de plaintes n'existent plus. Depuis deux ou trois ans, beaucoup de cultivateurs se sont arrangés de manière à emmagasiner leur grain et des élévateurs ont été construits par tout le pays, de manière à pouvoir loger plusieurs millions de boisseaux de blé de plus qu'auparavant. D'un autre côté les compagnies de chemin de fer ont augmenté leur matériel et amélioré leurs voies, tout en perfectionnant leur outillage pour la manutention du blé dans les ports du lac Supérieur.

Il en résultera, naturellement, qu'à l'avenir le transport du grain pourra se faire sans grande difficulté. Il y a un autre état de choses qui exerce une assez grande influence sur la question du transport du grain. Je vois dans le rapport du bureau des industries aux Etats-Unis qu'en 1900 ce pays a produit 522,000,000 de boisseaux de blé et cependant, le premier mars 1901, les cultivateurs avaient encore dans leurs granges 128,000,000 de boisseaux, ce qui démontre que les cultivateurs des Etats-Unis ne se hâtent pas d'expédier leur grain durant l'automne, ni durant l'hiver, ni même au commencement du printemps. Ils le gardent chez eux et attendent une hausse sur le marché pour le vendre plus avantageusement. A la date que j'ai mentionnée, il n'y avait que 87,000,000 de boisseaux de grain dans les élévateurs à l'est des montagnes Rocheuses et je ne fais pas entrer dans ce calcul les 36,000,000 de boisseaux récoltés à l'ouest de ces montagnes.

Une autre question à considérer, au sujet de l'expédition du grain, c'est celle-ci : Il est inutile de nier que le grain n'arrive pas à maturité au Manitoba et dans les Territoires aussitôt que dans le Kansas, et par conséquent, les cultivateurs de cet Etat peuvent expédier leur grain avant les cultivateurs du Nord-Ouest. Nos commerçants de grain, de même que nos cultivateurs, auraient tout avantage à garder leur grain jusqu'après la saison pendant laquelle les voies de transport sont encombrées par les produits des pays dont le grain mûrit avant le nôtre. Dans l'ensemble, la différence n'est peut-être pas grande, mais si l'on compare une année avec une autre, surtout dans les années d'abondance, on constate que le prix du blé subit une dépression vers l'époque où nos cultivateurs se trouvent à vendre leur grain quand il veulent l'expédier immédiatement après la récolte.

Dans les pays suivants, le grain est prêt à être mis sur les marchés du monde avant le mois de juin de chaque année : Mexique, 9,000,000 de boisseaux ; Amérique du Sud, 87,000,000 ; Turquie d'Asie, 30,000,000 ; Chypre, 2,000,000 ; Perse, 15,000,000 ; Indes anglaises, 245,000,000 ; Afrique, 45,000,000 ; Australie et Nouvelle-Zélande, 67,000,000 ; total, 500,000,000 de boisseaux. Les chiffres que je viens de donner se rapportent à l'année de 1901.

Les pays dont la récolte est rendue sur le marché au mois de juin sont : Roumanie, 72,000,000 de boisseaux ; Bulgarie, 24,000,000 ; Servie, 10,000,000 ; Grèce et Monténégro, 3,000,000 ; Turquie d'Europe, 22,000,000 ; Californie, 35,000,000 ; Espagne, 108,000,000 ; Portugal, 8,000,000 ; Italie, 146,000,000 ; Orégon, 18,000,000 ; Alabama, 1,000,000 ; Georgie, 3,000,000 ; Kansas, 99,000,000 ; Colorado, 8,000,000 ; Missouri, 31,000,000 ; total, 588,000,000 de boisseaux. Les pays dont la récolte est rendue sur le marché au mois de juillet : France, 304,000,000 ; Autriche-Hongrie, 184,000,000 ; Russie méridionale, 402,000,000 ; Nebraska, 42,000,000; total de 932,000,000 de boisseaux. Dans le reste du monde le grain est livré sur le marché à la fin d'août, en septembre et dans les derniers mois de l'année.

Je sais que les marchands doivent être payés et que les cultivateurs ont besoin d'argent pour faire honneur à leurs affaires. Mais je crois que nos cultivateurs du Nord-Ouest devraient, autant que possible, garder leur grain jusqu'à ce que les conditions du marché soient plus favorables ; en règle générale, il serait plus avantageux pour eux de s'arranger de manière à emmagasiner leur grain, plutôt que de se hâter de l'expédier à l'époque où le marché n'est pas favorable.

Un mot maintenant de la question des taux. Je me permettrai de signaler à la Chambre ce que vient de faire le gouvernement conservateur du Manitoba dirigé par l'honorable M. Roblin, pour réglementer les chemins de fer. Remarquez bien, M. l'Orateur, que je dis réglementer, et non pas posséder les chemins de fer. Si j'avais à choisir entre les chemins de fer possédés par l'Etat et les chemins de fer réglementés par l'Etat, je choisirais ces derniers. Les résultats obtenus au Manitoba démontrent

que ce qu'il nous faut, au Canada, ce sont des chemins de fer appartenant à des compagnies particulières, mais réglementés par le gouvernement. L'an dernier, la réduction des taux pour le transport du grain, sur le "Canadian Northern" seulement, a laissé une somme de $400,000 dans la poche des cultivateurs du Manitoba. Voilà ce qu'a rapporté cette sage politique de chemin de fer.

J'ai eu l'occasion de converser avec M. Roblin il y a quelques jours et j'ai appris que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait été obligé de diminuer aussi ces taux pour répondre à la concurrence et que le résultat de la réglementation par l'Etat rapportera aux cultivateurs du Manitoba un million et demi de dollars sur la prochaine récolte.

Les taux de Winnipeg à Port-Arthur sont de 10 cents par cent livres, ou 6 cents par boisseau ; de Port-Arthur à Buffalo, 2 cents ; de Buffalo à New-York, par le canal Erié, 4 cents ; soit un total de 12 cents de Winnipeg à New-York. Les taux océaniques varient de 2 cents à 7 cents selon la saison ; en fixant ce taux à 4 cents ou 4½ cents, on peut transporter le grain de Winnipeg à Liverpool pour 16 cents par boisseau, et les citoyens de la ville de Lindsay payent presque autant que cela pour expédier du grain à Montréal.

Je veux démontrer par là que ce ne sont pas les chemins de fer qui règlent les taux de fret, mais que ce sont les routes navigables qui exercent une influence déterminante dans la question.

Les taux de Chicago à Buffalo, par chemin de fer, en 1902, étaient de 11½ cents par 100 livres, ou 7⅝ par boisseau. Comparons cela avec le transport par eau entre Chicago et Buffalo ; ces taux varient entre 1⅜ et 2⅜ cents, soit une moyenne 1½ cent par boisseau, et l'on constate que la différence, par eau, est de 5 7-10 cents par boisseau entre Chicago et Buffalo. En 1902, les taux par chemin de fer, entre Chicago et New-York, étaient de 17½ cents à 20 cents par 100 livres. Le prix exact pour cette année, tel que donné par la chambre de commerce de Chicago, était de 10:62 cents par boisseaux. Voilà ce que coûtait, au juste, le transport par chemin de fer, de Chicago à New-York. Je vais donner maintenant les taux pour le transport par eau et je crois pouvoir démontrer que la diminution que l'on constate a été amenée par la concurrence du canal Erié.

Le transport par eau, de Chicago à Buffalo, et par chemin de fer, de Buffalo à New-York, coûte en moyenne 5.89c par boisseau. Le transport par eau de Chicago à Buffalo, par les lacs, et de Buffalo à New-York, par le canal Erié, coûte 4.26c par boisseau ou environ un demi-cent de moins que pour le transport mixte, par eau et par terre. Si la la différence n'est que d'un demi-cent, c'est que la concurrence du canal Erié a obligé les compagnies de chemins de fer à abaisser leurs taux. On nous objecte que le canal Erié ne transporte que 7,000,000 de boisseaux et les chemins de fer, environ 14,000,000. Tout le grain de l'ouest arrive à Chicago avant la fin de la saison de navigation, il est transporté à Buffalo sur de grands navires à vapeur et mis dans les élévateurs. L'an dernier, 132,000,000 de boisseaux de grain sont passés par les élévateurs de Buffalo. Ce grain est transporté par chemin de fer en hiver, quand le canal est gelé. En été, le canal transporte beaucoup plus de grain que les chemins de fer. Les taux, par chemin de fer, entre Chicago et Montréal, sont les mêmes que pour New-York, Portland ou Québec. Tous ces ports sont classés dans la même catégorie et on ne demande pas un sou de plus pour un convoi de grain qui traverse le pont Victoria, passe à Montréal, et se rend à Boston, que si ce convoi arrêtait à Montréal.

Outre les lacs et les canaux, quels sont les autres facteurs qui contribuent à abaisser les taux en hiver ? De Saint-Louis à la Nouvelle-Orléans, les taux sont de 10c par 100 livres pour le grain en sac. Ils sont de 4½c par boisseau, pour le grain en grenier, jusqu'au golfe du Mexique, et les taux entre les ports du golfe et les marchés étrangers ne sont que très peu au-dessus de ceux du port de New-York.

J'ai ici les rapports de la commission industrielle de 1900. A la page 578 se trouve le témoignage d'un marchand éminent de Chicago, du nom de Carter. Interrogé par le représentant Lorimer, il dit :

Q. (Par le représentant Lorimer.) (Interrompant.) Donnez-les à votre manière ?—R. Du transport par eau, je dirai d'abord ceci : pour assurer le développement des industries de ce pays et pour permettre à notre population de lutter avec succès avec les autres nations commerciales du monde, il nous faut avoir dans ce pays les meilleurs moyens de transport, au plus bas prix possible. Je crois pouvoir vous soumettre certains faits se rapportant directement à cette question et qui démontrent, d'une manière concluante, que le transport par eau offre à notre population des avantages supérieurs à ceux que peuvent nous donner les meilleurs chemins de fer. Dans le rapport annuel du secrétaire de la chambre de commerce de Chicago, je trouve les chiffres suivants : Pour l'année 1897 le taux moyen, pour le maïs, de Chicago à New-York, via les lacs et le canal, y compris les frais de transbordement à Buffalo, était de 4:53 cents par boisseau. Tel était le taux moyen durant la saison de navigation et le taux moyen pour l'année d'après les tarifs publiés, a été de 11:43 cents par boisseau, de Chicago à New York. Le taux moyen, pour le blé, par les lacs et le canal, pour l'année 1897, y compris les frais à Buffalo, a été de 12:5 cents par boisseau. En 1898 nous n'avons pas pu nous procurer le taux des péages à Buffalo. Ils étaient irréguliers, variant de ¾ cent à zéro, de sorte qu'il me faut les exclure de ce calcul. Pour l'année 1898, le taux moyen, par les lacs et le canal, était de 3:81 cents par boisseau, pour le maïs et 4:45c par boisseau pour le blé. Les taux, par chemin de fer, pour 1898, étaient de 9:8 cents pour le maïs et de 12 cents

M. HUGHES (Victoria).

pour le blé. Il est facile de conclure de cette statistique que sur le grain exporté par les producteurs de ce pays, en 1898, la différence entre les taux payés pour le transport par chemin de fer et par eau s'élève à environ $25,000,000 en faveur du transport par eau.

Pour faire voir les avantages des taux de la Nouvelle-Orléans et de Galveston, je ferai remarquer que tout le long de ce rapport il est question de l'influence que les navires du Mississipi et le chemin de fer Galveston, mais surtout les navires, exercent sur les taux pour le transport du grain :

Q. Vous dites que les taux pour la Nouvelle-Orléans et des ports du golfe ont leur contrecoup sur ceux des ports de l'Atlantique. Jusqu'à quel point les touchent-ils ?—R. Je crois que les Etats qui produisent le plus de grain sont : le Nébraska et le Kansas ; l'Iowa, le Nébraska et le Kensas produisent plus particulièrement du maïs ; les taux pour le grain, depuis l'Illinois jusqu'à Kankakee et la Nouvelle-Orléans, sont actuellement de 12 cents par 100 livres pour l'exportation. Cela fixe naturellement le taux depuis le même territoire jusqu'aux ports de l'Atlantique. La différence moyenne dans les taux océaniques est d'environ 4½ cents par 100 livres ; c'est-à-dire, que les taux océaniques sont 4½ cents plus bas dans les ports de l'Atlantique qu'à la Nouvelle-Orléans et à Galveston, dans les conditions ordinaires. Ces prix varient naturellement avec la demande. Tous les taux à l'ouest du fleuve Mississippi, jusqu'à la rivière Platte et même jusqu'au nord du Nébraska subissent le contrecoup de la concurrence du golfe ; cela comprend, plus ou moins, tout le grain récolté à l'ouest du Mississipi et au sud de la frontière septentrionale du Nébraska et dans l'Iowa, à l'ouest et au sud de Des-Moines. Le Chicago, Burlington et Quency, entre DesMoines et Omoha, est frappé par la concurrence du golfe, ainsi que tout l'Illinois sur la ligne de l'Illinois Central ; je crois que c'est le seul trafic de l'Illinois, allant vers le sud, qui affecte matériellement d'autres territoires. Avant 1889, immédiatement après la fermeture de la navigation à Chicago, les taux sur le maïs en destination des ports de l'est, ont été augmentés de 25 cents par 100 livres. Les taux que je viens de citer pour l'exportation sont beaucoup moins élevés et depuis 5 ans ils n'ont pas été augmentés pour les ports de l'est, après la clôture de la navigation.

Q. Vous attribuez cela à la concurrence du golfe ?—R. Oui.

Q. Le trafic, dans les ports du golfe, est-il augmenté, à votre connaissance, depuis 5 ans ? —R. Beaucoup. Le trafic du grain à Galveston a augmenté de plus de 1,000 pour 100, depuis 5 ans.

On voit donc que les bateaux du vieux Mississipi jouent un rôle important. L'honorable ministre de l'Intérieur a parlé d'un taux de 5c, depuis la ville de Kansas jusqu'à Chicago ; j'ai consulté tous les ouvrages de la bibliothèque et de la ville d'Ottawa traitant des taux de transport, et je n'ai rien trouvé de semblable, mais à la page 141, n° 480, du rapport de la Commission interfédérale du commerce pour 1902, on trouve cette décision de la commission :

Le taux de 20 cents par 100 livres pour le maïs et l'avoine, depuis la rivière Missouri jusqu'à Chicago——

——cela doit comprendre aussi la ville de Kansas, qui est sur la frontière——

—et 5 cents de moins, jusqu'au Mississipi, est excessif——

——ces 5c. sont pour permettre de prendre les navires qui descendent la rivière——

—est excessif, et pour être raisonnable, il ne devrait pas dépasser 17 cents pour Chicago et 12 cents pour le fleuve Mississippi, rive est.

Le n° 483 semble indiquer que le taux entre la ville de Kansas et Chicago est un peu plus élevé que 5c. par boisseau, puisque, pour ce trajet de 240 milles, on demande 46c. par cent livres. Dans le même volume, n° 485, on lit :

Les taux de 46 cents par cent livres pour le grain et de 51 cents pour la farine et le grain moulu, entre la région à grain du Kansas et une grande partie du Texas, sont les mêmes pour des parcours de moins de 250 milles et de plus de 800 milles, et sont abusivement exagérés, pour le plus long trajet et outrageusement exorbitants, pour les trajets plus courts.

On voit par là que les taux de 5c. sont inconnus dans cette partie du monde. Les rapports de la chambre de commerce de Chicago et de Buffalo font voir que les taux pour l'exportation sont beaucoup moins élevés que pour le trafic local. Par chemin de fer et par mer, c'est-à-dire par chemin de fer jusqu'à New-York et par mer jusqu'à Liverpool, le taux était de 20.85c. par cent livres, ou 12·5c. par boisseau. Les taux sont les mêmes pour Londres. Quand on constate que le taux de Winnipeg à Liverpool est de 16c. par boisseau, on voit que nos excellents amis du Nord-ouest n'ont pas du tout les mêmes raisons de se plaindre que les cultivateurs de la province d'Ontario. Si les cultivateurs du Nord-Ouest avaient des moyens de transport un peu améliorés—et ils les auront certainement dans un an ou deux—s'ils avaient plus de granges et d'élévateurs, s'ils n'étaient pas dans la nécessité de vendre leur grain en hiver, ce taux de 16c entre Winnipeg et Liverpool—je ne parle pas de ce qu'il faut payer pour apporter le grain à Winniqeg—est tout aussi avantageux que celui de Chicago à Liverpool, et beaucoup plus, si l'on tient compte des distances, que celui que peuvent obtenir les cultivateurs de mon comté ou de l'ouest d'Ontario, qui envoient leur grain par Toronto ou Montréal.

Je prétends que c'est ici que l'action du gouvernement devrait se faire sentir. Il devrait exiger de toutes les lignes qu'il subventionne, le droit de réduire les taux au chiffre qu'il croira nécessaire, sujet à un certain droit d'appel. C'est par une intervention de cette nature que le premier ministre Roblin et les conservateurs du Manitoba ont épargné $450,000 aux cultivateurs de cette province, et cette année le Canadien du Pacifique, grâce aux taux réduits du Canadian Northern, est obligé de réduire ses taux de 7½ cents sur le grain qu'il transportera à Fort-William, et cela permettra aux

cultivateurs de cette province de réaliser une économie de $1,500,000.

Une autre raison pour laquelle cette ligne septentrionale, si elle est jamais construite, ne pourra pas faire concurrence au Grand Tronc et aux autres chemins de fer allant à Chicago, c'est celle-ci : tous les trains qui sortent d'une gare dans l'est, à destination de l'ouest, sont chargés de marchandises d'une nature ou d'une autre. Les wagons arrivent ici chargés et retournent chargés. Si on ne peut pas se procurer d'autre trafic, on transporte du charbon. Où la nouvelle ligne prendra-t-elle son trafic de retour? Elle aura probablement plus tard, je l'espère du moins, du trafic venant d'Angleterre et allant à l'ouest, mais pendant nombre d'années, elle ne pourra pas compter sur le trafic local pour l'ouest. Elle ne pourra pas transporter de charbon de l'extrême est du Canada au centre de l'ouest où l'on pourra se le procurer à meilleur marché de la Colombie Anglaise. C'est encore une raison pour laquelle il est impossible que cette grande ligne transcontinentale que l'on projette de construire devienne jamais une grande route de transport à prix réduits. Quand le ministre de l'Intérieur parlait d'un taux de 15 cents entre Winnipeg et les ports de mer, il prononçait des paroles en l'air. Pour faire voir qu'il n'est pas au courant de la question des taux, je vais lui citer les décisions de la commission interfédérale du commerce, concernant les taux entre certains endroits, sur différents chemins de fer, et les noms seuls feront comprendre qu'il s'agit de lignes importantes : Chicago-Milwaukee-and - Saint - Paul, Chicago - and-North-Western, Chicago-Minneapolis-Saint-Paul-and-Omaha, Burlington-Cedar-Rapids-and-Northern, Minneapolis-and-Saint-Louis, Illinois-Central. Voici les taux fixés par la commission interfédérale du commerce pour ces lignes, allant à Chicago, Milwaukee et Minneapolis. En règle générale les taux sur l'Illinois Central sont de 2 à 4 cents plus bas :

Pour les premiers 160 milles, 15½ cents ; jusqu'à 200 mille, 17½ cents ; 240 milles, 18½ cents; 280 milles, 19½ cents ; 320 milles, 20½ cents ; 360 milles, 21½ cents ; 400 milles, 22½ cents ; 440 milles, 23½ cents ; 480 milles, 24½ cents ; 520 milles, 25½ cents.

Tels sont les taux que l'honorable ministre trouvera à la page 497 du rapport de la commission interfédérale du commerce, volume 8, de septembre 1896, à mai 1898.

On a aussi parlé de l'abolition possible du transit en entrepôt et j'aurais quelques mots à dire sur cette question. Je ne suis pas de ceux qui passent leurs nuits à se creuser la tête pour savoir ce que nos voisins vont faire. Mais je sais qu'il y a aux Etats-Unis, surtout dans les Etats de l'Ouest, des masses d'Américains qui, si le gouvernemnt de Washington abolissait le transit en entrepôt ou se proposait de le faire, n'iraient peut-être pas jusqu'à demander l'annexion au Canada, mais provoqueraient contre leur gouvernement une agitation comme on n'en a pas encore vue depuis la guerre civile. Bien plus, la chambre de commerce de Chicago ne voudrait pas permettre,cela un seul instant, et c'est une des organisations les plus puissantes des Etats-Unis. La ville de Boston ne voudrait pas permettre cela, parce qu'une grande partie de son commerce se fait par des voies canadiennes. Voici ce que dit le rapport du "Buffalo Merchants' Exchange" sur cette question :

Bien que présentement, les conditions de notre commerce avec nos voisins du nord, soient très favorables à ce pays——

"Très favorables à ce pays." J'aimerais à voir quelques-uns des lieutenants du très honorable premier ministre prendre note de cette phrase.

—il se manifeste au Canada une opinion sans cesse grandissante que les conditions actuelles ne devraient pas continuer et la devise "le Canada pour les industriels canadiens" au moyen d'un tarif protecteur, recueille tous les jours de nouveaux adeptes. Vu que le Canada est notre troisième client et que nos exportations dans ce pays sont plus considérables que ce que nous exportons dans tous les pays de l'Amérique du sud, cela semblerait être une excellente raison pour les Etats-Unis d'adopter une politique plus amicale à l'égard de nos voisins et pour que la haute commission mixte entamme des négociations en vue de conclure un traité de nature à assurer des relations cordiales et à encourager les échanges entre les deux pays.

Des résolutions semblables à celle-ci seraient adoptées par toutes le villes importantes au nord du 42ème degré de latitude du continent américain. L'an dernier la ville de Buffalo seule, a exporté pour $15,-000,000 de marchandises au Canada. La question des transports est tellement importante pour cette ville que la législature de l'Etat de New-York a voté une loi pour améliorer les voies fluviales de cet Etat, c'est-à-dire, le canal Erié, le canal Oswégo et le canal Champlain. Le canal Erié est relié au lac Champlain et la législature a votée une somme suffisante pour permettre à ce canal de livrer passage à des barges d'une capacité de 1,000 tonnes ; elle est disposée à consacrer $31,000,000 pour l'amélioration du canal Erié, le canal Champlain et d'un autre petit canal à Oswego. Aucun de ces canaux n'est ouvert à la navigation plus longtemps que les nôtres. Les Américains connaissent par expérience la valeur des voies navigables ; ils savent que la seule manière d'amener les chemins de fer résipiscence, c'est d'améliorer les routes fluviales.

Voyons ce que font les Américains. La ville de Buffalo, à elle seule, a importé l'an dernier, par la voie des lacs, 124,626,000 boisseaux de grain. Je voudrais que l'honorable ministre de l'Intérieur fût ici. Il a dit que l'an dernier, 4,000,000 de barils de farine seulement avaient été expédiés par la voie des lacs. Or, la ville de Buffalo

seule, a reçu l'an dernier, par voie des lacs, 12,226,616 barils de farine ; 2,386,767 tonnes de minerai ; 216,842,573 pieds de bois ; de plus Buffalo a exporté 641,071 tonnes de charbon ; 642,040 barils de sel ; 3,492,000 barils de ciment et 2,451,000 barils de sucre. Les exportations de Buffalo au Canada en 1902 se sont élevées à $15,874,453. On nous dit cependant que le trafic des lacs est presque nul. Je vais démontrer que les citoyens de Buffalo comprennent l'importance de la navigation et font tout en leur pouvoir pour l'améliorer comme le fait voir l'extrait suivant :

Le comité comprend que certains travaux d'amélioration à l'embouchure de la rivière Niagara donneraient aux navires modernes d'un fort tirant qui naviguent actuellement que les grands lacs, une route navigable d'au delà de 50 milles le long de la frontière de Niagara, a fait mettre dans le bill concernant les ports et rivières, de 1902, un crédit qui sera affecté aux études préliminaires.

Les Etats-Unis font faire actuellement l'inspection de tous leurs ports et je signalerai en passant, au ministre de la Milice, que chez nos voisins, l'entretien et l'amélioration des ports relèvent du ministère de la Milice. J'espère que mon honorable ami fera valoir ses droits et que quand il y aura des travaux à faire dans nos ports, ils seront bien faits et exécutés d'une manière intelligente.

On a dit que l'entreprise projetée par le gouvernement coûtera plus de $100,000,000. Pour nos ministres, quelques millions de plus ou de moins sont pure bagatelle, de sorte que nous pouvons dire $100,000,000, en chiffres ronds. Avec la moitié de cet argent, ils pourraient avoir tout ce qu'ils prétendent vouloir obtenir. Je conseillerais d'abord d'offrir aux chemins de fer d'Ontario, le chemin de fer du Grand Tronc, le chemin de fer Canadien du Pacifique et les autres, de leur aider à améliorer leurs voies et à abaisser les pentes, à condition qu'ils abaissent leur taux. Le gouvernement pourrait aider à ces compagnies à augmenter leur matériel roulant, comme l'honorable député de Simcoe-sud l'a conseillé cette après-midi pour le chemin de fer Canadien du Pacifique et le " Canadian Northern ". Ces lignes, ainsi que plusieurs autres, manquent de matériel roulant et de facilités terminales. Elles font des améliorations aussi rapidement qu'elle le peuvent, mais l'argent est rare, et nous comprenons pourquoi ces travaux ne se font pas aussi rapidement qu'on pourrait le désirer.

Une partie de l'argent que l'on propose de dépenser inutilement pourrait être consacrée à augmenter les facilités de transport, entre Winnipeg et l'est, et dans deux ou trois ans le gouvernement pourrait régler les taux comme le fait actuellement le gouvernement du Manitoba.

Si les compagnies se refusaient à cet arrangement, ce serait alors le temps pour le gouvernement de voir s'il ne serait pas à propos de prolonger son propre chemin, pour régulariser les taux du fret dans notre vaste Nord-Ouest. Il pourrait aussi prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne et amener le grain de l'ouest par des routes canadiennes. Cette dépense serait à peine perceptible sur les $100,000,000 que l'on se propose de semer parmi les montagnes du nord. J'offrirais aux compagnies de chemin de fer des avantages raisonnables pour les amener a réduire leurs taux, et si elles ne voulaient pas entendre raison, comme dans le cas du " Canadian Northern ", le gouvernement aurait alors les moyens de les y contraindre. Il y a plusieurs années je demandais au gouvernement d'améliorer les pentes et les courbes sur l'Intercolonial. Quand ce chemin a été construit, c'était un des meilleurs du continent et je ne crains pas de dire qu'une somme de $5,000,000, sur celle de $100,000,000 que l'on propose de livrer au Grand-Tronc-Pacifique, ferait de l'Intercolonial un chemin qui ne le céderait à aucun autre sur ce continent, et une puissante locomotive pourrait remorquer des convois de 2,000 et 2,500 tonnes, d'un bout à l'autre de la ligne. Qu'est-ce qu'un parcours de 50 milles sur un bon chemin, comparé à un chemin avec de fortes pentes à gravir ? Qui d'entre nous n'a pas vu autrefois une locomotive traîner péniblement un convoi de 6 ou 8 wagons, tandis que sur un chemin uni, elle peut remorquer facilement un convoi cinq fois plus considérable, en moins de temps, et avec moins de dépense ?

Je conseillerais aussi, si cela était possible, de construire un chemin de fer au sud-est des montagnes, près de l'Etat du Maine, à la condition qu'il nous serait démontré par des explorations qu'on peut construire un excellent chemin, pour donner à nos amis de la vallée du fleuve Saint-Jean l'avantage d'atteindre la mer par la voie la plus courte. Je ne demanderais pas que le gouvernement construisit lui-même ce chemin, car j'aurais besoin de plus de connaissance que je n'en possède, pour me convaincre que la nationalisation des chemins de fer, sur une aussi grande échelle, est une chose praticable.

L'Intercolonial s'arrête à mi-chemin. Il faudrait le prolonger jusqu'à un endroit où il pourrait s'assurer le trafic du grain des grands lacs. Je crois que ce serait une excellente idée de prolonger l'Intercolonial jusqu'à un endroit où il pourrait faire concurrence aux autres compagnies de chemin de fer, et s'assurer une partie du trafic du grain. A l'heure qu'il est, il ne peut pas le faire. Je suis convaincu aussi que beaucoup de compagnies seraient heureuses de construire un chemin à travers la vallée du fleuve Saint-Jean, si le gouvernement voulait garantir leurs obligations, et cela ne coûterait rien au pays. Le gouvernement pourrait prendre une partie de l'argent qu'il se propose de gaspiller dans le nord, pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à

Montréal avec un embranchement jusqu'à Toronto et je suis convaincu que si le chemin était bien construit, et non pas construit à la hâte, comme on se propose de le faire dans le cas actuel, il coûterait la moitié moins cher. Bien mieux encore, le gouvernement pourrait en conserver la direction et en laisser la propriété à une compagnie particulière, comme a fait M. Roblin dans la province du Manitoba, et cela ne coûterait pas un sou au pays.

J'ai fait voir le rôle des routes fluviales aux Etats-Unis et le long de la frontière, dans la réglementation des taux de fret. On s'étonne de voir le gouvernement se lancer dans une pareille entreprise, quand il serait beaucoup plus avantageux de consacrer quelques millions à améliorer la route du canal Welland. J'ai rappelé que l'Etat de New-York, l'an dernier, a approuvé une dépense 31,000,000, pour améliorer les canaux de cet état et que le gouvernement américain dépense $4,000,000 pour un brise-lames à Buffalo. $4,000,000 ! je n'en demanderais pas plus pour le canal Trent qui rendrait la route entre la baie Georgienne et Montréal de 300 milles plus courte que par la rivière Détroit. Je voudrais voir le gouvernement employer $3,500,000 pour compléter le canal de Trent et le mettre en état de livrer passage à des barges de 1,000 tonnes.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je crois que l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) ne serait pas favorable à ce projet.

M. HUGHES (Victoria) : Il me fait plaisir d'être en mesure de déclarer que j'ai réussi à convertir mon honorable ami (M. Brock) et de dire qu'il comprend maintenant, les avantages du canal Trent. Puisque le gouvernement est décidé à dépenser cet argent, je ne comprends pas pourquoi il va le dépenser à des endroits où il ne peut faire aucun bien. Pourquoi n'en consacre-t-il pas une partie à la construction du Canal Ottawa et la baie Georgienne et au lieu d'en faire un canal de 20 pieds, ce qui serait une erreur, pourquoi n'en fait-il pas un canal de 14 pieds, avec de longues écluses ? Une barge de 300 pieds et tirant 14 pieds d'eau peut transporter de fortes quantités de grain.

Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement ne fait pas quelque chose dans ce sens, pour diminuer les taux de transport, pour venir en aide aux cultivateurs et contribuer à la prospérité de l'est du pays. Je ne comprends pas, non plus, pourquoi il ne prend pas une partie de ces cent millions de dollars pour construire les écluses Saint-André en aval de Winnipeg. Ces travaux seraient d'une grande utilité pour Winnipeg, puisqu'ils donneraient un libre accès jusqu'à l'extrémité du lac Winnipeg. Avec une partie de cet argent, le gouvernement pourrait aussi améliorer la navigation sur la rivière Assiniboine, ce qui permettrait aux navires de faire concurrence aux chemins de fer, sur un parcours de 300 ou 400 milles, sur ce magnifique cours d'eau. Une parcelle de ces sommes suffirait aussi pour construire des écluses sur la rivière Saskatchewan, dans les rapides, à l'endroit où cette rivière se jette dans le lac Winnipeg. Grâce à ces travaux, des navires pourraient partir du pied des Montagnes Rocheuses et amener le grain, par les rivières Saskatchewan, nord et sud, plus loin qu'Edmonton et Medecine-Hat. La Saskatchewan est navigable jusqu'à 50 ou 60 milles au-dessus d'Edmonton et les cultivateurs pourraient envoyer leur grain à Winnipeg par eau, et faire concurrence aux chemins de fer de l'ouest. Je ne comprends pas pourquoi on veut donner le monopole de ce trafic au sénateur.

A l'heure qu'il est on peut à peine ouvrir un journal sans y lire qu'un navire est échoué dans le port de Montréal, ou à l'extrémité de l'île d'Anticosti, ou dans le détroit de Belle-Isle. Tout les jours, des navires s'échouent dans les eaux canadiennes et cela ne fait pas de bien au Canada, à l'étranger. Pourquoi le directeur général des Postes et l'honorable ministre du Commerce ne s'emparent-ils pas de cette question et ne font-ils pas en sorte que la navigation, entre Montréal et la mer, ne soit pas dans un état dont le Canada ait à rougir aux yeux des étrangers ?

Au lieu de gaspiller tout cet argent, j'aimerais à voir le gouvernement consacrer quelques millions à l'amélioration du Saint-Laurent. Nous aurions aussi bien besoin d'une école pour former des pilotes. Je me rappelle que je remontais un jour le Saint-Laurent, le jour où l'honorable chef du gouvernement revenait d'Europe. Nous étions en plein chenal et nous espérions rencontrer le bateau de la malle. J'étais un peu inquiet, car je voulais prendre le train le même soir. Nous attendîmes pendant des heures sans voir aucun navire. Nous l'entendions tirer du canon, nous pouvions même apercevoir une flamme après chaque coup. Après avoir fait le calcul du temps qui s'écoulait entre chaque coup de canon, j'ai fait remarquer au premier ministre que le pilote était à environ 7 milles en dehors de sa route, en plein milieu du Saint-Laurent. C'est pour cela que je dis que nous aurions besoin d'une école pour former des pilotes. Une partie de cet argent pourrait être employé ainsi, au grand avantage de tout le pays.

J'ai aussi eu l'avantage de visiter les provinces maritimes et j'ai été enthousiasmé de leurs magnifiques ports et du superbe avenir réservé à cette partie du pays. Non seulement je voudrais qu'on diminuât les courbes et les pentes de l'Intercolonial, mais je voudrais aussi voir des bassins de radoub et des chantiers de construction, et des ports bien outillés, à Saint-Jean, Halifax, Saint-André, Sydney, et dans beaucoup d'autres endroits. C'est maintenant le temps d'agir et au lieu de dépenser notre argent sur l'ordre d'un homme qui ne peut pas attendre—pour le bon plaisir d'un sénateur pressé

—au lieu de se soumettre à ses volontés, pourquoi le gouvernement n'affirme-t-il pas son autorité en retirant ce projet et en nous en soumettant un qui serait utile au Canada.

Encore un mot, M. l'Orateur, et je termine. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a parlé de l'honorable M. Blair en termes très peu parlementaires. Voici ce qu'il dit de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux :

Cela me rappelle une histoire que j'ai lue il y a quelques années se rapportant à la fameuse émeute qui eut lieu dans la ville de Chicago. Un régiment de soldats réguliers des Etats-Unis, qui avait fait une campagne d'hiver sous les ordres du général Miles contre les indiens Sioux, regagnait ses quartiers dans l'est, pour s'y reposer des fatigues de la guerre. Ces soldats étaient passablement déguenillés et harassés, mais ils n'en étaient pas moins des vétérans, et comme ils étaient en ligne, quelqu'un qui se trouvait sur le trottoir dit au soldat qui était le plus près de lui : "Vous ne voudriez pas tirer sur nous, n'est-ce pas ?" Le soldat répondit : "Non, à moins que le captaine ne nous l'ordonne."

Pendant 18 ans, l'honorable député de Norfolk-nord est resté muet comme une carpe et a constamment voté dans cette Chambre contre ses propres convictions. Il a obéi au fouet du maître et fait preuve d'une docilité admirable. On me permettra de citer un passage de Dicey, un auteur fameux, qui a écrit sur la constitution anglaise, et j'espère que le parti libéral se rendra compte de l'esprit qui anime la loi militaire anglaise. Je vois le grand jurisconsulte de Hants sourire.

M. RUSSELL : Je n'ai pas du tout l'intention de rire de vous.

M. HUGHES (Victoria) : Peut-être que l'esprit qui anime la loi militaire anglaise se communiquera aux honorable députés de la droite, et les aidera dans l'accomplissement de leurs fonctions civiles, comme représentants d'un peuple libre. Dicey, à la page 295, dit :

Tout sujet, civil ou militaire, qu'on appelle "agent de l'autorité" (comme par exemple, un gardien de la paix) ou qu'il soit complètement étranger à l'administration, a non seulement le droit, mais est obligé de par la loi à aider à reprimer le désordre. Sans doute que les gardiens de la paix et les militaires, a qui est spécialement dévolu le maintien de l'ordre, sont plus généralement appelés à réprimer les émeutes, mais il est évident que tous les sujets loyaux sont tenus d'aider à supprimer les émeutes. Il est aussi évident qu'un soldat, comme tel, n'est exempté d'aucune des responsabilités qu'impose la loi, pour la conduite qu'il a tenue en rétablissant l'ordre. Officiers, magistrats, soldats, gardiens de la paix, citoyens ordinaires, tous sont égaux devant la loi ; tous et chacun sont tenus de résister aux désordres, tels que les émeutes et autres soulèvements, et d'aider à les réprimer. Tous et chacun ont droit d'employer la force nécessaire, et même de tuer, si c'est nécessaire, pour atteindre ce but, et nul n'est autorisé à aller au-delà ; tous et chacun sont susceptibles d'avoir à rendre compte de leur conduite devant un jury pour un emploi excessif, c'est-à-dire inutile, de la force.

Je voudrais graver profondément cette vérité dans l'esprit du député de Norfolk-nord, et je tiens aussi à lui rappeler cet extrait de Dicey, page 308.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En quoi cela intéresse-t-il la question ?

M. HUGHES (Victoria) : Si le ministre veut bien prendre patience, je vais lui dire quel rapport il y a entre les deux choses. Il a le député de Norfolk-nord sous la main, de sorte que celui-ci plie l'échine et s'incline sous la férule du gouvernement ; mais j'espère qu'il y a des députés, dans les rangs de la droite, qui ne seront pas aussi serviles. Ces députés, j'espère, affirmeront leurs droits de citoyens et d'hommes libres ; ils feront comprendre au gouvernement qu'ils ne prêteront pas leur appui à la mesure inique qu'on leur propose. Dicey, à la page 308, dit :

Lorsqu'un soldat est accusé d'un crime devant la cour martiale, l'obéissance aux ordres des supérieurs ne constitue pas de soi-même un moyen de justification.

Voilà une proposition qui demande éclaircissement.

Le soldat est tenu d'obéir à tout ordre légitime qu'il reçoit de son supérieur militaire. Mais le soldat, pas plus que le simple citoyen, ne saurait se dérober à la responsabilité qu'entraîne toute infraction de la loi, en alléguant comme moyen de justification qu'il a enfreint la loi en obéissant de bonne foi aux ordres de son chef. Ainsi la situation du soldat peut devenir, en théorie et en pratique, fort difficile. Comme on l'a fait observer avec raison, il peut se trouver exposé à être fusillé par ordre de la cour martiale s'il désobéit à son chef, et condamné à la potence par un juge et un jury s'il obéit à ce chef.

Le député de Norfolk-nord, je le crains fort, serait condamné à la potence. Nombre de gens plus honnêtes ont échappé à l'échafaud.

On comprendra sa situation et la ligne que lui trace son devoir, en se demandant comment le soldat doit agir dans les circonstances suivantes.

Un officier ordonne à ses soldats, dans un temps d'effervescence politique, d'arrêter sur le champ et de fusiller sans autre forme de procès un chef de file populaire qui n'a pas été convaincu de crime, mais qu'on soupçonne de trahison. En pareilles circonstances,, on le conçoit, il est hors de doute que le soldat qui obéit, comme l'officier qui donne l'ordre, sont coupables de meurtre et passible de la peine de mort de ce chef, s'ils sont atteints et convaincus suivant les formes de la justice. En pareille extrémité, c'est le devoir des soldats d'obéir à la loi du pays, même au risque de désobéir à leurs chefs.

Un officier ordonne à ses soldats de faire feu sur la foule jugeant qu'il serait impossible de la disperser autrement. Evidemment, c'est là un déploiement de force exagérée, et il serait possible de maintenir l'ordre, tout simplement en menaçant la foule d'avoir recours à

la force contre elle. L'ordre de faire feu est donc en soi illégitime ; le colonel ou l'officier qui le donne agit illégalement et est responsable criminellement de la mort de toute personne tuée par la décharge des armes à feu.

Les soldats peuvent croire que leurs officiers ont d'excellents motifs pour leur ordonner de faire feu sur une foule turbulente qui, aux yeux des soldats, ne semblent pas se livrer à des actes de violence dangereuse ; mais les soldats ne peuvent guère supposer que leurs officiers aient eu d'excellentes raisons pour leur ordonner de faire une décharge de mousqueterie dans une rue remplie d'une foule compacte, lorsqu'on n'excite pas d'emeute, vu qu'il n'y a pas lieu d'appréhender de troubles. Soutenir que le soldat est toujours tenu d'obéir à son chef serait une doctrine fatale à la discipline militaire elle-même, car elle autoriserait le simple soldat à fusiller le colonel par ordre du capitaine, ou à passer à l'ennemi sur le champ de bataille par ordre du chef immédiat. A mon avis, il n'est pas moins monstrueux de supposer que les ordres d'un chef autoriseraient le soldat à massacrer des citoyens inoffensifs en temps de paix, ou à se livrer à des cruautés inhumaines, comme le massacre des femmes et des enfants, au cours d'une rébellion.

Voilà ce que j'avais à dire au sujet de l'argument formulé par le député de Norfolk-nord. Du reste, il n'est pas même besoin de le faire rentrer dans les rangs. J'ai remarqué depuis quelque temps qu'il lui arrive fort souvent de regimber ; mais dès qu'il voit dans les journaux que la haute commission anglo-américaine doit se réunir dans le cours de quelques semaines, il s'empresse de rentrer dans les rangs et on le voit ramper aux pieds du premier ministre ou du ministre du Travail. Il n'attend pas l'ordre de faire feu, son arme part au repos.

M. l'Orateur, je m'arrête, car je craindrais de me laisser entraîner au delà des bornes. J'espère que le premier ministre, avant longtemps, se souvenant de ce qu'il doit à la Chambre et au pays, viendra nous avouer qu'il a eu tort de saisir le parlement de semblable projet et qu'il aura le courage de le retirer.

M. RUSSELL (Hants) : M. l'Orateur, j'ai lu quelque part ou entendu raconter l'histoire d'un individu qui entrait en convalescence, à la suite d'une sévère attaque de fièvre. Pour le distraire on lui avait mis entre les mains un volume de Browning, intitulé " Sordello ". Il se mit à parcourir le volume ; mais comme il n'en pouvait comprendre un traître mot, il fut en proie à de terribles doutes sur sa mentalité. Enfin, il passe le volume à sa femme, assise à son chevet, et lui demande de le lire. Après en avoir parcouru quelques lignes, elle rejette le livre, de dégoût, disant : Mais tout cela est absurde, insensé." Merci, s'écria-t-il, je ne suis donc pas fou." Je dois l'avouer, j'ai passé par une épreuve à peu près semblable, en cherchant à découvrir quel rapport il peut y avoir entre la citation que l'honorable député a empruntée à l'ouvrage de Dicey sur la loi martiale et la question du Grand-Tronc-Pacifique. N'ayant pas, comme mon honorable collègue, d'aspirations militaires, ni le tempérament d'un soldat, je me suis adressé au ministre de la Milice, lui demandant le mot de cette énigme. " Non, me dit-il, je ne saurais voir de rapport entre les deux choses ". Dieu merci," me suis-je dit, je ne suis donc pas fou.

M. HUGHES (Victoria) : Plut à Dieu qu'il nous fut donné de nous voir comme les autres nous voient !

Oh, wad some power the giftie gie us
To see oursels as ithers see us.

M. RUSSELL : Si l'honorable député me voit sous pareil jour, alors je suis parfaitement rassuré sur ma mentalité. Je dois l'avouer, ce n'est pas sans un certain sentiment de frayeur et d'alarme que je viens croiser le fer avec l'honorable député ; car je lis dans une courte autobiographie de l'honorable député, que le sang des deux plus grandes races martiales du monde coule dans ses veines ; races dont se compose cette grande nation canadienne ; le sang des héros d'Enniskillen et de la Boyne, et le sang de quelque ancêtre français qui a servi sous Napoléon Bonaparte.

M. HUGHES (Victoria) : Rien de petit dans la stature de ces gens-là.

M. RUSSELL : Non, rien de petit, en effet, mais il y a bien là de quoi remplir d'alarme et de terreur un homme de petite stature comme moi, sans que l'honorable député vienne y rien ajouter par ses interruptions. Je tiens à mettre en lumière les prouesses de l'honorable député, par les citations empruntées à son autobiographie. Citons, entre autres, celle-ci :

A titre d'athlète, la victoire s'est presque toujours perchée sur les bannières du groupe de joueurs que j'ai dirigés ou avec lesquels j'ai coopéré. Comme l'a dit un des chroniqueurs de nos jeux athlétiques, en parlant de l'influence inspiratrice que j'exerçais sur les soldats, il n'y avait que le cri : Hughes, Sam Hnghes, tel est le cri de guerre qui retentit comme autrefois éclatait le cri de "Old Fritz" dans les batailles de l'Europe.

Hughes, Sam Hughes, the war cry rattles,
As rang, 'Old Fritz' in Europe's battles.

Comme tireur, l'honorable député s'est établi une réputation, tout comme politicien. A titre d'érudit et de savant, il s'est également fait un nom. Mais comme thaumaturge, il s'est acquis une si haute renommée que ce serait presque une profanation que d'établir la comparaison. Ecoutons-le plutôt.

En deux circonstances, j'ai reçu en une heure et expédié dans le même espace de temps, dans la soirée, par rail et par eau, plus de vingt-cinq mille personnes.

M. HUGHES (Victoria) : Et des orangistes, par-dessus le marché.

M. RUSSELL : Je l'ignorais ; il aurait fallu mentionner ce détail.

Pas le moindre anicroche, pas le moindre accident. Ajoutons que ces multitudes ont pu

se restaurer en deux heures, cela sans la moindre confusion, dans une ville de sept mille habitants.

A coup sûr, jamais rien de semblable n'est arrivé depuis le jour où je ne sais plus combien de pains et de poissons ont suffi pour nourrir une grande multitude.

L'honorable député brille aussi comme éducateur. Il est de force à enseigner aux cultivateurs canadiens comment ils doivent s'y prendre pour récolter leur grain, l'entasser dans leurs granges et le placer sur le marché. Je veux bien me faire l'humble disciple de l'honorable député et apprendre de sa bouche quelle est l'époque à laquelle les cultivateurs doivent placer leur grain sur le marché ; or, s'il faut l'en croire, l'époque convenable est en mars ou en avril. Alors, les lacs sont fermés à la navigation, et s'il faut que les grains atteignent les marchés extérieurs, le seul moyen possible et convenable est le transport par rail. Puis, s'il faut que les produits des cultivateurs du Nord-Ouest soient transportés par rail, la seule question à décider est celle de savoir s'il faut que ce transport se fasse par des routes canadiennes ou par des routes américaines. Le gouvernement, si je ne me trompe, veut que ce transport s'effectue sur des chemins de fer canadiens, et l'honorable député admet que c'est là un excellent système. N'oublions pas d'ajouter que l'honora- député admet que c'est là un excellent système. Voici ses propres paroles, l'aveu même tombé de ses lèvres :

> Parmi les nombreux projets dont je suis l'auteur et qui sont actuellement exécutés ou en voie de l'être, j'en mentionne deux : d'abord, l'inauguration des exercices militaires dans les écoles ; puis, le deuxième grand chemin de fer canadien transcontinental, vers le Pacifique.

C'est précisément le chemin de fer en discussions ; le deuxième grand chemin de fer canadien transcontinental, vers le Pacifique. Il réclame, en outre, dans le même paragraphe, la paternité d'un autre système ; le développement des ports canadiens, de préférence aux ports américains, et c'est là l'unique but que se propose le gouvernement en saisissant la Chambre de cette mesure. J'ai donc droit d'attribuer à l'honorable député la paternité de ce système ; la construction du deuxième grand chemin de fer canadien transcontinental jusqu'au Pacifique et le développement des ports canadiens de préférence aux ports des Etats-Unis.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis loin d'appeler ce chemin de fer un grand réseau transcontinental.

M. RUSSELL : Nous le trouvons assez grand : ses dimensions sont suffisamment amples, à notre avis.

L'honorable député nous a déclaré, au commencement de son discours, bien qu'il se soit contredit plus tard, qu'il n'avait rien à redire ni à la route choisie, ni à la ligne elle-même, ni au sol du pays que doit traverser la voie ferrée : tout cela est parfait, à son dire, et, au cours de ses remarques, il a donné le coup de grâce à tous ses collègues de gauche qui s'étaient prononcés sur la question. D'un seul coup de massue, il a fait mordre la poussière au député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart). Il a renversé toute l'argumentation de l'ex-ministre des Chemins de fer, qui avait surtout appuyé sur les défectuosités du sol de cette contrée, ainsi que de la route choisie. Le député de Victoria (M. Hughes) n'a rien à redire à tout cela : ce qu'il condamne, c'est l'iniquité de l'entreprise, et du reste, sur ce dernier point, il n'a pas jeté la moindre lumière. Il nous a, cependant, éclairé sur l'évolution de cette grande entreprise, à son point de vue. Ce projet aurait vu le jour, pour la première fois, dans un journal de Minneapolis. A l'origine, le projet de ce chemin de fer, se rattachait au chemin de fer Canadien du Nord, que l'honorable député a sans doute mission de défendre. Plus tard, dit-il, on étendit le réseau projeté de Nortd-Bay à Winnipeg ; de là, on le poussa vers l'est, de façon à englober le pont de Québec, et on veut aujourd'hui pousser le réseau de Québec à Winnipeg, et de là vers l'ouest. Plus tard, on fit entrer les provinces maritimes dans le réseau projeté, et aujourd'hui c'est un chemin de fer transcontinental partant des provinces maritimes, passant par le pont de Québec, et de Québec se dirigeant vers Winnipeg puis de là à la côte du Pacifique. C'est ainsi qu'au moyen du procédé de l'évolution, l'honorable député s'est convaincu lui-même de l'origine de ce projet. Au fond, M. l'Orateur, peu importe où il a pris naissance. La science moderne nous enseigne que les plus importants résultats obtenus dans le monde découlent de la plus humble origine, et peu importe que ce projet soit éclos dans un journal de Minneapolis, comme le prétend l'honorable député. Il suffit de savoir que ce sera un grand chemin de fer canadien construit entièrement en territoire britannique, et peu importe l'humilité de son origine.

L'honorable député nous a dit qu'il allait passer au crible de la critique les articles de ce contrat. Eh bien ! comment a-t-il tenu sa promesse? Il n'a absolument rien trouvé de répréhensible dans ce traité. J'ai prêté une religieuse attention à son discours et il m'a été impossible d'y trouver la moindre preuve de l'iniquité de cette convention. Il nous en a lu deux articles à peine, le 37ème et le 42ème. Disons un mot de l'article 37. Il a découvert que cet article n'offre pas de garantie aux producteurs canadiens ; et ses amis, à en juger pas l'accès d'hilarité à laquelle ils se sont livrés, ont paru ravis de cette découverte.

Eh ! bien, l'honorable député sera surpris d'apprendre que l'article même qui a provoqué ses censures et l'hilarité de ses amis est précisément celui qui a été proposé par le député de Cornwall, à titre d'amendement au bill constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pa-

cifique. Je vais mettre les deux articles en regard, et accorder à l'honorable député le bénéfice de la comparaison ; puis, s'il peut signaler dans ce bill un seul mot qui accentue les restrictions consignées dans la résolution du député de Cornwall (M. Pringle), alors je consens à remettre mon mandat tout comme il a offert de remettre le sien, et libre à lui de venir recueillir ma succession, s'il le désire.

Une VOIX : Et s'il le peut.

M. RUSSELL : Bien entendu ; c'est là le correctif nécessaire. Voici la teneur de l'article 37 :

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

L'honorable député ne prétend pas, sans doute, que la compagnie soit tenue d'acheter ces articles au pays, s'ils n'y sont pas produits.

—et lorsque ces matériaux et fournitures peuvent s'acheter dans les quantités désirées et d'une qualité convenable pour les fins voulues——

Je le répète, l'honorable député ne va pas jusqu'à prétendre, assurément, que la compagnie sera tenue d'acheter ses matériaux et fournitures des producteurs canadiens, si ces articles ne sont pas produits au Canada, et qu'ils ne conviennent pas aux usages voulus. Personne ne veut qu'on utilise dans la construction de ce chemin de fer des articles de provenance soit canadienne soit américaine, s'ils ne répondent pas aux besoins :

—et à des conditions et prix aussi avantageux que ceux auxquels elle pourrait se les procurer à l'étranger.

Serait-il légitime de demander à cette compagnie qui construit, à grands frais, de trois à quatre mille milles de chemin de fer, d'acheter ces matériaux au Canada, lorsque ces matériaux ne répondent pas aux besoins et qu'elle pourrait se les procurer à meilleur marché à l'étranger. Il est donc parfaitement légitime de consigner ici pareilles restrictions, en imposant à la compagnie l'obligation d'acheter ses matériaux sur le marché canadien. D'ailleurs, si cet article prête à la critique, il ne faut pas oublier qu'il est emprunté textuellement de la résolution proposée par le député de Cornwall (M. Pringle).

M. BROCK : Lisez la résolution du député de Cornwall.

M. RUSSELL : Je vais le faire. Voici la teneur de cette résolution :

Au cas où il serait accordé des subventions à ladit compagnie, elles seront subordonnées à la condition que la compagnie devra, autant que la chose est praticable——

Ce serait à notre tour de rire à gorge déployée ! La résolution, du reste, se prête à toutes les interprétations. Que veulent dire ces mots : "Autant que la chose sera praticable" ?

—se servir pour la construction, l'outillage et l'exploitation de sa ligne ou des lignes de son réseau, de fournitures de chemin de fer, de fer et d'acier pour construction, d'attaches de voie ferrée, de ciment et de matériel roulant de fabrication canadienne, chaque fois qu'elle pourra se procurer ces fournitures de chemin de fer et ce matériel roulant au Canada aussi bon marché qu'à l'étranger, eu égard à la quantité et aux prix, entre autres choses.

Quelle est la plus nuageuse, la plus vague de ces deux propositions ? Celle-ci abandonne la décision à l'arbitraire de la compagnie, et je n'hésite pas à dire que l'article 37 donne à cette dernière moins de latitude que ne le fait l'article 40, qui a été ajouté au bill du Grand-Tronc-Pacifique.

M. BROCK : Dans la dernière proposition les articles sont définis, tandis que dans la première, ils ne le sont point.

M. RUSSELL : En effet ; j'oubliais de le mentionner. La proposition du député de Cornwall n'a trait qu'à certains articles spécifiés, tandis que la clause insérée au contrat s'applique à des articles de tout genre. Cette distinction était présente à mon esprit ; mais, dans le moment, j'ai oublié de la signaler à la Chambre, et je remercie mon honorable collègue de m'avoir remis la chose en mémoire. Voilà qui prouve bien que la clause inscrite au contrat est d'une portée plus générale que l'autre.

Il y a un autre article du bill que l'honorable député a critiqué ; et de toutes les dispositions, prétend-il, c'est celle qui prête le plus à la censure ; c'est l'article au pied fourchu, pour me servir de son expression. Il s'agit de l'article 42 :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que toutes les marchandises récoltées sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, lorsqu'elles seront destinées à des endroits du Canada seront transportées par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur n'aura pas désigné une autre route seront transportées aux ports de mer du Canada.

Ah ! s'écrient les honorables députés, voyez, est-ce que le pied fourchu ne se trahit point en effet, ici ? Si le gouvernement ne voulait pas établir des chemins de fer en territoire américain, pourquoi aurait-il donc inséré ici pareille disposition ? Evidemment, la chose prête aux plus graves soup-

çons. Voilà ce que prétendent ces messieurs. A cela, je réponds que si pareille disposition n'eût pas figuré ici, ces messieurs se seraient également écriés que cette omission est de nature à prêter aux plus graves soupçons ; de sorte qu'après tout, au point de vue de la critique, la chose n'a guère d'importance.

Si nous n'avions pas consigné pareille disposition au traité, l'honorable député se serait écrié : Pourquoi ne pas prescrire ici que le transport de ce trafic s'effectuera en territoire canadien ? Le ministre de la Justice a fort légitimement inséré cet article dans le traité, et voilà qu'aujourd'hui, cette disposition réveille les plus terribles soupçons dans l'esprit de ces messieurs. Depuis le jour où le sergent Buzfuzz signalait les indicibles horreurs que recélait le message relatif aux côtelettes et à la sauce au tomates jamais encore argument de pareille force n'a été formulé. Encore un mot à cet égard. Je tiens à savoir pourquoi l'honorable député n'a pas lu jusqu'au bout l'article en question. Il eut été plus loyal de sa part de lire les deux lignes à la fin de l'article :

—que le tarif direct relatif au trafic d'exportation, du point de départ au point de destination ne sera jamais plus élevé par la voie des ports canadiens qu'il ne le sera par la voie des ports des Etats-Unis, et que tout le trafic, lorsque l'expéditeur n'aura pas désigné une autre route, devra être transporté par la voie des ports de mer canadiens.

Si l'honorable député avait réellement eu à cœur de faire présenter un franc et loyal exposé du contrat, au lieu d'user d'équivoques et d'arguties, ou de chercher à trouver dans ce traité des défectuosités qui n'y existent pas, il n'aurait pas manqué de compléter sa lecture, comme il lui eut été facile de le faire, et de nous dire avec quelle clarté le gouvernement exprime ici son intention d'obliger la compagnie à faire de cette route un réseau entièrement canadien, et cela dans le but d'encourager le développement de nos ports canadiens. Puis il nous aurait lu un autre article qui vient immédiatement à la suite, et dont voici la teneur :

La compagnie fera des arrangements ou conventions, de façon à établir soit par achat, affrétement ou autrement, des raccordements par navires sur les océans Atlantique et Pacifique, suffisants sous le rapport du tonnage et du nombre de départs, pour effectuer le transport de tout le trafic à l'aller et au retour, à tels ports de mer du Canada sur ladite ligne de chemin de fer ou sur la ligne du chemin de fer Intercolonial, qu'il pourra être convenu de temps à autre, et la compagnie ne détournera pas, ou, autant qu'elle le pourra légalement, ne permettra pas de détourner vers les ports en dehors du Canada, le trafic qu'elle pourra légitimement diriger, pour la raison qu'il n'y a pas assez de navires pour transporter ce trafic des ports de mer du Canada ou à destination de ces ports de mer.

Ces deux articles, pris collectivement, établissent clairement qu'il s'agit ici d'un réseau canadien, dont l'exploitation se fera dans l'intérêt des ports canadiens. Et j'ajoute que tout ce qu'il faut pour en faire un chemin de fer vraiment canadien, et en assurer le succès, c'est un peu plus d'énergie de la part des habitants de l'est et un peu plus de patriotisme chez les populations de l'ouest.

Le patriotisme des populations de l'ouest se mariant à l'esprit de progrès de celles de l'est, il est absolument certain que cette ligne transcontinentale assurera le développement de nos ports nationaux. Si les patriotes de l'ouest dirigent leur trafic vers les ports canadiens, et que ceux de l'est dotent leurs ports de tout l'outillage et des améliorations voulues pour le manutentionnement de ce trafic, alors ce chemin de fer sera véritablement un réseau transcontinental canadien, répondant parfaitement aux intentions du gouvernement et de cette Chambre.

Mais, s'écrie l'honorale député (M. Hughes, Victoria), on n'exploitera pas ce réseau ! Evidemment, mon collègue oublie une chose, c'est que nécessairement on devra l'exploiter. Il s'imagine, sans doute, qu'il s'agit ici d'une chose purement facultative. Evidemment, la teneur de ce traité lui est aussi inconnue qu'elle l'est à quelques-uns de ses collègues, membres du barreau, qui se permettent de le corriger. De par ce traité, la compagnie est tenue d'affermer ce chemin de fer pour une période de cinquante ans. Et, non seulement, elle est tenue à l'affermage de ce chemin de fer, mais à son exploitation. Mais, réplique-t-il, ce monsieur Hayes est un homme fort perspicace et qui voit très loin ; il a, de dessein délibéré, conclu ce traité pour une période de cinquante années, et à l'expiration de ce délai, il abandonnera son chemin pour transporter le grain à Minnéapolis ou à Chicago, ou à Saint-Paul, ou à Portland, ou partout ailleurs que vers un port canadien. Eh ! bien, je savais déjà que M. Hayes est un homme fort perspicace ; il jouit certainement de cette réputation ; mais s'il voit assez loin pour faire un pareil traité n'expirant qu'au bout de cinquante ans, alors que, pour la plupart, nous reposerons dans la tombe, il a bien plus de perspicacité que même ses plus grands admirateurs ne lui en ont attribué jusqu'ici. L'honorable député, en frais d'imagination, a même affirmé que M. Hayes n'exploiterait pas ce chemin de fer. Et pourtant il est stipulé au contrat que la compagnie sera tenue de l'affermer et de l'exploiter. Bien entendu, il est un point que je dois accorder à l'honorable député : la compagnie ne saurait être tenue d'exploiter la voie ferrée, tant que celle-ci ne sera pas construite. Personne ne s'imagine que la compagnie peut être tenue de faire circuler ses trains sur cette ligne, tant que les traverses et les rails ne seront pas posés. Mais quand le chemin sera prêt, la compagnie est tenue, de par son contrat, de l'exploiter. D'ailleurs, l'honorable député lui-même a parfaitement établi que la compagnie peut exploiter sa voie ferrée, puisqu'il a prouvé qu'un parcours de

trois ou quatre cents milles de plus par rail ne provoque pas d'écart sensible dans les prix de transport. C'est là un point avéré et parfaitement connu de tous ceux qui s'y entendent en matière de transport.

Ainsi, Portland qui est un port du nord, est plus éloigné des grands centres de distribution que ne l'est Boston, et plus éloigné encore que ne le sont New-York et Baltimore. Et cependant, une distance supplémentaire de deux ou trois cents milles—l'honorable député a dit trois ou quatre cents milles—ne provoque pas d'écart dans les prix de transport. Ce qui est vrai de ce parcours limité, l'est également dans le cas de distances transcontinentales, de trois ou quatre mille milles, et voilà pourquoi cette compagnie de chemin de fer transcontinental sera en mesure d'effectuer le transport de grains sur la voie ferrée que nous allons construire et lui affermer.

Quand bien même Saint-Jean ou Halifax seraient encore plus éloignés de Winnipeg ou de Fort-William que ne le seraient Portland, la compagnie pourra virtuellement effectuer ses transports aux premiers ports tout aussi économiquement qu'elle le ferait à Portland. La preuve de cette proposition repose sur la démonstration même que l'honorable député vient de faire, au sujet de cette distance supplémentaire qu'il appelle quantité négligeable.

Quelques VOIX : Pourquoi donc n'utilisez-vous pas l'Intercolonial ?

M. RUSSELL : L'Intercolonial se trouve en toute autre situation. C'est un court chaînon de chemin de fer qui ne se relie pas avec les grands centres producteurs de céréales de l'ouest, et le principe invoqué ici ne s'applique pas à une courte ligne comme il s'appliquerait à un grand réseau.

L'honorable député nous a aussi parlé des pouvoirs de parcours réciproque ; mais à peine a-t-il effleuré le sujet. A cet égard, il s'est contenté de dire que tout le monde a lu cette disposition du bill, et que tout le monde en a ri. Mais non, tout le monde n'en rit point ; tant s'en faut, puisque nombre de têtes sages pensent que c'est une question de très haute importance. M. Hudson a publié un ouvrage sur les chemins de fer, où il démontre tout ce qu'il y a d'inégalités, de difficultés et d'injustices dans l'administration des réseaux de chemins de fer aux Etats-Unis, et il dit que le véritable moyen de remédier à ces difficultés et à ces extorsions c'est de revenir à la théorie primitive d'une artère publique de voie ferrée, chose que le bill à l'étude établit dans une large mesure. L'autre jour, le député de Norfolk-nord (M. Charlton) a démontré que cette théorie, loin d'être impraticable, peut parfaitement se réaliser. L'écrivain en question prouve que cette théorie est praticable et voici ses paroles :

Evidemment, permettre au premier venu de faire circuler des trains ou des locomotives sur une voie ferrée quelconque, en dehors de toute surintendance ou direction, ce serait aboutir aux pires désastres et à l'anarchie.

Le duc de Wellington a dit qu'il ne fallait jamais oublier l'analogie de la route publique. C'est d'après cette analogie qu'on a construit les chemins de fer en Angleterre, et l'argument formulé ici par l'auteur en question, c'est que pour arriver à une définition exacte d'un chemin de fer il faut revenir à l'ancienne théorie de la route nationale.

Une pareille proposition semblerait, de prime abord, friser la folie. Mais quand on vient à se demander s'il n'est pas possible d'élaborer un système qui conserve toutes les précautions voulues et consacrer législativement l'autorité d'un agent central sur les trains en mouvement, tout en donnant aux transporteurs de droit de concurrencer le transport des marchandises, alors la question revêt un tout autre aspect. Est-il une seule de ces méthodes qui ne puisse être maintenue, sans ce privilège exclusif de transporter les marchandises sur la voie ferrée ? Le maintien des itinéraires des trains ne saurait porter atteinte à la liberté de concurrence. Le transporteur qui désirerait faire circuler un de ses trains sur la voie serait tenu de mettre en marche un train régulier d'après l'itinéraire prévu, ou de faire suivre un train régulier par un train extraordinaire, tout comme ces trains facultatifs ou extraordinaires circulent aujourd'hui sur toutes les voies ferrées du pays. La marche des trains sera réglée par un chef ou agent du mouvement ; mais les trains soumis à cette direction peuvent être la propriété de différents transporteurs qui les chargent ou les expédient.

L'auteur ne voit rien d'impraticable dans ce système.

Si la loi assure l'obéissance implicite aux ordres de l'agent du mouvement, tandis que les trains circulent sur la voie ferrée, en quoi cela intéresse-t-il la sécurité et la vitesse du service qu'un train soit la propriété de A, et un autre, celle de B, et que les deux transportent les marchandises aux prix fixés par libre concurrence ? Est-ce que l'autorité qui préside à la direction des trains ne saurait être aussi absolue qu'elle l'est aujourd'hui, ou même davantage, sans qu'il faille attribuer le monopole des transports à une seule compagnie ? Est-ce qu'on ne saurait obtenir de ceux qui sont préposés aux trains autant d'obéissance, d'intelligence et de zèle dans l'exécution de leurs devoirs, si on autorise des transporteurs en concurrence d'utiliser la même voie ? Est-ce que, sous le régime de la concurrence, il ne serait pas possible d'assurer l'utilisation d'un matériel remorqueur et roulant sûr et son bon entretien, au moyen de fréquentes inspections, comme cela se fait sous le régime du monopole ? Voilà les questions qu'il faut résoudre, afin de déterminer si le système de la concurrence en matière de transports sur la même voie est praticable.

La proposition à l'étude ne vise nullement à faire circuler un certain nombre de trains sur la même voie, sous une direction en désaccord. Il s'agit tout simplement de consacrer les droits qu'auront les transporteurs du dehors de faire les changements de leurs trains aux prix qu'ils fixeront et de les faire circuler sur la voie du chemin de fer et cela conformément aux règlements qui pourront être éta-

blis sans venir en conflit avec la libre concurrence. La première condition impliquée dans cette proposition, c'est que tous ces trains en concurrence seraient mis en mouvement d'après l'heure du tableau itinéraire et circuleraient soit comme trains réguliers, soit comme trains extraordinaires ou facultatifs, suivant les trains réguliers. Une autre condition essentielle, impliquée ici c'est que les trains seront sous la direction de l'agent préposé à la mise en marche des trains, du moment qu'ils sont mis en circulation jusqu'à ce qu'ils arrivent à destination. Le signalement de l'arrivée des trains, à leur passage aux différentes gares, le graphique de la marche des trains au bureau central et la direction de leurs mouvements par ordres télégraphiques, tous ces détails peuvent tout aussi bien s'exécuter, que les trains soient la propriété d'une seule compagnie ou de cinq ou six compagnies. Que la loi ou les règlements de la compagnie du chemin de fer déclarent que l'agent préposé à la mise en marche des trains aura la direction absolue de leurs mouvements, et l'autorité ou l'utilité de ce fonctionnaire ne seront en rien atténuées par le fait que des transporteurs en concurrence en sont les propriétaires ou en font le chargement.

M. Hudson va jusqu'à dire qu'un nombre quelconque de compagnies peuvent faire circuler leurs trains sur la même voie ferrée; mais, d'après sa théorie, ce doit être un chemin de fer d'Etat. Je ne vais pas aussi loin, et le gouvernement non plus. Il se contente de dire qu'une ou deux compagnies peuvent utiliser ce chemin de fer, outre la Compagnie du Grand Tronc ; que toutes les grandes compagnies qui veulent faire le transport des grains de l'ouest peuvent facilement et avantageusement utiliser cette voie ferrée sur un pied d'égalité et à des conditions légitimes ; et c'est précisément ce que le gouvernement se propose de faire, pour la section de Winnipeg à Moncton.

M. CLANCY : Est-ce que quelques experts autorisés en matière de chemins de fer ont adopté cette théorie ?

M. RUSSELL : L'auteur en question l'a adoptée.

M. CLANCY : C'est un théoricien et non pas un expert en matière de chemins de fer.

M. RUSSELL : Les experts sont-ils autre chose que des théoriciens ? Je vais citer une autre autorité : l'ex-gouverneur Larrabee, de l'Iowa, qui a sérieusement étudié la questions des chemins de fer, au point de vue technique. Voici ce qu'il dit :

L'adoption du système de M. Hudson ne serait qu'un retard au système primitivement appliqué, en fait de transports par voie ferrée. Il a déjà été établi que les premières chartes anglaises autorisaient le public à se servir de ses propres véhicules et de ses propres locomotives, sur la voie du chemin de fer, mais que les expéditeurs se trouvaient dans l'impuissance de se prévaloir de ces dispositions des chartes primitives, parce que les compagnies de chemins de fer avaient le pouvoir d'établir des prix de transport prohibitif. Il ne saurait guère y avoir de doute sur la praticabilité du système de M. Hudson au point de vue purement technique, et il pourrait être utile de l'adopter, au cas où il serait prouvé que le monopole de la voie est incompatible avec l'exploitation de la voie ferrée, dans l'intérêt public.

L'ex-gouverneur Larrabee est donc d'avis que ce système est parfaitement praticable; mais il doute qu'il en résulte autant d'avantage que M. Hudson en attend du fonctionnement de ce régime. Voilà ce que pensent ces deux autorités. Du reste, les experts en matière de chemins de fer n'iraient pas, je crois, jusqu'à affirmer qu'il serait désirable ou prudent d'autoriser tout le monde de faire circuler un train sur la voie, à un péage fixe. La chose ne serait pas praticable. Au demeurant, il ressort du témoignage des deux éminentes autorités qui j'ai citées, M. Hudson et l'ex-gouverneur Larrabee, que le député de Norfolk-nord était parfaitement autorisée à dire, en se fondant sur des faits incontestables, que plusieurs compagnies peuvent, en toute sécurité, expédier leurs trains sur le même réseau, chose, du reste, parfaitement connue.

M. INGRAM : L'honorable député (M. Russell) s'appuyant sur l'autorité du député de Norfolk-nord a cité au sujet du chemin de fer de Wabash, un fait que je nie.

M. RUSSELL : Peu importe la dénégation de l'honorable député ; je réaffirme le fait. J'ai tout autant de confiance dans la parole du député de Norfolk-nord que dans celle de l'honorable député qui m'interrompt.

M. INGRAM : L'honorable député me permettra-t-il de dire un mot?

M. RUSSELL : Chacun son tour, c'est préférable. J'ai quelques mots à ajouter au sujet du renseignement que l'honorable député (M. Hughes, Victoria) nous a donné sur la route centrale du Nouveau-Brunswick. Il n'a pas bien saisi la pensée du député de Westmoreland (M. Emmerson). Celui-ci a clairement établi que la route dont il est question dans le rapport de sir Sandford Fleming se rend à la Rivière-du-Loup et passe par une chaîne de montagnes, tandis que la route projetée ou proposée ici passe par la province du Nouveau-Brunswick ; de sorte que toutes les allusions relatives au rapport de sir Sandford Fleming et aux longs circuits de la route qu'il signale, portent entièrement à faux. Le député de Westmoreland a clairement établi que la route projetée partant de Québec, passe en arrière des montagnes qui bordent la rive sud du fleuve Saint-Laurent, longe la frontière de l'Etat du Maine et traverse la partie centrale du Nouveau-Brunswick, ce qui est une route tout à fait différente de celle critiquée dans le rapport de sir Sandford Fleming. J'aurai plus tard quelques observations à formuler sur cette question, mais afin de dissiper les fausses impressions que quelques-uns de nos collègues pourraient emporter de ce débat, je tiens à signaler ici un fait : c'est qu'il a toujours existé une divergence d'opinion entre M. Wilkinson,

l'ingénieur en chef de la province du Nouveau-Brunswick et le major Robinson sur le rapport duquel sir Sandford Fleming s'est surtout fondé, dans son récit relatif à la route centrale passant partie par la province du Nouveau-Brunswick, partie par la province de Québec, route qui n'est nullement celle projetée ici. La route proposée par le bill suit un tout autre tracé. Le témoignage invoqué par l'honorable député (M. Hughes, Victoria) ne prouve donc absolument rien ; autant aurait valu citer la table des logarithmes. M. Wilkinson dans le cours de la discussion engagée avec le major Robinson, critiquant les longs circuits du tracé suivi par l'Intercolonial, autour de la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick, s'exprime ainsi :

Si on proposait aujourd'hui pour la première fois que la ligne de communication entre Halifax et Québec, dans son passage à travers le Nouveau-Brunswick, fit le plus long circuit possible, on comprend que la chose répugnerait et à la Nouvelle-Ecosse et au Canada. Mais il a été prouvé, j'espère, que cette proposition serait aussi mal accueillie par le Nouveau-Brunswick et que, dans l'intérêt commun, cette route de communication doit être aussi directe que les conditions géographiques du pays le permettent.

Voilà ce que M. Wilkinson pense de cette route ; et son opinion, qui est partagée par la population du Nouveau-Brunswick prouve que la route recommandée par le major Robinson et qui suit actuellement l'Intercolonial décrit trop de circuits, est trop longue, et qu'une route passant par le centre du Nouveau-Brunswick est aussi directe que les conditions géographiques du pays le permettent. M. l'Orateur, voilà ce que j'avais à dire au sujet du tracé de l'Intercolonial et de l'économie à réaliser en le faisant passer par le centre du Nouveau-Brunswick ; et n'ayant plus d'autres observations à formuler sur le discours du député de Victoria-nord, je proposerai, de votre agrément, que le débat soit ajourné.

On adopte la motion et le débat est ajourné.

Sur motion du directeur général des Postes la séance est levée à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 18 août 1903.

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

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. WILSON : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire savoir si assez d'exemplaires du bill concernant le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ont été imprimés pour permettre aux députés d'en distribuer dans leurs collèges électoraux respectifs. L'autre jour, j'en ai demandé une demi-douzaine et j'en ai reçu un. Il serait bon, il me semble, d'en faire imprimer assez d'exemplaires pour pouvoir les répandre à profusion.

Le PREMIER MINISTRE (très honorable sir Wilfrid Laurier) : On a imprimé le nombre ordinaire d'exemplaires du présent bill. Je ne sais pas si cette question est du domaine du gouvernement ; je crains plutôt qu'elle relève de la Chambre, mais je n'en suis pas certain.

M. WILSON : Autre chose. Je ne veux pas incriminer le chef de ce service ; car il m'a toujours paru affable et disposé à obliger la députation ; néanmoins, je crois qu'on devrait nous fournir assez d'exemplaires des bills pour nous permettre d'en distribuer à nos électeurs.

M. SPROULE : La Chambre devrait s'occuper de cette question, car nous avons reçu plusieurs demandes d'exemplaires du présent bill sans pouvoir nous rendre à ces demandes. Il me semble que la Chambre devrait intervenir et ordonner qu'on imprime d'autres exemplaires. Les frais seraient peu élevés.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier lui demandant de se former en comité général pour délibérer une résolution relative à la construction d'un chemin de fer national à travers le continent.

M. B. RUSSELL (Hants, N.-E.) : Hier soir, je citais l'opinion de M. Hudson, une autorité dans les questions de chemins de fer, qui proposa l'établissement d'une grande route des voies ferrées pour aplanir les difficultés que rencontraient les expéditeurs de marchandises vers les Etats-Unis. J'ai pris soin d'ajouter que je n'approuvais pas cette proposition au même point que M. Hudson. Je ne l'ai pas énoncée dans le dessein de lui donner mon assentiment, mais dans le but de dire qu'elle a été favorablement envisagée par une personne qui s'est fortement intéressée à la question et dont le sentiment a été partagé par l'ancien gouverneur Larrabee, qui fait aussi autorité ; si bien que ce projet mérite d'être mis à l'étude et ne doit plus passer pour une simple lubie.

Or, dans le présent bill, tant s'en faut que le gouvernement aille aussi loin que M. Hudson propose de le faire, appuyé par l'ancien gouverneur Larrabee. Nous n'entendons pas dire que ce chemin devra servir de grande route à toutes les voies ferrées du Dominion, mais qu'au besoin plusieurs compagnies pourront l'utiliser. Deux ou trois chemins de fer, au plus, seront probablement dans cette alternative au cours des cinquante années que durera le bail.

Si on entre dans une gare, comme celle de Fitchburg, à Boston, avant la réunion des gares du nord ou d'une des grandes gares d'Angleterre d'où les trains sortent les uns après les autres, telles des balles du canon

d'un fusil, on ne saurait rien trouver de remarquable, de hasardeux, d'impraticable dans le projet de faire circuler sur une voie de 1,800 ou 1,900 milles de longueur deux ou trois convois de marchandises allant à petite vitesse et probablement séparés par des distances de 25 milles. Je concevrais plus aisément qu'il pût y avoir du danger sur une ligne courte, tel le tronçon de l'Intercolonial qui pénètre dans Halifax et qui dessert deux catégories distinctes de trains, que sur un chemin de fer de 1,800 milles de longueur, construit à l'usage du trafic d'entier parcours. Voilà tout ce que j'ai à dire sur ce sujet que je n'aurais pas mentionné s'il n'était pas venu sur le tapis par suite de mes observations d'hier soir.

On m'a posé, hier dans la veillée, une question dont je n'ai pas compris le sens sur-le-champ. J'insistais sur l'argument invoqué par l'honorable député qui avait pris la parole avant moi et qui consiste à dire que ce qui, de près, semble immense, parait infiniment petit de loin et, parlant du réseau des chemins de fer des Provinces maritimes, que ce qui peut sembler important, lorsqu'il s'agit d'une ligne de quelques centaines de milles de longueur, devient une quantité négligeable par rapport à une voie transcontinentale de 4,000 milles d'étendue. On m'a posé cette question que je n'ai pas comprise sur l'heure. Pourquoi donc ne pas utiliser l'Intercolonial ? Je croyais qu'il s'agissait d'une question qui a été souvent débattue à Halifax. Pourquoi les wagons de l'Intercolonial venant de l'ouest sont-ils vides ? Souvent, la Chambre de commerce d'Halifax a répondu que tant que l'Intercolonial ne se raccorderait pas à des chemins de fer de l'ouest il ne saurait être une ligne d'entier parcours, que pour le devenir il est indispensable qu'il se relie à un réseau de chemin de fer de l'ouest. On m'a laissé entendre que ce n'était pas ce qu'on m'avait demandé, mais qu'on voulait savoir, puisqu'une distance de cent milles est une quantité négligeable, pourquoi il est nécessaire d'abréger le parcours de l'Intercolonial en construisant une nouvelle voie ferrée dans le cœur de la province du Nouveau-Brunswick. Cette question est pertinente, mais celui qui l'a posée—j'ignore qui c'est—verra qu'elle s'applique également aux chemins de fer américains de nos jours. Puisque la voie ferrée se rendant à Baltimore est plus courte que celle qui dessert New-York et étant donné le principe qui veut que sur un long parcours, la différence de distance que deux convois ont à franchir soit une quantité négligeable, pourquoi le New-York Central redresse-t-il ses courbes et diminue-t-il ses pentes? Ainsi que le faisait observer une des plus hautes autorités du continent dans les questions de chemin de fer, M. Fink que citent tous les auteurs traitant ce sujet, c'est parce que, pour le trafic d'entier parcours, les taux sont fixés non seulement pour le transport jusqu'au littoral, mais pour le transport entre le centre d'approvisionnement et les marchés de l'ancien monde. C'est parce que le tarif d'entier parcours s'applique au transport depuis Chicago à Liverpool, via New-York, Baltimore ou Portland et non depuis Chicago à New-York et de New-York jusqu'à Liverpool, de sorte que le fret et les taux de transport s'ajustent. Si l'honorable député fait entrer cette considération en ligne de compte, il comprendra pourquoi nous voulons faire de l'Intercolonial un chemin d'entier parcours en mesure de transporter les marchandises depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Atlantique.

C'est parce que nous voulons mettre nos ports de mer sur le même pied que les ports américains de Portland, de Boston, de New-York, de Baltimore et autres ; c'est parce que nous voulons qu'ils puissent profiter des avantages naturels qu'ils offrent à la navigation maritime. C'est parce qu'autant que possible nous voulons obtenir le trafic terrestre afin que nos ports plus avantageux, selon nous, puissent à la longue s'emparer du transport maritime ; parce que nous voulons être en état d'exiger des frets des ports du Dominion, et surtout de ceux de l'Atlantique, qui nous permettront d'obtenir le trafic de préférence aux grandes artères commerciales qui traversent les Etats-Unis et se rendent à Liverpool. Celui qui voudra lire l'article 45 du présent contrat que j'ai cité hier soir et que je ne répéterai pas ce matin, verra que cette compagnie s'engage à fournir sur les océans Atlantique et Pacifique des navires d'un tonnage suffisant pour se charger du transport du fret tout entier, à l'aller et au retour, à tels ports de mer du Canada. Et s'il rapproche cet article de l'article 42 que celui a pris la parole avant moi, hier soir, s'est prudemment abstenu de lire en son entier, il verra que l'arrangement renferme tout ce qu'il faut pour sauvegarder l'intérêt du Canada. Bon nombre de députés de la droite, chauds partisans et défenseurs sincères de ce traité, n'ont pas compris, non plus, toute la portée de cet article. La compagnie convient :

> Que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par les ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Cela veut dire que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne pourra pas exiger pour le transport des marchandises de Winnipeg à Liverpool en passant par les ports canadiens plus qu'elle exigera pour le transport entre les mêmes points en passant par Portland ou par tout autre port. Je ne saurais comprendre ce qu'un contrat pourrait contenir de plus, ce qu'un gouvernement pourrait faire de plus que de stipuler que, lorsque des marchandises seront transportées au delà de l'océan à leur destination dernière en passant par les voies canadiennes, les taux seront les mêmes pour le transport par les ports du Canada que par

ceux des Etats-Unis, même si la distance à franchir est plus longue par les premiers que par les derniers. Je ne comprends pas ce qu'on pourrait faire de plus pour assurer à nos ports de mer le bénéfice de leurs avantages naturels ou pour obtenir pour la population du pays le transport des marchandises qui passent aujourd'hui par les Etats-Unis avant de traverser l'océan et de parvenir sur les marchés de l'univers.

Je n'aurais probablement pas jugé à propos ni nécessaire de retarder par un nouveau discours la mise aux voix de la résolution, si je n'avais pas, il y a quelques années, préconisé un projet qu'au cours du débat on a opposé à celui du gouvernement. Peu après l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, le bruit a couru que le gouvernement était sur le point d'acquérir le Parry-Sound, afin de prolonger de nouveau l'Intercolonial dans la direction des champs de blé de l'ouest.

A cette époque, cela m'a semblé la conséquence logique des démarches déjà faites lors du prolongement du chemin jusqu'à Montréal, et j'ai publiquement préconisé l'adoption de cette politique, dans l'intérêt des provinces maritimes et de la cité que j'avais alors l'honneur de représenter en Chambre avec le leader de l'opposition, ainsi que dans l'intérêt de l'Intercolonial lui-même. Si ce n'était de l'incommensurable supériorité des propositions qui nous sont aujourd'hui soumises, je serais probablement encore en faveur de prolonger cette voie ferrée jusqu'à Parry-Sound, mais ce serait, j'en suis sûr, avec beaucoup de défiance.

Je craindrais d'abord de ne pouvoir faire approuver ce projet par les autres provinces du Dominion. La construction de l'Intercolonial a été l'une des conditions essentielles de l'entrée de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, dans l'union des provinces; sans elle, l'unité politique du Dominion eut été impossible. Les autres provinces, et je parle surtout d'Ontario qui avait le moins d'avantages à retirer de la construction de l'Intercolonial, ont accepté cette condition de bon gré, et pas un seul habitant de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick ne peut élever la voix pour déclarer que les stipulations du traité n'ont pas été fidèlement observées par toutes les parties.

M. EMMERSON : Elle en profite le plus.

M. RUSSELL : Je ne dis pas qu'Ontario en retire de plus grands avantages que Québec; cela importe peu. A tout événement, je crois qu'il serait extrêmement douteux et qu'il serait étrange que les provinces d'Ontario et de Québec, qui ont loyalement et religieusement observé les conditions du traité d'alliance en vertu duquel l'Intercolonial fut construit pour l'avantage de toutes les colonies et principalement des provinces maritimes, consentissent à tenter de nouveau l'essai de l'exploitation d'un chemin de fer pour l'Etat. La population des provinces maritimes aurait pu voir le projet d'un bon

œil et elle aurait eu le droit d'invoquer tous les arguments à l'appui. Mais, quel eut été l'effet de ces arguments ? S'il est vrai, ainsi que le représentant de Lanark-sud nous l'a affirmé que l'Intercolonial a gonflé de $43,000,000 le compte des dépenses imputables sur le capital; s'il y a une apparence de vérité dans son autre allégation d'après laquelle depuis six ans le bilan des opérations du chemin de fer se serait soldé par un déficit annuel de $2,500,000; si, considérant cette affirmation comme erronée et trop pessimiste, nous réduisons de moitié le déficit mentionné par le député de Lanark; si nous faisons plus et si nous acceptons la parole de l'ancien ministre des Chemins de fer qui déclare que du temps de son administration, non seulement les recettes ont équilibré les dépenses chaque année, mais que les opérations du chemin de fer ont rapporté un véritable excédent—n'oublions pas cependant que ces années sont probablement des années d'abondance extraordinaire, que l'administration a pu faire preuve d'une prudence et d'une sagesse exceptionnelles et qu'il est indiscutable qu'autrefois sous une gestion différente se sont accumulés des déficits annuels, réels, graves et alarmants—je vous demande, M. l'Orateur, si tenant compte de tout cela et nous plaçant au point de ceux qui n'ont pas à cœur avant tout l'intérêt des provinces maritimes ; je vous demande, dis-je, si nous aurions eu lieu de nous plaindre parce que les autres parties du Dominion, après avoir rempli tous leurs engagements relativement à l'Intercolonial, avaient refusé d'assumer le fardeau de prolonger de nouveau ce chemin de fer avec tous les risques que cette entreprise comportait de créer une suite de déficits nouveaux ne différant des anciens que par leur ampleur ? Le leader de l'opposition est-il prêt à proposer ce projet dans la Chambre n° 6 pour tenir lieu du projet ministériel ? Dans ce cas-là, il aura à combattre toutes les objections solides, et irréfutables je le crains, que je viens d'énumérer et à repousser de plus une autre objection que j'aurai probablement à détailler plus au long par rapport à un autre sujet. Cette objection que je mets au premier plan de la discussion repose sur un principe indéniable qui régit la situation où nous nous trouvons présentement. Ce principe, le voici : Il n'y a pas de nos jours, il n'y a jamais eu et, tant que la nature humaine et la société civile n'auront pas subi une merveilleuse transformation, il n'y aura jamais, dans un pays démocratique, d'exemples d'un chemin de l'Etat faisant une concurrence heureuse à une voie ferrée appartenant à des particuliers. Après avoir prolongé l'Intercolonial jusqu'à Parry-Sound ; après avoir conclu avec les propriétaires de ce dernier chemin le meilleur marché possible, un arrangement plus avantageux qu'aucun gouvernement n'a jamais fait avec un particulier pour l'achat d'un immeuble ; après avoir exploité la voie ferrée sans aucune des pertes ni aucun des déchets qui sont la con-

séquence inévitable de l'exploitation par l'Etat au dire de tous, sauf le représentant de Lanard-sud (l'honorable M. Haggart) ; si tous ces prodiges avaient été accomplis en même temps lors de l'acquisition du Parry-Sound ; il nous aurait encore fallu soutenir la concurrence d'autres voies ferrées ayant le même champs d'action que nous et sollicitant le même trafic.

Or, le très honorable premier ministre qui a présenté ce bill a illustré d'une manière frappante et convaincante une des raisons qui empêchent le gouvernement d'entrer en concurrence avec un particulier ou une compagnie pour l'exploitation d'un réseau de chemin de fer. Je ne répéterai pas ses paroles; elles étaient trop frappantes et trop persuasives pour qu'il soit besoin de les citer de nouveau. Si j'y ai fait allusion, c'est pour faire observer qu'un défenseur zélé de la nationalisation des chemins de fer semble faire des gorges chaudes de ce qu'il considère la naïveté de l'opinion exprimée par le premier ministre touchant cet aspect de la question. Le rédacteur du " World ", de Toronto, écrit :

> Le spectacle était des plus pitoyables. Debout sur les bords du Parry-Sound, contemplant le nouveau chemin que M. Booth venait d'y construire, l'idée lui vint que M. Booth, après avoir établi cette voie ferrée, aurait à lui trouver du trafic, peut-être à construire des hôtels pour la commodité des voyageurs et, qui sait ? à envoyer des émissaires en pays étrangers à la recherche des moyens d'alimenter cette entreprise.

Quand un écrit semblable paraît dans les colonnes du " World ", nous pouvons avoir la certitude que tôt ou tard, un membre de cette Chambre débitera le même raisonnement. Un voyageur, qui parcourait l'Europe, alla voir représenter les mystères à Oberammergau et donna un compte rendu très intéressant de la représentation, mentionnant entre autres incidents comiques, le passage d'Adam sur la scène, avant la création. De même, le représentant d'York-est à titre d'homme d'état et d'économiste, fait chaque jour son apparition sur la scène du "World," de Toronto, avant d'accomplir devant la Chambre des communes stupéfaite et émerveillée, les choses merveilleuses que son génie inventif lui suggère de temps à autre. Je ne sais pas si je dois l'appeler l'honorable rédacteur du " World ", de Toronto, ou l'honorable représentant d'York-est.

M. GALLIHER : Appelez-le le rédacteur de l'honorable " World " de Toronto.

M RUSSELL : Cela m'est encore difficile, néanmoins, l'honorable député à titre d'économiste se prépare continuellement à remplir son rôle dans les colonnes du " Globe ", de Toronto.

Quelques VOIX : Du " World."

M. RUSSELL : Sans doute. Plaise à Dieu qu'il n'ait jamais rien à faire avec la rédaction du " Globe." Nous n'avons donc pas été surpris d'entendre le discours que l'honorable député avait une telle hâte de prononcer qu'il l'a imposé à la Chambre en proposant l'ajournement, lorsqu'il a vu qu'il ne pouvait pas le faire de la manière ordinaire. Nous n'avons pas été surpris, dis-je, d'entendre de sa bouche les mêmes reproches qu'il nous avait été donné de lire dans les colonnes du " World ", de Toronto, et d'assister aux mêmes tentatives de couvrir de ridicule la démonstration du premier ministre. Je le répète, cela ne nous a pas surpris de la part du représentant d'York-est ; mais nous avons été véritablement étonnés de voir que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui est ordinairement sensé, se faisait l'écho de son rire faux dans des circonstances graves au cours d'un exposé sérieux de la politique du gouvernement. Il y a un rire qu'un sage a comparé au crépitement des sarments sous la marmite et le rire de l'ex-ministre des Chemins de fer dans cette circonstance permettra à la Chambre de se rendre compte de la valeur de ses railleries à l'adresse de son ancien chef, relativement à ce passage et à d'autres du discours prononcé par le premier ministre lors de la présentation du projet ministériel. Ni la Chambre ni le pays n'ont besoin qu'on leur prouve le génie politique de celui qui dirige nos délibérations et qui est appelé à être pendant de nombreuses années encore l'arbitre des destinées du pays. Mais, s'il en fallait une preuve, je n'en voudrais pas de meilleure que le fait que cette idée même qui a jailli de son cerveau a été condensée sous la forme d'une thèse d'économie politique par l'un des économistes les plus brillants de nos jours.

Je parle d'un traité sur l'état moderne et ses fonctions, par Paul Leroy-Beaulieu, membre de l'Institut et professeur au Collège de France. Dans le chapitre consacré aux arguments pour et contre l'exploitation des voies ferrées par le gouvernement d'un pays, l'auteur fait observer la différence entre l'administration d'un chemin de fer et le service des postes et des télégraphes que l'Etat peut entreprendre de fournir avec des chances de réussite. En le lisant, on croirait entendre parler le premier ministre lui-même. La thèse et les arguments semblent empruntés à ce dernier. Il démontre combien il est nécessaire que le gérant d'un chemin de fer satisfasse les goûts divers de la population qu'il veut servir, jusqu'à quel point l'exploitation d'un réseau de voies ferrées diffère de l'administration routinière des postes et des télégraphes, et combien est essentielle une initiative individuelle qu'on ne saurait attendre d'un fonctionnaire de l'Etat. Il ne suffit pas d'attendre le trafic. Il faut le déloger, le créer, l'attirer. L'expérience démontre que ce n'est qu'à ces conditions-là que l'exploitation d'une ligne de chemin de fer sera profitable. Les jeunes lumières de la presse conservatrice peuvent s'amuser des démonstrations convaincantes du premier ministre et l'ex-ministre des Che-

mins de fer peut afficher son ignorance en faisant cause commune avec eux; mais, je puis leur affirmer que les gens réfléchis, que ceux qui ont de l'expérience ou qui ont profité des lumières des gens expérimentés seront frappés de la justesse et de la force de ces démonstrations.

L'ancien ministre est vraiment inexcusable lorsqu'il se range au parti des rieurs car il a connu personnellement les inconvénients qui résultent de l'exploitation d'un chemin de fer par l'Etat, inconvénients que le premier ministre a signalés. Combien de fois ne l'ai-je pas entendu déplorer son impuissance à procurer du trafic à son chemin! Oublie-t-il le discours qu'il prononçait il y quelques années dans les bureaux d'immigration d'Halifax, alors que les organes de mon honorable ami, le leader de l'opposition, lui reprochaient d'être l'ennemi acharné d'Halifax, de passer ses jours et ses nuits à deviser des moyens d'en assurer la ruine, alors que le "Morning Herald" publiait son portrait comme celui du destructeur de la cité et accolait son nom à celui de Judas Iscariote? Qu'il se rappelle la peine qu'il se donna pour démontrer d'une manière probante qu'il était impossible à l'Intercolonial dans les circonstances actuelles de transporter une forte part des produits de l'ouest. Le Pacifique Canadien, disait-il, ne voulait pas lui confier de marchandises. Il les transportait lui-même à Saint-Jean par sa ligne courte. Le Grand Tronc ne lui fournissait pas ce trafic. Il transportait ses marchandises à Portland. Je me rappelle avec quelle verve et quels détails il se représentait dans la ridicule occupation de grimper sur un arbre au terminus ouest de la ligne et de demander à grand cris à tout le pays de lui confier des marchandises à transporter pour lui permettre de gonfler les recettes de l'Intercolonial.

Il y a lieu de se demander si sa position serait meilleure s'il avait pu acquérir le chemin du Parry-Sound. Supposons qu'il l'eût acheté de M. Booth, supposons même qu'il eût construit ou acquis des élévateurs à Parry-Sound pour les exploiter concurremment avec l'Intercolonial, n'eût-il pas encore été tenu de grimper sur un arbre, s'il y a des arbres sur les rives désolées de la baie Georgienne, et de jeter des cris de détresse au-dessus de la nappe bleue du lac Huron? Il aurait pu ainsi évoquer les esprits de leurs profondes et humides retraites, mais il nous est permis de douter que ceux-ci auraient répondu à ses appels. Il aurait constaté qu'il lui fallait des vaisseaux pour alimenter sa voie ferrée et une fois tout cela accompli —et c'est certainement tout ce que l'opinion publique lui eut permis de faire—il y a encore lieu de se demander s'il eût été en mesure de soutenir la concurrence du Pacifique Canadien, par exemple, qui peut gonfler ses recettes en favorisant la construction de moulins comme au Lac des Bois, en érigeant des hôtels princiers, comme à Québec, à Vancouver et à Banff, et qui peut se lancer dans

presque toutes les entreprises de nature à attirer des voyageurs ou des marchandises. Je crains beaucoup que nous n'aurions pas pu lutter avantageusement; que l'acquisition du Parry-Sound que j'étais porté à favoriser par suite de mon penchant naturel pour ma cité et ma province, aurait été un fiasco, aurait entraîné des déficits continuels et sans cesse grossissant, aurait exposé les provinces maritimes aux reproches des autres provinces de l'Union et créé contre elles un sentiment d'hostilité dommageable à leurs intérêts et à leur dignité.

Je suis bien aise qu'on n'ait pas tenté l'épreuve et qu'une entreprise plus sage et mieux concertée ait été confiée à la compagnie qui exploitera ce chemin de fer national à travers le continent. Je considère que cette partie du projet est l'un des plus puissants motifs qui puissent porter la Chambre à approuver l'entreprise. La première fois que ce sujet a été agité à propos de la démission du ministre des Chemins de fer, on a fait lecture d'une lettre de ce dernier dans laquelle il reprochait au gouvernement de vouloir construire et posséder la partie improductive du chemin et engager le crédit de l'Etat pour permettre à une compagnie d'en construire et exploiter la partie plantureuse. Ce reproche semblait plausible et mérité, aussi tous les critiques étourdis et tous les journaux torys du pays en firent-ils aussitôt leur profit. Aussi, madré comme toujours, aussitôt qu'ils eurent épousé cette opinion, l'ex-ministre les abandonna tous à leur sort et prétendit l'instant d'après que la division de l'ouest, pas plus que celle de l'est, n'est certaine d'un trafic profitable. Il se peut que, réflexion faite, il ait découvert combien était fausse la position qu'il avait prise dans sa lettre. Pourtant c'était là sa thèse et, depuis lors, tous les journaux conservateurs ont exécuté des variantes sur le motif qu'il leur a fourni. Pourquoi, a-t-on demandé, le gouvernement donne-t-il au Grand-Tronc-Pacifique le dessus du panier? Si le gouvernement avait projeté d'exploiter le chemin de Winnipeg à Moncton, comme il aurait dû le faire au dire du ministre des Chemins de fer, ce reproche serait peut-être mérité. Exploitée par l'Etat, je crains que la ligne de Moncton à Winnipeg aurait été loin d'être d'un bon rapport D'un autre côté, je crois que le Grand-Tronc-Pacifique réussira aisément à en faire une entreprise lucrative. Les raisons que j'en pourrais fournir ne seraient pas ici à leur place et elles nuiraient à la clarté de mon raisonnement. Au contraire, je combats les adversaires du projet avec leurs propres armes, en ce qui a trait à la division de l'est, et je tombe si bien d'accord avec eux que j'admets volontiers et sans réserve que ce n'est pas cette partie du chemin qui pouvait avoir des attraits pour une compagnie. S'il y a une section ingrate dans cette grande ligne transcontinentale c'est bien celle qui s'étend de Winnipeg à Moncton plutôt que la section entre

Winnipeg et la côte du Pacifique. C'est ce que suppose l'ex-ministre dans ses lettres et ce qu'avouent les adversaires du projet. Quant au représentant de Lanark-sud, il va plus loin que les autres et établit à sa propre satisfaction que le chemin de Winnipeg à Moncton ne rapportera pas de bénéfices et qu'au contraire, il sera une source de déficits continuels. Il a découvert que, dans tout le pays que ce chemin de fer traversera, il n'y a que des montagnes et des marécages. Pourtant ceux qui ont parcouru ce territoire et le connaissent davantage, les missionnaires, les chasseurs et les arpenteurs, tous, racontent une histoire bien différente de celle de l'honorable député qui, en pareille matière, ne s'est jamais fait remarquer par la fidélité de ses descriptions. Dans le cas présent, il s'est certainement surpassé, puisqu'il a découvert des montagnes inaccessibles et des marécages insondables là où les membres de la commission des études géologiques trouvent une étendue de terres arables suffisante pour nourrir une forte population et alimenter un gros trafic. C'est ainsi toujours que l'histoire se répète. Lorsque George Stephenson conçut le projet d'établir un chemin de fer entre Liverpool et Manchester, ce fut le même vieux refrain, moins ancien alors qu'aujourd'hui. Fanny Kemble nous le rapporte dans la préface du livre dans lequel elle a consigné ses impressions. Il y avait dans ces temps-là des membres du parlement du calibre des deux anciens ministres des Chemins de fer, invoquant l'existence de montagnes et de marais afin d'établir que la construction d'une voie ferrée de Liverpool à Manchester était une absurdité et une impossibilité.

Il fallait creuser dans le roc jusqu'à une profondeur de plus de soixante pieds de profondeur; il fallait établir des talus d'une hauteur presque égale; il fallait traverser un marais de cinq milles d'étendue dans lequel une tige de fer s'enfonçait et disparaissait! Comment accomplirait-on toutes ces choses ? Si les membres du parlement avait fait prévaloir leur opinion, on n'aurait jamais construit cette voie ferrée? Elle fut construite cependant, comme le sera celle-ci, en dépit des sombres descriptions et des lugubres prédictions du représentant de Lanark-sud.

Toutefois, pour les fins de mon raisonnement, j'accepte sa parole et je crois que la construction de ce chemin de fer sera si coûteuse, son exploitation si désavantageuse qu'on ne saurait espérer se soustraire à des pertes. Ceci admis, quelle est donc la proposition qui nous est soumise ? Propose-t-on, ainsi que l'ex-ministre des Chemins de fer l'a déclaré bien injustement, déloyalement et méchamment, de remettre à une compagnie la partie plantureuse et de retenir la partie improductive du chemin? Non, assurément. En vertu de ce projet, le gouvernement oblige la compagnie à exploiter, pour le plus grand bien des vieilles provinces la division de l'est du chemin, la plus désavantageuse, comme compensation de l'aide qu'il lui accorde pour construire la voie ferrée de Winnipeg à Port-Simpson, aide qu'il aurait pu lui donner sans rien exiger d'elle ainsi qu'il l'a fait à la présente session en faveur d'une autre compagnie et ainsi que le gouvernement français l'a fait en faveur de toutes les grandes compagnies de chemin de fer de France. Le représentant de Lanark-sud a franchement reconnu que tel était le caractère de l'entreprise. Cet aveu a-t-il été volontaire ou lui a-t-il échappé dans un accès de sincérité inconsciente, c'est ce que je ne saurais dire. Cependant, pour dissiper toute erreur à ce sujet, je cite textuellement ses paroles reproduites dans le compte rendu officiel des débats :

> Le chemin de fer du Grand Tronc veut avoir un chemin de Winnipeg au littoral du Pacifique ; il veut aussi avoir un chemin de fer de Winnipeg à la tête du lac Supérieur, et il pourra conclure des arrangements pour établir un raccordement avec son réseau de chemin de fer de North-Bay ou de Montréal. Mais la compagnie ne tient pas aux autres sections du chemin, et c'est un fardeau qu'on lui impose en l'obligeant d'accepter un chemin de fer de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton.

Ce sont les paroles du député de Lanark-sud. Que prouvent-elles ? La thèse sur laquelle l'ex-ministre des Chemins de fer s'est appuyée pour expliquer sa démission, ou la proposition contraire ? Certes, si l'honorable député a raison de dire que c'est un fardeau qu'on impose au Grand-Tronc-Pacifique en l'obligeant d'accepter un chemin de fer de Winnipeg à Moncton, c'est donc un fardeau que le gouvernement lui a imposé en échange des précieux privilèges et de l'aide financière considérable que la compagnie en obtint en vertu des dispositions du présent bill.

Il n'y a qu'une manière de rétorquer à cet argument. C'est de prétendre que l'entreprise sera si désavantageuse que la compagnie ne se souciera pas d'exploiter le chemin et que la convention est si peu rigoureuse que le gouvernement ne sera pas en mesure d'en exiger l'observation par la compagnie. Si on peut prouver ces deux propositions, l'arrangement ne saurait être défendu. Même, si la dernière seulement était fondée, le marché ne serait pas aussi avantageux qu'il devrait l'être. Quelle garantie le pays possède-t-il de l'exploitation efficace de la ligne ? Il y a deux garanties distinctes; l'une voulue et formelle, l'autre, qu'on n'a pas exigée en tant que garantie, et à mon avis, plus efficace, si c'est possible, que la première expressément mentionnée dans le traité. Selon moi, la meilleure garantie, amplement suffisante, de l'exploitation ininterrompue et efficace du chemin se trouve dans le pacte en vertu duquel la compagnie obtient ses privilèges et dont l'observation lui garantira la possession de chaque mille du chemin et de chacun des droits qui lui sont conférés. On a déclaré au pays que ce projet est émi-

nemment favorable à la compagnie. Le gouvernement, a-t-on dit, s'est fait jouer quand il a conclu avec les promoteurs de l'entreprise un marché aussi inconsidéré et aussi déplorable. D'après l'opinion de l'ex-ministre, alors qu'il préparait l'exposé des motifs de sa démission, les concessions faites à la compagnie sont si considérables que cette dernière devra en échange se départir peut-être de la moitié, en tout cas, du tiers au moins, des recettes brutes de l'entreprise. Il semble avoir changé d'opinion sur ce sujet. En réalité, depuis qu'il a signifié son ultimatum, il n'a pas été vingt-quatre heures de suite du même avis touchant n'importe quel aspect de la question. Ce serait peine perdue que de vouloir conjecturer ce qu'il pense présentement de la valeur de ces privilèges; néanmoins, tous ceux qui ont combattu le projet ont admis que ces privilèges sont précieux et qu'ils feront surgir une nouvelle phalange de millionnaires.

Je voudrais savoir par quels tours de passe-passe la compagnie pourra conserver ses privilèges et recueillir cette pluie d'or sans remplir constamment et efficacement ses engagements relativement à l'exploitation de la ligne entre Winnipeg et Moncton. La violation des engagements crée une dette, la dette se transforme en un jugement et la conséquence du jugement est la remise du chemin en la possession d'un séquestre. La violation des clauses du bail n'entraîne pas seulement son annulation. La compagnie n'est pas libre de renoncer à son bail et de n'en pas observer les stipulations. Elle est tenue d'exploiter constamment et efficacement le chemin et, si elle manque à ses engagements, elle doit renoncer à l'espoir de gagner des dividendes, l'unique motif qu'elle a de se lancer dans cette entreprise. Elle ne saurait continuer à amasser des dividendes grâce au trafic de l'ouest sans respecter fidèlement ses engagements relativement à l'exploitation de la division de l'est. Dans l'ordre naturel des choses, quelle meilleure garantie le pays pourrait-il exiger et quelle garantie plus sûre la compagnie pourrait-elle offrir? N'est-il pas indiscutable qu'elle devra exploiter efficacement chaque mille du chemin entre Winnipeg et Moncton conformément aux conditions énoncées dans le contrat ?

Quelles seront les conséquences de l'accomplissement de cette obligation. Je déclare que celle-ci est grosse de résultats de la plus extrême importance pour les ports de mer des provinces d'en bas. A ce sujet, l'honorable leader de l'opposition a fait une réflexion très juste, ou du moins, il a été si près de la faire, qu'il serait malheureux de le priver du mérite d'avoir mis le doigt dessus. Il a admis virtuellement que les stipulations d'un contrat ni les prescriptions d'une loi ne sauraient par elles-mêmes détourner le trafic d'une voie vers une autre. En effet, ni une loi ni un contrat ne sauraient faire d'Halifax, par exemple, le terminus du Grand-Tronc du chemin de fer, en

remplacement de Portland. Ce qu'on peut faire cependant, c'est d'ouvrir des artères commerciales de façon que le trafic prenne naturellement la route de nos ports canadiens, et c'est ce qu'a fait le gouvernement en établissant le tracé de cette ligne. Il a pris soin de la faire passer assez au nord et d'agrandir par là la superficie des provinces de l'est. Ce chemin, une fois son trafic d'entier parcours établi et son trafic local mis sur un bon pied, se dirigera vers Québec en été et les ports de l'Atlantique en hiver aussi, naturellement que le Grand Tronc prend maintenant le chemin de Portland toute l'année durant.

Le gouvernement oblige la compagnie à exploiter la voie ferrée constamment et efficacement dans toute son étendue. Elle ne pourra faire circuler des wagons vides. La compagnie a toutes les raisons possibles de chercher du trafic pour son chemin. Elle s'occupera de faire déboiser le pays, défricher les terres, de faire établir des industries dans le Nouveau-Québec et le Nouvel-Ontario, afin d'augmenter son trafic. Grâce au trafic local entre les nouveaux foyers industriels, le trafic d'entier parcours, qui autrement ne serait pas profitable, deviendra lucratif. Je ne m'y entends pas dans l'économique des chemins de fer, mais je crois qu'il est généralement admis qu'un trafic local et un trafic d'entier parcours sur une même ligne peuvent devenir lucratifs tous deux, alors que l'un ou l'autre séparément serait improductif. Il y a quelques années, un fonctionnaire de l'Intercolonial avec lequel je m'entretenais de l'avenir réservé à ce chemin, m'affirma que, si on le laissait libre d'agir à sa guise, il ne lui serait pas impossible de transporter gratuitement du grain jusqu'à Halifax. Cela me semble un paradoxe, mais il me développa si bien son projet que celui-ci me parut tout à fait praticable. Aujourd'hui, disait-il, la circulation des convois rapporte un bénéfice.

Qu'on augmente la force de traction des locomotives, qu'on double ou qu'on triple la contenance des trains; naturellement, on augmentera un peu la dépense pour la houille et les salaires des employés, mais on arrivera graduellement à un point où l'augmentation des dépenses comparativement à l'accroissement des recettes sera si minime qu'elle deviendra une quantité négligeable. Tout ceci me fut dit de bonne foi et sérieusement par un ancien fonctionnaire de l'Intercolonial, l'un des hommes de chemin de fer les plus brillants et à l'intelligence la plus vive en ce pays. Je ne me prononce pas sur son opinion. Je ne suis pas tenu d'être au courant de l'administration des chemins de fer. Mais lorsque j'entends les députés de la gauche, qui ne sont pas plus renseignés que moi, affirmer avec un front d'airain que ce chemin ne pourra jamais transporter les marchandises à travers le continent, je songe à ces membres du parlement, également confiants et pessimistes, qui mirent à l'épreuve la patience de George Stephenson,

à ces prophètes, positifs et lugubres, de la déconfiture prochaine et de la ruine du Pacifique Canadien, et à la longue et sinistre catégorie des grognons et des mécontents qui se sont toujours opposés à tous les progrès.

Si les prédictions des adversaires du présent bill sont fondées, si cette politique n'accomplit pas ce qu'au dire du leader de l'opposition, ni lois, ni contrats ne sauraient effectuer, c'est que le parlement n'est pas à la hauteur de la tâche. C'est le désespoir que nous conseillent nos contradicteurs. C'est la faillite de la politique. Notre rêve de fonder une nation unie par la communauté des intérêts est à jamais irréalisable, et le plus tôt nous reconnaîtrons que la confédération est un fiasco, le plus tôt nous pourrons nous résigner à l'inévitable. Pour ma part, je ne suis pas prêt à tirer cette conclusion. Je le répète, c'est le désespoir qu'on nous conseille. Cela va de pair avec l'affligeant pessimisme de l'ex-ministre des Chemins de fer. Ces sentiments n'ont pas leur place dans la vie nouvelle et au milieu des espérances naissantes de la jeune confédération canadienne. Je crois qu'un jour viendra où les cités d'Halifax et de Saint-Jean, possédant chacune leurs avantages particuliers et se livrant une lutte courtoise, seront pour le Grand-Tronc-Pacifique ce que Portland est aujourd'hui pour le Grand-Tronc, et que ce résultat sera, en grande partie sinon entièrement la conséquence des dispositions que je suis maintenant appelé à examiner.

Les adversaires du projet disent que le prolongement du chemin de fer au delà de Québec jusqu'aux provinces maritimes pour l'relier à Moncton, sera une source de dépenses inutiles et inconsidérées. Au sujet de cette affirmation qu'on me permette de faire observer tout d'abord que nos contradicteurs exagèrent fort mal à propos l'importance relative de cette dépense. Si on consulte une carte du Canada, on constatera que la ligne de Moncton à Québec représente approximativement un cinquième de la distance qui sépare Moncton de Winnipeg. (Je mesure les distances sur la carte). Elle représente environ un dixième de la distance entre Moncton et Port-Simpson, le terminus du chemin.

Lorsque nous sommes à construire une grande voie transcontinentale, s'étendant d'un océan à l'autre, et destiné à assurer un grand intérêt national, à réaliser une grande espérance nationale, à satisfaire une aspiration nationale précise et forte, ne semble-t-il pas à la Chambre, et ne semblera-t-il pas, après réflexion, au peuple canadien, qu'il ne vaut guère la peine de chicaner sur la question de savoir si ce chemin sera ou non d'un dixième plus long qu'il n'est absolument nécessaire qu'il soit dans l'opinion de quelques-uns d'entre nous ? C'est une affaire de trois cent cinquante ou quatre cents milles de chemin de fer sur un parcours total de trois à quatre mille milles, et la dépense ainsi occasionnée s'élèvera peut-être à dix millions de dollars. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même ne la place qu'à quinze millions, et ses chiffres sont extraordinairement élevés. Le service des intérêts sera de $300,000 à $450,000 par année.

L'Etat aura à payer cette somme d'intérêt pendant sept ans, puis il sera soulagé du fardeau par la compagnie. La somme totale de ces paiements différés sera peut-être inférieure à deux millions de dollars et ne saurait dépasser trois millions. Et c'est cette dépense de deux ou trois millions de dollars qui va entraîner la ruine du Canada On peut se figurer nos amis de l'opposition s'écriant : Toutes les fermes du pays tant que l'herbe croîtra et que l'eau coulera, vont se trouver hypothéquées au montant de cinquante cents en vue de la construction de ce chemin de Québec à Moncton. N'est-ce pas une terrible perspective ? Mais c'est moins que nous n'avons dépensé sur les seules installations terminales établies à Halifax et à Saint-Jean. Et, comme le premier ministre l'a bien fait voir, cette dépense doit être faite pour remplir une promesse faite par le parlement au peuple canadien. La population des provinces maritimes a toujours soutenu, la population d'Halifax, plus particulièrement, a toujours persisté à dire, que c'était clairement en rupture de la parole donnée qu'on avait renoncé à construire le tronçon Harvey-Salisbury de la ligne courte de chemin de fer. Assurément, on ne prétendra pas que deux ou trois millions de dollars, l'équivalent de trente-trois ou cinquante cents par tête de la population du pays, est une somme exorbitante à payer pour racheter l'honneur du parlement. Certes, ce ne serait pas trop payer, même si l'honneur de la Chambre n'était pas engagé, et si nous n'encourions cette dépense que dans l'espoir de faire des provinces maritimes en réalité, ce qu'elles ne sont aujourd'hui que de forme, partie intégrante de la confédération du Canada. M. l'Orateur, s'il n'y avait qu'une chance en vingt que cette dépense aurait pour résultat de donner aux villes de Saint-Jean et d'Halifax dans le Dominion la position qu'occupent les villes de Boston, de New-York et de Philadelphie, dans la confédération d'états formant la république américaine, il n'y a pas de Canadien digne de ce nom qui regretterait sa contribution à cette dépense ; et je ne puis comprendre comment aucun député des provinces maritimes peut s'opposer à cette partie du projet sans trahir les intérêts de la population qu'il représente.

Mais l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est opposé à l'adoption de cette partie de la convention parce que la ligne de l'Intercolonial va se trouver par là dédoublée. Je ne veux répéter aucun des arguments qui ont été présentés en cette Chambre ; mais je ne puis m'empêcher de citer à ce sujet le commentaire très sensé

et approprié de cette objection de l'ex-ministre, et qui parut dans le " Citizen ", d'Ottawa, le lendemain du jour où l'ex-ministre donna les raisons de sa démission :

La raison que l'on donne c'est l'objection du ministre à la stipulation dans le projet du Grand Tronc qui établit une ligne parallèle à l'Intercolonial à partir de Moncton allant vers le nord. Aucun de ceux qui connaissent bien le ministre des Chemins de fer ne voudra croire qu'il s'oppose à la dépense de fonds publics en vue de la construction d'un autre chemin de l'Etat d'une extrémité à l'autre de sa province. Il a été beaucoup question d'ajouter une nouvelle voie à l'Intercolonial dans le but de le mettre à même de se charger de la manutention d'un trafic transcontinental. Mais la différence du coût entre l'addition d'une seconde voie à un chemin existant et la construction d'une nouvelle ligne n'est pas assez considérable pour n'être pas compensée par les avantages que cette nouvelle ligne assure à la province ainsi traversée.

En citant ces paroles, je n'ai pas pour but, comme celui qui les a écrites, de chercher à pénétrer les motifs de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ou de mettre en doute l'explication de sa conduite qu'il a donnée à la Chambre.

Je ne doute pas de la véracité de sa déclaration dans la circonstance. Nous savons, toutefois, qu'il était très offensé du manque d'égards dont il se figurait avoir été l'objet. Il en était si vivement froissé qu'il en fit la mention dès les premières lignes de sa lettre au premier ministre, lorsque tout aurait dû l'engager à faire en sorte que l'incident ne fût révélé, s'il devait l'être jamais, que par son biographe. Nous sommes bien justifiables de n'accorder qu'une demi-confiance au jugement exprimé relativement à une grande question nationale lorsque l'esprit est obscurci par un tel nuage. Un des plus grands parmi les poètes nous a représenté la colère qui peut animer l'esprit même d'un dieu dont l'amour-propre a été blessé; et toute la conduite de l'honorable gentleman depuis qu'il s'est séparé de ses collègues a été de nature à confirmer le scepticisme du " Citizen " quant à la simplicité et à l'unité du motif déterminant de la conduite de l'ex-ministre. Il est à présumer que de simples divergences d'opinion n'auraient pu lui faire mettre tant de férocité dans son attaque contre son ancien leader, ne lui auraient pas fait commettre l'erreur de railler l'homme que notre pays est fier d'honorer et que l'honorable gentleman pourrait fort bien se considérer honoré de servir.

Toutefois, je ne cite pas ces paroles dans le but de mettre en doute ses motifs. Je les cite à cause de leur valeur intrinsèque, de leur grande signification, si l'on considère leur provenance, et parce qu'elles font bien comprendre le peu de différence qu'il y a dans la valeur comparative du projet du gouvernement et de celui que, paraît-il, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux aurait été prêt à accepter. Elles font voir que, même dans l'esprit d'un adversaire convaincu du projet, la stipulation au sujet de la-

M. RUSSELL.

quelle l'ex-ministre a mis son existence politique en jeu, n'est pas d'une importance vitale, sans compter qu'elle ajoute au mérite de la mesure. Assurément, personne dans le pays n'aurait été jeté dans les convulsions de terreur par la proposition d'ajouter une seconde voie à l'Intercolonial comme partie d'un projet de chemin de fer transcontinental. Puis, comme cet écrivain l'indique très judicieusement, la différence entre le coût de la construction d'une seconde voie ajoutée à l'Intercolonial, et celle d'une nouvelle ligne de chemin de fer peut fort bien être compensée par les plus grandes facilités de trafic local assurées aux parties du pays traversées par ce chemin.

Mais il s'en faut que ce soit là tout ce qu'on peut dire en faveur de la proposition. Tout le monde sait que lorsque le chemin de l'Intercolonial fut construit, il se produisit de sérieuses divergences d'opinion quant au tracé qu'il conviendrait d'adopter. Un écrivain du " Morning Chronicle ", d'Halifax, considéré expert en la matière, et qui assurément se fonde sur des renseignements nombreux et exacts, nous a fait l'historique des démêlés de M. Wilkinson, ingénieur du gouvernement du Nouveau-Brunswick, avec le major Robinson, qui avait été nommé par le gouvernement impérial pour faire rapport sur la route. M. Wilkinson recommandait une route à travers le centre du Nouveau-Brunswick. Le major Robinson favorisai l'adoption du tracé actuel. Or, l'honorable député de Lanark-sud nous a déclaré que le tracé recommandé par M. Wilkinson était, est encore impraticable. Il a cité le rapport de sir Sandford Fleming dans ce sens. Mais, comme l'honorable député de Westmoreland l'a clairement établi, le député de Lanark-sud, sans le vouloir, j'imagine, a entièrement dénaturé le sens de ce rapport. En outre, même si cela n'avait pas été démontré, l'honorable député aurait dû observer que le rapport de sir Sandford Fleming est fondé en grande partie sur les études topographiques du major Robinson, et le major Robinson avait pour mission expresse d'établir un chemin militaire. M. Wilkinson, qui était l'ingénieur du gouvernement du Nouveau-Brunswick, ne voulut jamais se ranger à l'avis du major Robinson et ne cessa de faire la lutte en faveur de la route centrale par opposition à celle du nord, laquelle finalement, pour des raisons d'ordre stratégique, plutôt que d'ordre commercial ou topographique, fut adoptée.

Or, supposons que l'opinion de M. Wilkinson eût prévalu et que le chemin de fer eût été construit à travers la partie centrale du Nouveau-Brunswick comme il le recommandait. Est-il un député qui pense que nous serions restés jusqu'aujourd'hui sans une autre ligne suivant la côte nord du Nouveau-Brunswick, et la rive sud du bas Saint-Laurent ? Est-il un député qui s'imagine que les établissements prospères et grandissants situés le long de la ligne actuelle de l'Intercolonial auraient laissé quel-

que repos au parlement tant qu'ils n'auraient pas eu les mêmes moyens de communication par voie ferrée que les autres parties du Canada ? Une ligne de chemin de fer aurait certainement été établie à peu près suivant le tracé actuel de l'Intercolonial. Elle aurait été construite sans soulever la critique, du consentement de tous, et les choses auraient fini par être exactement dans l'état où la mise en vigueur du présent bill va les placer. Alors, pourquoi cette alarme, pourquoi ce bruit ? Pourquoi ces gémissements et ces lamentations au sujet d'une proposition dont l'effet sera de produire un état de choses qui aurait été établi du consentement de tous si le cours des événements avait été légèrement modifié ?

Il est encore une autre manière de juger de l'à-propos de cette dépense. Etudiez la carte du Nouveau-Brunswick et de la partie inférieure de la province de Québec. Cette partie du Canada sous le rapport du sol, du climat, des ressources naturelles, et de tout ce qui constitue le home d'une population heureuse et satisfaite, soutient la comparaison avec aucun des états de la Nouvelle-Angleterre. Il n'y a pas de raison (à part celle de la densité moindre de la population) pour que cette région ne fournisse pas le trafic suffisant pour alimenter un parcours de chemin de fer égal à celui d'aucun état de la Nouvelle-Angleterre. Or, que voyons-nous ? On ne pourrait, je crois, voyager en ligne directe dans aucun des états de la Nouvelle-Angleterre (le Maine excepté), une distance de plus de vingt milles, sans traverser une voie ferrée, et dans nombre d'endroits, vous en traverseriez plusieurs. Comment est-ce dans le Nouveau-Brunswick ? A partir de l'Intercolonial, sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, à travers de la province, jusqu'à l'Etat du Maine, il y a une immense étendue de pays, de quatre-vingts à cent milles de largeur, sans un seul mille de chemin de fer. Pourquoi ce pays ne serait-il pas traversé par un chemin de fer même si la construction d'un tel chemin n'était en aucune manière essentielle pour compléter la voie transcontinentale d'un océan à l'autre ? C'est là, à mon point de vue, un aspect très important de la question. Par elle-même, cette considération, dans l'esprit de quelques honorables députés, ne serait peut-être pas suffisante (tout en l'étant dans l'esprit de beaucoup d'autres) pour justifier une telle dépense. Mais comme une des considérations qui légitiment cette dépense, elle a certainement une grande valeur. Les anciennes provinces du Dominion ont fait beaucoup pour le développement de notre héritage national de l'ouest. Nous avons voté des millions, non seulement sans murmurer, mais avec une bonne humeur et un empressement toujours les mêmes. Les provinces maritimes notamment, n'ont guère retiré de profit matériel de la forte dépense qu'elles ont dû faire pour ces grandes entreprises. Pour elles ça été en très grande partie affaire de patriotisme et de sentiment national seulement. Elles ont sans se plaindre vu leurs enfants les quitter pour aller coloniser les terres de l'ouest, bien que ce mouvement de la population dût avoir pour résultat l'abandon de leurs propres terres naguère couvertes de riantes cultures, et le retour à la forêt de ces domaines défrichés il y a cent ans. Ces résultats de l'établissement de l'ouest furent nettement prévus, et il fut un temps où sir John A. Macdonald lui-même redoutait l'effet que cette migration pourrait avoir sur les anciennes provinces. Mais pour tous ces craintes sont dissipées aujourd'hui.

Personne aujourd'hui ne regrette ce qui s'est fait alors, ou ne voudrait que le cours des événements eût été autre qu'il n'a été. Mais il n'est pas dans l'intérêt de l'ensemble du pays que le mouvement de la population se poursuive outre mesure. Nous des provinces maritimes désirons très ardemment retenir notre importance relative dans la Confédération aussi longtemps qu'il sera possible. Il est dans l'intérêt de l'ensemble du pays que l'équilibre ne soit pas inutilement ou sensiblement rompu. Nous désirons retenir sur notre sol une population forte, vigoureuse et toujours croissante, et il est certainement dans l'intérêt du Dominion que nous le fassions.

A mon avis, rien dans toute l'histoire des Etats-Unis n'est plus pathétique, et peu d'événements sont plus lamentables, que l'exode des descendants de la population première de la Nouvelle-Angleterre et leur remplacement par les enfants de races étrangères. Les statues des fondateurs puritains sont dans leurs parcs et leurs jardins, leurs rues et leurs places publiques. Leurs inscriptions commémoratives couvrent les murs de leurs églises et de leurs salles publiques ; leurs noms sont immortalisés dans les villes, les villages et les hameaux de toutes leurs anciennes colonies. Mais les descendants de ces hommes sont, en grand nombre, partis, et ceux d'entre eux qui sont restés ne règlent plus les destinées, ne dirigent plus l'esprit, de la Nouvelle-Angleterre. Une autre race est venue remplir les demeures, occuper les terres abandonnées, un peuple, comme le dit Matthew Arnold, qui n'a pas pris amoureusement racine dans le sol, qui a peu des aspirations de ceux qui ont fondé la Nouvelle-Angleterre. Or, si nous pouvons faire quelque chose pour empêcher que l'histoire de la Nouvelle-Angleterre ne se répète dans le Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse, il me semble qu'il est raisonnable que nous le fassions. La construction de ce chemin sera un pas dans cette voie et un très grand pas. Tout chemin de fer qui est construit, toute nouvelle industrie qui s'établit le long de la ligne, tout chemin postal nouveau qui s'ouvre, toute nouvelle église, ou nouvelle école qui s'élèvent, rendent le pays plus attrayant et plus habitable, plus susceptible de retenir parmi nous la population sans laquelle nous ne pouvons

maintenir la position qu'il est de l'intérêt de l'ensemble du pays que nous maintenions comme partie intégrante de la Confédération.

Je pense, en outre, que l'honorable ex-ministre des Chemins de fer s'est exagéré de la mesure dans laquelle la construction de ce chemin de fer va nuire à l'Intercolonial. Ce n'est pas que j'admette un seul instant que si elle devait avoir ce résultat, ce serait moins notre devoir de l'entreprendre. L'honorable gentleman a eu si longtemps la garde de l'Intercolonial, il a exercé cette garde si tendrement et si efficacement, que cette occupation est devenue son dada, comme le jeu de golf ou de billard pour d'autres: elle est devenue une passion dominante. Même, dans son cas particulier, elle a les apparences d'une affection maladive; et il en a certainement été atteint sous une forme particulièrement aiguë et maligne. Il serait porté naturellement à voir d'un mauvais œil tout ce qui pourrait nuire à son trafic. Mais pour nous l'Intercolonial ne doit pas être un fétiche. Les chemins de fer comme l'a fort bien dit le premier ministre, sont faits pour l'homme et non pas l'homme pour les chemins de fer. L'Intercolonial, je suppose, fut construit pour servir le pays. Le pays ne fut pas fondé primordialement pour alimenter l'Intercolonial. Par conséquent, même s'il fallait admettre que l'Intercolonial sera ruiné par le Grand-Tronc-Pacifique, nous ne ferions en le construisant que suivre la ligne de conduite qu'on nous dit être le secret de l'immense et merveilleux progrès des industries manufacturières aux Etats-Unis.

Lorsque leurs machines et outillages n'étaient pas à la hauteur des derniers perfectionnements, ils les jetaient à la voirie, quelque récente que fût leur acquisition ou leur installation, quelque coûteux qu'ils fussent. Si le chemin de fer Intercolonial est de cent milles plus long qu'il n'est nécessaire, si son emploi entraîne des dépenses et des retards inutiles, si un chemin plus court et meilleur peut être adopté, alors nous devons insister pour que ce chemin plus court et meilleur soit adopté, même si pour cela il fallait faire du chemin actuel de la vieille ferraille.

Mais sur ce point, comme sur d'autres, l'honorable gentleman a modifié ses vues essentiellement depuis qu'il a expliqué ses raisons pour avoir déserté ses collègues. Si j'ai compris quelque chose à son discours il a démontré que la supériorité du chemin de fer Intercolonial était tellement grande sur la ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique pour commencer, et sur tout autre ligne qui pourrait être construite à travers la province du Nouveau-Brunswick, qu'en dépit de tout ce que le Grand-Tronc-Pacifique pourrait faire, l'Intercolonial conserverait son trafic. Pourquoi alors a-t-il versé des larmes si amères, si brûlantes, et les a-t-il versées en une telle abondance, sur le sort de la population établie le long de l'Intercolonial, parce que son trafic allait

être détruit et le chemin dépouillé ? C'est ce qu'il voudra peut-être bien expliquer, quelque jour, lorsqu'il passera par un de ces soudains et incompréhensibles changements d'opinion si fréquents depuis qu'il a quitté le havre tranquille de sa position de ministre fidèle de l'Etat. Quant à la situation de l'Intercolonial, je suis plutôt porté à croire aux opinions exprimées dans le discours de l'ex-ministre qu'à celles exprimées dans ses lettres. Lorsqu'il quitta le ministère à cause de ses craintes pour l'Intercolonial, je pense qu'il s'effrayait sans raison. Il n'avait pas considéré, comme il l'a fait évidemment depuis, qu'il resterait encore des ressources à ce chemin de fer pour tenir tête à la concurrence du nouveau chemin. Ce chemin ne fera que traverser l'Intercolonial à Québec. Il arrivera à Québec, de l'ouest, à travers un pays entièrement différent de celui traversé par l'Intercolonial, et il se continuera vers l'est à travers un pays tout autre. Quelle raison y a-t-il de supposer qu'il enlèvera du trafic à l'Intercolonial à part ce qui s'en présentera dans le voisinage de Québec et de Lévis. Les conditions resteront absolument ce qu'elles sont aujourd'hui, si ce n'est que ce chemin transcontinental touchera l'Intercolonial en un seul point, après avoir traversé un pays que l'Intercolonial ne dessert aucunement. Or, le trafic qui se présente à Lévis et dans son voisinage et le trafic des provinces maritimes à destination de Lévis et du voisinage, n'assurent à l'Intercolonial qu'une très faible partie de ses recettes ; et ce qui en sera perdu sera plus que compensé, sera dix fois compensé, par le trafic développé sur la nouvelle ligne à l'est et à l'ouest de Québec et qui devra se rendre par l'Intercolonial aux ports de l'Atlantique.

Avant d'abandonner le sujet de la section de Moncton, il est une autre observation que je désire faire. Certains honorables députés, ainsi que certains journaux, très sérieux, se sont fort amusés de l'argument présenté par le premier ministre au sujet du privilège de transit. Je dois dire en toute sincérité qu'il n'est guère d'aspect de la question sur lequel les adversaires de la mesure, y compris l'honorable ex-ministre (qui certainement est capable de mieux) ont dit autant de sottises. L'honorable leader de l'opposition a cité un passage d'un ancien discours de son chef d'autrefois, pour montrer que le privilège de transit ne pourrait être abrogé, parce qu'il existe en vertu d'un traité.

Mais quelques instants avant de lire ce passage, il avait prêté l'oreille à la lecture du message du président Cleveland, dans lequel celui-ci recommandait au congrès de voter une loi expressément en vue de laisser cette question au jugement de l'exécutif. Et si jamais un homme a été sérieux, c'est le président Cleveland lorsqu'il fit cette recommandation au congrès. Mon honorable ami n'était pas chef de l'opposition alors; il n'é-

tait pas député. Il était comme moi-même dans l'enfance de sa carrière politique. Je ne sais trop s'il lisait les journaux alors; mais s'il les lisait, et s'il prenait un intérêt quelconque aux affaires publiques du pays, il doit se rappeler comme on appréhendait dans tout le pays que la menace du président Cleveland ne fût mise à exécution. L'honorable député qui a été en cela appuyé par l'ex-ministre des Chemins de fer, prétendit que le privilège de transit ne serait jamais abrogé, parce qu'il est dans l'intérêt des Etats-Unis autant que dans le nôtre qu'il soit maintenu. *Sancta simplicitas*! A-t-on jamais entendu pareille réponse à l'avertissement d'un grave péril national ? Comme si les nations, lorsque leur sang est échauffé, s'arrêtaient jamais à considérer leurs intérêts matériels! Etait-il dans l'intérêt matériel des Etats-Unis, il y a quelques années, de s'engager dans une guerre contre l'Angleterre au sujet de la délimitation du Vénézuéla ? Pourtant la guerre fut aussi imminente qu'elle peut jamais l'être sans qu'on en vienne aux coups. Etait-il dans l'intérêt des républiques boers de déclarer la guerre à l'Angleterre sur la question des privilèges des Uitlanders ? Ce qui est vrai à cet égard de la guerre à coup de fusil et à la baïonnette, est également vrai des guerres à coups de tarif et droits différents. Les gens ne s'arrêtent pas pour se tâter le pouls quand la passion les emporte.

L'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ne s'est pas arrêté pour considérer la toile inextricable de contradiction et de ridicule dans laquelle il allait s'engager, lorsqu'en un instant de vif ressentiment ou de profonde conviction (ce n'est pas à moi d'en juger) il-jeta son portefeuille sur la table du Conseil, tourna le dos à ses collègues et fit claquer la porte derrière lui. les nations ne sont pas plus sages que les individus. Elles ne s'arrêtent pas pour peser la question de l'intérêt matériel ou pécuniaire, lorsque l'esprit national est soulevé par quelque injustice réelle ou imaginaire. Si nous nous étions arrêtés pour considérer nos intérêts matériels ou pécuniaires, je ne suis pas très certain que nous eussions imposé la surtaxe sur les marchandises de provenance allemande. Mais nous l'avons fait. L'esprit national demandait que la mesure fût adoptée, et l'esprit national appuiera le gouvernement, que la mesure soit favorable ou non à nos intérêts matériels.

Si quelque jour l'esprit national des Etats-Unis s'irritait de quelque injustice réelle ou imaginaire de notre part le privilège de transit pourrait être abrogé sans qu'on eut égard aux questions d'intérêt matériel et pécuniaire plus qu'on ne l'a fait lors de l'abrogation du traité de réciprocité. Personne en cette Chambre n'a jamais parlé plus juste que le premier ministre lorsqu'il nous demanda de sanctionner cette mesure en vue, notamment, d'assurer l'indépendance du pays et de la mettre à l'abri des caprices et des humeurs de nos voisins. Il est vrai que nous ne sommes pas absolument à leur merci actuellement: nous avons le chemin de fer Intercolonial. Mais la députation a dû se rendre compte que ce chemin de fer dans les conditions actuelles, et si le privilège de transit était abrogé ne serait qu'un radeau pour des naufragés. Je me rappelle d'une manière générale (et ceux qui font une spécialité de ce genre de lectures et d'études se rappelleront plus exactement) les discussions qui eurent lieu lorsque l'Intercolonial était sur le point d'être construit.

Même à cette époque, de sages et graves autorités représentaient que sa principale utilité consisterait, non pas à écouler le trafic, mais plutôt à faire fonction d'un levier qui tiendrait ouvert au peuple canadien le chemin conduisant à Portland. L'idée même se trouve consignée dans le rapport de sir Sanford Fleming, auquel on a plus d'une fois fait allusion au cours de ce débat. Les conseils de l'opposition sont dans le même sens. Mais nous avons atteint un état plus avancé de l'opinion publique, une conception plus vraiment nationale de l'attitude qu'il convient à notre pays de prendre. Nous ne voulons pas simplement un petit bout de chemin national sans raccordements utiles et sans commerce continental. Tant que nous continuerons d'être dans ces conditions, la crainte des perturbations financières, des pertes considérables et des souffrances qui devront résulter du retrait du privilège de transit, entravera toujours le gouvernement de notre pays, quelle que soit sa politique, dans toute lutte pour le maintien de nos droits, lorsque l'assertion de ces droits pourra provoquer le retrait de ce privilège. Nul partisan, nul adversaire de cette mesure ne lui rend justice s'il ne reconnaît pas qu'elle est un effort sérieux, un effort héroïque, admettons-le, mais un effort bien intentionné, et plein de promesse, de faire de ce chemin transcontinental une artère principale du commerce entre l'intérieur et la mer, et d'édifier sur notre propre sol les villes à travers lesquelles le commerce de la nation s'écoulera vers les grands marchés universels.

Je crains d'avoir parlé un peu trop au long des questions que j'ai eues à discuter. C'est certainement le cas, si les opinions exprimées par le rédacteur du " World ", de Toronto, sont justes. A son jugement, toutes ces questions que j'ai considérées sont de simples bagatelles. Il nous a donné la description d'une sorte de critique qu'on a faite de la mesure. On ne peut lire cette critique sans se rendre compte qu'elle est le sommaire de la réponse faite par le leader de l'opposition au discours du premier ministre, lors de la présentation du projet de nistre, lors de la présentation du projet de loi. Et il dit que cette sorte de critique n'a aucune valeur. C'est là, dit-il, un grand projet, et la critique qu'on en fait devrait être dans la même mesure. Les critiques de deux sous de l'honorable leader de l'opposition, dit-il, doit trouver une contrepar-

tie, c'est l'exploitation du chemin par l'Etat. L'honorable député de Lanark semble être d'accord avec lui, et l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) nous a dit que son premier choix, dans le cas actuel du moins, aurait été de voguer dans la même galère que l'honorable député d'York-est et l'honorable député de Lanark-sud.

L'honorable chef de l'opposition n'est pas encore tout à fait décidé en la matière. Il a bien entendu des gens sans responsabilité jaser d'exploitation des chemins de fer par l'Etat, de même qu'il a entendu parler de la frappe libre de l'argent et des cures par la foi et d'innombrables autres engouements et lubies. Mais c'est un esprit positif et sensé, doué de peu d'imagination et d'aucun sentiment, et tandis que ces enthousiastes imaginatifs, comme les deux ex-ministres des Chemins de fer et l'honorable député d'York-est, sont prêts à mettre à la mer, il se replie sur lui-même.

He "lingers shivering on the brink and fears to launch away."

Je dois avouer que je partage ses hésitations. Lorsque j'ai entendu l'honorable ex-ministre des Chemins de fer lire, de sa lettre au premier ministre, le passage dans lequel il exprimait sa première préférence pour "un chemin de fer possédé et exploité par l'Etat," préférence fondée sur la théorie discréditée de son "influence égalisante et régularisante sur les autres chemins de fer", avec lesquels il serait mis en concurrence ; je dois avouer que ses paroles me causèrent une commotion soudaine.

Si elles avaient été prononcées par quelque jeune novice, comme l'ancien membre de Lisgar (M. Richardson), je n'aurais pas été surpris. Si elles étaient sorties de la bouche du visionnaire au cœur léger d'York-est, qui élabore ses théories politiques au vol, dans le va et vient de ses voyages entre son siège au parlement et son pupitre à Toronto, il n'y aurait rien eu là pour étonner la Chambre. C'aurait été simplement une autre illustration de ce qu'a dit M. Ackworth: Que la propagande en faveur de l'exploitation par l'Etat est comme la fièvre scarlatine: elle peut s'attaquer à toute société, et à intervales irréguliers devenir épidémique, mais ses attaques en général ne sont à redouter que dans le cas de l'élément le plus jeune et le plus impressionnable de la population.

Mais lorsqu'un esprit positif et pratique comme l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui a eu sept années d'expérience de l'exploitation par l'Etat, et qui a dû considérer le sujet sérieusement, abonde dans le sens de l'honorable député d'York-est et paraît recevoir l'appui de l'honorable député de Lanark-sud, il est grandement temps d'examiner la question avec soin.

Il me faut commencer par admettre que les vues exprimées par ces messieurs me sourient beaucoup. J'ai été moi-même un temps sérieusement menacé de la maladie dont ils sont atteints. Lorsque la théorie de l'exploitation par l'Etat fut exposée au comité des chemins de fer par certains honorables députés au cours de la discussion du projet du Grand-Tronc-Pacifique, mes sympathies leur étaient acquises; et si j'avais pu résoudre à ma satisfaction les très sérieuses difficultés et objections dont la proposition est entourée, j'aurais certes été heureux de me joindre à eux pour préconiser cette doctrine. J'étais au début très prévenu en faveur de la proposition, et j'ai en plus d'une circonstance fait connaître mes préférences pour quelque solution de cette nature de la question des chemins de fer, si elle pouvait être facilement obtenu. Mais je suis forcé d'admettre que les gens autorisés sont pour la plupart opposés à l'adoption de la solution pour laquelle l'ex-ministre des Chemins de fer a exprimé sa préférence. J'ai cité en passant l'opinion de M. Ackworth, dont la position et l'autorité seront reconnues de tous ceux qui ont lu ce qui a été publié sur le sujet. Un auteur plus scientifique est celui que j'ai déjà mentionné: M. Paul Leroy-Beaulieu. Dans son ouvrage sur "l'Etat moderne t ses fonctions", il consacre tout un chapitre à la présentation des arguments pour et contre la proposition à l'examen. Il montre que les deux pays dans lesquels un succès modéré et restreint a été obtenu dans l'exploitation publique des chemins de fer ne sont réellement pas du tout des états modernes. Ils ne sont pas organisés démocratiquement. En Prusse, le pouvoir central est virtuellement indépendant du parlement, sinon absolument dans la direction générale des affaires politiques, du moins dans le choix et la conduite du personnel de l'administration. Même la Belgique, qui se rapproche davantage du type démocratique, diffère sous deux rapports essentiels d'une véritable démocratie. savoir dans la restriction de son suffrage et dans la permanence relative de son administration. Les conditions politiques dans les deux pays sont tellement différentes de celles qu'on trouve, d'après lui, en France et aux Etats-Unis (et qu'on me permette d'ajouter, au Canada,) qui est entièrement impossible de tirer du succès partiel, mitigé de l'exploitation d'Etat en Allemagne et en Belgique, la conclusion que nous pourrions, en adoptant la même politique ici, éviter l'insuccès.

Il regrette, comme n'ayant pas sa raison d'être l'analogie que l'on veut établir avec l'administration des postes et les télégraphes.

Les postes et télégraphes en France ont des recettes de 180,000,000 de francs. Le chiffre correspondant pour les chemins de fer en France est de mille ou douze cents millions de francs. Il fixe les recettes brutes des postes et télégraphes dans la Grande-Bretagne à un peu plus de £9,000,000 sterling, tandis que les recettes des chemins de fer s'y élèvent à plus de £71,000,000. Parce que dans la sphère étroite et restreinte des postes et télégraphes, le gouvernement a réussi, il ne s'ensuit qu'il se trouverait un personnel capable de conduire une besogne

infiniment plus étendue. Mais ce n'est pas la seule différence dans les deux cas. Le service des postes et télégraphes est d'un caractère simple et élémentaire. Celui d'un chemin de fer est compliqué et difficile à l'extrême. La question des tarifs, comme nous savons tous, est excessivement compliquée et requiert une expérience et des aptitudes spéciales de premier ordre. Elle est tellement difficile que dans une certaine circonstance, comme la Chambre se le rappelle, l'ex-ministre des Chemins de fer ne put faire comprendre à son prédécesseur, l'honorable député de Lanark-sud, même la signification des termes usités dans le bill de la commission des Chemins de fer pour définir les différentes classes de tarifs dont la commission aura à s'occuper. Que ce fut défaut de clarté dans les explications ou défaut de compréhension, il serait peu généreux de dire. Peut-être y avait-il un peu des deux ; mais par respect pour ces hautes autorités, nous supposerons que la difficulté provenait de la complexité même de la matière.

Les achats de matériaux de toutes sortes qui sont requis pour un chemin de fer demandent des connaissances d'affaires qu'on ne saurait s'attendre à trouver dans une administration politique, et exposent le ministre à être soupçonné par le pays de favoritisme et de concussion. Tous les partis politiques lorsqu'ils sont dans l'opposition croient leurs adversaires membres du cabinet coupables de ces fautes, et une forte proportion des gens du peuple sont persuadés que les deux partis sont coupables. Même le grand caractère et la haute intégrité d'Alexander Mackenzie, ne purent le mettre à l'abri d'accusations de cette nature au sujet de l'achat de rails pour le chemin qui fut subséquemment cédé au chemin de fer Canadien du Pacifique. Et si des accusations de cette nature pouvaient être portées contre Mackenzie, et être crues pendant quelque temps par la moitié du peuple canadien, quels ne seront pas les doutes qui planeront sur les hommes politiques dont les réputations ne sont pas, aussi nettement que l'était la sienne, au-dessus de tout soupçon raisonnable ?

Notre auteur parle ensuite de l'énorme armée d'employés de chemin de fer qui, dans le régime de l'exploitation d'Etat, devraient être placés sous la direction du gouvernement du jour.

Dans la Grande-Bretagne, au moment où il écrivait, il y avait 300,000 de ces employés ; en France, à peu près 200,000, et le nombre ne pouvait qu'en augmenter. Plus le nombre des fonctionnaires de l'Etat est restreint, et meilleure est la chance de conserver le précieux bienfait de la liberté politique.

> Lorsque le nombre des employés de l'Etat dépasse de plus de cinq ou six pour cent celui des électeurs, la liberté politique est gravement menacée. S'il s'élève jusqu'à dix pour cent, elle cesse d'exister.

On ne saurait rien écrire de mieux que son exposé des conséquences politiques nuisibles qui découleraient de la grande extension du pouvoir de l'Etat déterminée par l'exploitation publique des chemins de fer. Qu'on me permette de citer ses paroles mêmes.

> L'état moderne, qui appartient à titre précaire à un parti dont le scrutin peut changer le personnel de temps à autre, serait fortement tenté de se faire de l'administration des chemins de fer un instrument de corruption électorale. Il ne pourrait, empêcher la multiplication des trains, ni l'augmentation du nombre des employés, ni la destitution d'adversaires politiques, ni leur remplacement par d'autres. L'état moderne est presque complètement sacrifié aux exigences politiques ; or, comme cette règle s'applique à toute les branches du service public, il importe que la sphère d'action du gouvernement soit restreinte autant que possible.

Telles sont quelques-unes des considérations, tout à fait en dehors de celles inspirées par l'expérience, qu'il présente à l'encontre du régime de l'exploitation d'Etat. Lorsqu'il en vient à étudier ces leçons de l'expérience, sa démonstration est également, sinon plus probante. Prenant le régime de l'exploitation d'Etat tel qu'il le trouve à son mieux, en Allemagne et en Belgique, il affirme comme proposition incontestable que ce mode est plus coûteux et assure moins la régulation et la sécurité que le mode d'exploitation par compagnie d'intérêt privé. Des statistiques convaincantes sont fournies sur ces points; il serait oiseux de les citer; et notre auteur appuie son argumentation dans beaucoup de ses détails au moyen d'extraits des rapports de M. LeHardy de Beaulieu à la Chambre belge des représentants.

Je sais qu'une question de ce genre ne se décidera pas au moyen de citations d'auteurs. Mais je ne puis m'empêcher de citer les paroles d'un autre écrivain qui a fait de la science des chemins de fer l'exposé le plus complet que je connaisse. Je veux parler de Marshall J. Kirkman. Je ne sais trop comment il est regardé par les experts en la matière, mais on parle de lui comme d'un des spécialistes de chemin de fer les plus éminents du monde, ayant passé toute sa vie dans le service et, de plus, s'étant tenu constamment renseigné sur la question des chemins de fer dans tous ses aspects. Ce devrait être un témoignage suffisant de la valeur de son ouvrage que de dire qu'il a eu cinq éditions au moins. Combien d'autres il a pu en avoir, je ne le sais trop. Il a présenté la question en douze volumes couvrant tout le service, depuis l'organisation des compagnies jusqu'à l'attelage et au dételage des wagons. Ses observations générales sur le sujet de l'exploitation d'Etat sont aussi sages qu'elles sont spirituelles :

> Lorsque quelque chose va mal dans le monde, ou paraît aller mal, les ignorants et les irréfléchis se lèvent de toutes parts et demandent à l'Etat d'intervenir ; comme si un corps machinal, composé d'agents choisis pour le moins négligemment, était plus digne de confiance

que la masse dont il tire son existence. L'intervention de l'Etat est le *sine qua non* des jeunes gens, des optimistes, des naïfs, des simples. C'est le dada des maniaques et des faiseurs.

Je ne saurais me charger de répartir entre ces diverses catégories les députés qui ont prêché cette politique ici. Il y a les jeunes et les naïfs, les maniaques et les faiseurs. L'ex-ministre des Chemins de fer ne peut être classé avec les jeunes et les naïfs, et il n'a jamais été jusqu'à présent considéré comme un maniaque. Pourtant je ne tirerai pas la conclusion. Qu'on me permette plutôt de continuer ma citation :

L'exploitation par l'Etat ne donne jamais entière satisfaction. Elle manque d'intérêt intelligent, d'énergie et d'adaptabilité. Elle a, en outre, pour effet d'amoindrir l'intérêt personnel et l'effort individuel. Elle substitue à l'expérience pratique et à l'enthousiasme de la nation les services de salariés. La gestion bureaucratique manque de vivacité et de complaisance. Elle est à la fois tracassière, lente, encombrante et arrogante. Dans aucun cas le service des trains de chemin de fer gérés par des gouvernements n'a été à la hauteur de celui de lignes gérées par des compagnies d'intérêt privé en ce qui regarde soit la sécurité, soit l'efficacité.

Je me rends compte que ce ne sont là que des opinions; et j'admets volontiers que l'ex-ministre des Chemins de fer pourrait avec confiance présenter sa gestion de l'Intercolonial comme réponse à quelques-unes des accusations portées contre le régime de l'exploitation d'Etat.

Il nous a donné un brillant exemple de l'habileté d'un chemin de l'Etat à soutenir la concurrence d'une compagnie d'intérêt privé dans le cas de cet envoi de bestiaux fait par voie de l'Intercolonial après qu'il eut été interdit de les faire passer par les Etats-Unis. Cela montre comme la paralysie intellectuelle peut frapper même une personne intelligente une fois qu'elle s'est engagée dans la mauvaise voie. L'honorable gentleman n'a donc jamais réfléchi que l'habilité de l'Intercolonial à concurrencer ses rivaux ne se trouvait pas établie d'une manière bien concluante pour avoir battu le Canadien du Pacifique dans une circonstance où celui-ci était empêché d'agir par la défense d'exporter les bestiaux en transitant par les Etats-Unis. La lutte doit se faire généralement dans des conditions normales, et dans des conditions normales, l'ex-ministre, comme je l'ai dit, a, à maintes reprises, déplor son impuissance.

Je parlerai de cette question plus en détail ailleurs ; mais qu'on me permette dès à présent de traiter de la proposition qui a été faite en vue de parer aux objections très sérieuses opposées au régime de l'exploitation publique par l'entremise d'un ministre responsable à cette Chambre. Quelques honorables députés ont émis l'idée que l'Etat fût propriétaire des chemins de fer sans les exploiter directement. Qu'ils soient construits par l'Etat, disent-ils, et exploités par

M. RUSSELL.

une commission. De cette manière, nous assurons les droits du public, et en même temps nous évitons les dangers politiques résultant de la gestion directe des chemins de fer par le gouvernement. Je crains fort que ce ne soit pas là une solution satisfaisante du problème. On nous a conseillé de placer ce chemin continental sous la direction de M. Hays ou de sir Thomas Shaughnessy, ou de quelque administrateur de chemin de fer tout aussi distingué. Mais la question se présente aussitôt: quel traitement aurions-nous à payer pour nous assurer les services d'un administrateur compétent ? Les compagnies paient sans remords, sans sourciller des traitements de quarante mille et de cinquante mille dollars. Pensez-vous que le souverain peuple consentirait jamais à retenir les services d'un nabab de cette espèce veraient la voix contre ce scandale. Tous les journalistes de notre pays qui reçoivent de mille à deux mille dollars par année, élèveraient la voix contre cet outrage. Tous les politiciens de l'arrière campagne tonneraient contre l'extravagance de cette stipulation en vue de permettre à ce dictateur de chemin de fer de vivre dans l'opulence. Figurez-vous l'honorable député de Greyest (M. Sproule) dans l'arrière partie de son comté, avec un tel sujet à exploiter. Quels flots d'éloquence haineuse ne ferait-il pas couler sur la tête de ce malheureux fonctionnaire? Ne demanderait-il pas, avec beaucoup d'apparence de raison, que ses appointements ne fussent pas plus élevés que ceux du premier ministre ? Pendant combien de temps une démocratie qui pense son premier ministre bien payé à dix mille dollars et ses juges trop payés à des traitements variant de deux mille à sept mille dollars, consentirait-elle à payer quarante ou cinquante mille dollars pour les services d'un puissant administrateur de chemin de fer ? Nous pouvons être bien persuadés qu'un tel fonctionnaire serait l'homme le plus impopulaire du pays. Sa position deviendrait intolérable. Ses pouvoirs seraient attaqués comme autant d'empiètements sur les droits du peuple; on insisterait bruyamment pour que la gestion fût attribuée directement au ministre, comme on le fit dans Victoria, et on obtiendrait ici les mêmes désastreux résultats qu'on a eus là-bas. Nous passerions à travers une période d'expériences insensées, déraisonnables, comme celles qui ont provoqué la ruine et virtuellement la banqueroute de quelques-unes des colonies australiennes, et viendrait le moment où nous devrions tout remettre entre les mains d'un commissaire des chemins de fer, comme Victoria l'a fait il y a quelques mois.

J'ai fait allusion en passant à la question des chemins de fer telle qu'elle s'est présentée dans les colonies australiennes. Qu'on me permette de traiter le sujet un peu plus en détails en ce qui regarde le continent d'Europe. Je le fais dans le but d'établir deux propositions: En premier lieu, si l'ex-

ploitation publique n'est guère praticable, la propriété publique des chemins de fer l'est; et le meilleur mode de gestion, sous un régime de la propriété publique, c'est celui établi par la mesure actuellement en délibération. En second lieu, quant à ce qui est de l'exploitation publique des chemins de fer, quelle que soit la conclusion à laquelle on arrive sur le principe général, il est bien établi qu'aucun régime d'exploitation par l'Etat ne peut être maintenu avec succès, si ce n'est à deux conditions, dont aucune n'existe au Canada. La première condition c'est que l'Etat ait acquis la propriété, non pas d'un seul chemin, en vue de faire concurrence à tous les autres, mais de tous les chemins de fer. La seconde condition, c'est qu'il y ait une organisation complète et parfaite de l'administration, de manière à la rendre absolument indépendante des partis politiques et du gouvernement du jour.

Qu'on me permette de discuter ces propositions brièvement, à la lumière de l'expérience en matière de chemin de fer des pays européens. Je n'apprendrai rien de nouveau à ceux qui ont étudié la question si je dis qu'en 1844, M. Gladstone fit passer un Acte établissant qu'à l'expiration de vingt et un ans, les chemins de fer du pays pourraient être acquis par l'Etat, aux conditions et en la manière prescrites dans l'acte. En 1865, le temps arriva où l'Etat aurait pu faire cette acquisition; mais l'opinion publique n'était pas encore préparée pour l'adoption de ce plan, et une commission d'enquête fut instituée sous la direction du duc de Devonshire. Elle siégea plusieurs mois et recueillit l'avis de plusieurs témoins. Son rapport forme sept énormes volumes, que l'on pourra trouver à la bibliothèque du parlement. Je ne suppose pas qu'aucun honorable député ait lu ce rapport en entier et je me demande si la vie n'est pas trop courte pour nous justifier d'entreprendre pareil tâche. Heureusement, il n'est pas nécessaire de lire tout, car le sujet se trouve résumé en la manière la plus lucide dans les conclusions auxquelles la commission est arrivée. L'argument contre la proposition est contenu dans le rapport de la majorité. L'argument en faveur est exposé dans la forme la plus énergique possible par sir Rowland Hill dans un rapport de la minorité. Je n'ai l'intention de parler ni de l'un ni de l'autre de ces arguments. Mon but, en mentionnant cette affaire, est de faire ressortir le fait frappant et concluant que ni la majorité ni la minorité de la commission n'ont jamais, apparemment, songé à un régime d'exploitation publique plus complet que celui auquel pourvoit le projet maintenant soumis à la Chambre. Elles ne semblent même pas avoir considéré qu'il fût possible que le gouvernement songeât à faire lui-même l'expérience d'administrer un réseau de chemins de fer de l'Etat. Je suppose que sir Rowland Hill eût considéré comme le comble de la folie de proposer comme l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, d'après sa propre déclaration, avait proposé à ses collègues du cabinet, que le gouvernement devint le propriétaire et l'administrateur de cette route transcontinentale. Elles ont supposé que ce que le gouvernement ferait, ce serait d'acquérir les chemins de fer, tout comme nous construisons le chemin de Winnipeg à Moncton, et de les louer à des compagnies, tout comme nous louons ce chemin au Grand-Tronc-Pacifique. L'expérience de l'Italie est également pleine d'enseignements au sujet de cette partie de la question. Elle n'est nulle part mieux exposée que par M. Hendrick dans son essai sur la question de la " Gestion des chemins de fer par des commissions ", monographie publiée par les Putnams de New-York, dans leur série d'études économiques sur les questions du jour. M. Hendrick est présenté au lecteur comme agrégé du prix Ricardo de l'Université Harvard, et nul ne peut lire son livre sans apprécier sa lucidité et la sobriété de son langage :

> Nul pays, dit-il avec raison, n'a une expérience plus digne d'étude, en fait de chemins de fer, que l'Italie.....La mise en pratique du régime de l'intervention de l'Etat en Italie a été non seulement remarquable mais elle a été mise en relief par le contraste entre les divers systèmes qu'elle a employés. Elle a essayé le système des entreprises particulières aves subvention du gouvernement, puis la garantie de l'intérêt en faveur des compagnies particulières à l'imitation du système qui existe encore en France, jointe à la construction par l'Etat des chemins pour achever les lignes particulières qu'elle subventionnait——

C'est là le mode soumis par l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux comme étant celui qu'il préfère à tout autre.

> —puis, durant une période de cinq ou six ans, de 1879 à 1885, l'Etat est devenu propriétaire de tous les chemins et les a exploités. Puis ce régime a été abandonné en faveur du système actuellement en vigueur.

Pendant que les chemins étaient exploités par l'Etat, siégeait une commission qui avait été nommée par le gouvernement italien, précisément dans le but de déterminer ce qu'il convenait le mieux de faire pour la solution d'un problème difficile. Elle était composée de quinze membres, dont six étaient sénateurs, sept députés et les deux autres étaient des ingénieurs. Ses travaux, dit M. Hendrics, ont été sans parallèles dans l'histoire des chemins de fer. Les commissaires ont commencé à faire distribuer en Italie parmi les gens de toutes classes intéressés aux voies ferrées, une série de près de 200 questions imprimées. Des réponses verbales et écrites étaient demandées au sujet de toutes ces questions ou quelques-unes d'entre elles, et les questions étaient si explicites et si précises que tout homme en possession de renseignements partiels ou spéciaux pouvait trouver moyen de les fournir. La commission a siégé dans toutes les grandes villes de la péninsule, elle a entendu des témoigna-

ges verbaux et a invité tous ceux qui comprenaient ou qui prétendaient comprendre la question à écrire des essais à ce sujet. Les renseignements obtenus par la commission ont été si volumineux qu'elle n'a été prête à faire son rapport qu'en 1881. Le fond de son rapport est donné par cet écrivain dans les termes suivants :

Qu'il est bon que l'Etat soit propriétaire des chemins de fer, mais qu'il n'agirait pas sagement en les exploitant ; qu'il vaut mieux laisser tout le réseau des voies ferrées à des compagnies particulières. L'argument dont se servait la commission était que c'était la meilleure manière de fortifier les finances du gouvernement et d'assurer l'efficacité du service public ; que par ce moyen, l'on ferait disparaître deux graves inconvénients, le premier étant la démoralisation résultant de la nomination et de la surveillance d'une armée de fonctionnaires des voies ferrées, et le deuxième, la centralisation du vaste pouvoir de nomination et le fardeau résultant de la nécessité d'une surveillance constante afin de prévenir les abus.

Les inconvénients de l'exploitation des voies ferrées par l'Etat, tels qu'ils se sont produits en Italie, sont décrits d'une façon saisissante par M. Hendrick. Au dire des membres de la commission, le réseau des voies ferrées était devenu une espèce d'hôpital général pour les amis, les parents et les crampons des députés locaux, et en ce qui concerne les prix de transport, la situation était la même. Chaque année, il y avait branle-bas général et c'était à qui ferait fixer les prix de transport de façon à favoriser des intérêts locaux. Les prix de transport en vinrent à avoir quelque analogie avec les crédits votés par le Congrès pour l'amélioration des ports et des rivières.

Je n'irai pas jusqu'à dire que nous avons eu un avant-goût de ces inconvénients en ce qui concerne le chemin de fer Intercolonial. C'est une voie ferrée gouvernementale relativement courte. Elle est l'objet de l'attion exclusive d'un habile ministre de la Couronne, et elle jouit de la liberté illimitée de s'adresser aux contribuables du Canada lorsqu'elle est gênée dans ses affaires. Il serait à espérer qu'elle fut comparativement exempte des pressions exercées par les diverses localités pour obtenir des concessions, par les solliciteurs à la recherche d'emplois et par les partisans politiques désireux de vendre des fournitures. Nous savons cependant que chaque parti qui se trouve dans l'opposition croit que l'administration du jour est coupable de tous les abus décrits par M. Hendrick comme ayant eu lieu dans l'administration des chemins de fer italiens. Si court que soit ce chemin, il semble qu'il ait été impossible pour le ministre de se procurer un gérant à sa satisfaction ou de conserver les services d'un gérant après l'avoir choisi. L'un après l'autre, ils sont venus et ils sont repartis, les Harris et les Russell, et j'ignore combien d'autres. Ils ont entrepris la tâche, remplis d'espoir pour eux-mêmes et pour le public, mais l'un après l'autre ils sont repartis, laissant les anciens en possession incontestée de la place. Et je n'ai rien à redire contre les chefs actuels du personnel ni contre l'administration actuelle du chemin. Mais augmentez ses proportions de façon à ce qu'il embrasse un réseau de chemin de fer transcontinental au lieu d'un tronçon de voie comparativement court, reliant les provinces maritimes à l'intérieur, et je crains qu'il ne faille plus que toute l'énergie et toute l'habilité, même de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, pour le sauver du sort qu'ont subi d'autres voies ferrées de l'Etat dans d'autres pays. Même dans les conditions actuelles, il faut une résistance énergique pour maintenir le personnel dans ses limites.

Il n'y a pas un homme qui ait échoué dans d'autres carrières ou qui ait prouvé son incapacité complète en fait de travaux utiles et qui ne considère pas le chemin de fer Intercolonial comme étant la sphère où le ciel l'a destiné à exercer ses talents. " Les aveugles, les infirmes et les paresseux " sont tous des aspirants à l'honneur de servir le pays à un titre quelconque sur le chemin de fer de l'Etat. On peut leur résister durant un certain temps et je crois que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux leur a efficacement résisté. Le personnel peut être conservé tel que je crois qu'il est à présent dans les conditions de compétence nécessaires. Mais la pression est là et elle continuera à s'exercer. La vigilance éternelle est le prix de la sécurité. C'est espérer beaucoup que d'espérer que cette vigilance se perpétuera toujours, même dans les conditions actuelles. En agrandissant la sphère d'action, comme je l'ai dit, je dois avouer que je désespérerais de la situation. Il faudrait être au-dessus des faiblesses de la nature humaine pour résister aux importunités des députés, venant tour à tour, mus par la pression exercée sur eux par leurs commettants, demander des emplois que les aspirants ne peuvent exercer convenablement, des concessions opposées aux intérêts du public en général. Le chemin deviendrait " un hôpital général ". Peut-être pas comme en Italie " pour les amis, les parents et les crampons du député local " mais certainement pour toute espèce et toute catégorie d'incompétence officielle appuyée par la pression politique exercée sur les représentants locaux. Il n'est pas étonnant que la commission italienne ait rejeté cette proposition, et ait adopté au lieu de cela le mode que le gouvernement a adopté dans le présent bill pour l'administration du chemin entre Winnipeg et Moncton.

Pour conclure, en ce qui concerne cette partie du sujet, qu'il me soit permis de dire que cette partie de la proposition du gouvernement est conforme au seul système de contrôle par l'Etat considéré comme digne de considération par la commission du duc de Devonshire, le seul système qui semble avoir été considéré comme praticable par sir Rowland Hill, qui était un avocat habile et sincère de la possession des chemins de fer par l'Etat. C'est ce système qui a

été choisi par la commission italienne après l'enquête la plus singulièrement minutieuse et approfondie instituée par cette commission ; et je dois dire que c'est le système qui, si je suis bien informé, a été recommandé par un homme qui fait autorité en matière de chemins de fer en ce pays, qui a beaucoup étudié la question, que l'ex-chef de l'opposition a déclaré être un homme profondément versé dans la connaissance de cette matière, et dont les écrits sur cette question, tout en n'étant pas très répandus, sont cependant connus de quelques honorables membres de cette Chambre comme constituant une étude soigneuse, savante et approfondie de ce problème. Je veux parler de M. Powell, de Sackville, Nouveau-Brunswick, qui a représenté le comté de Westmoreland au dernier parlement et qui, d'après l'opinion générale, devait être ministre des Chemins de fer et Canaux dans le ministère qui devait être formé par mon honorable ami de Halifax (M. Borden) en 1900, n'eut été le petit accident qui lui est survenu dans son comté et l'accident plus sérieux qui est survenu à son parti aux élections générales. Je crois que l'ex-député de Westmoreland est presque le seul homme public qui ait jamais étudié sérieusement cette question, et si je ne me trompe, ses conclusions sont identiques à celles qui ont été adoptées par la commission italienne, lesquelles sont précisément analogues au plan adopté par le gouvernement pour l'exploitation du chemin entre Winnipeg et Moncton. J'aurais certainement lieu d'être surpris si ce gentleman n'était pas un partisan enthousiaste de ce système, dans tous les cas, de la mesure maintenant soumise à la Chambre.

Quelques honorables députés ont avec raison posé la question suivante : Si ceci est un réseau de l'Etat entre Winnipeg et Moncton, pourquoi la même règle ne s'applique-t-elle pas au chemin entre Winnipeg et la côte du Pacifique ? Rien de plus facile que de répondre à cette question. Tout le monde admet que, pour le moment, il n'y a pas de clientèle et que d'ici à quelques années il n'y aura pas de clientèle pour plus d'une nouvelle voie ferrée entre Winnipeg et Moncton. La principale objection des honorables membres de l'opposition est qu'il n'y a pas même de clientèle pour une seule ligne nouvelle. A l'ouest de Winnipeg, les conditions sont tout à fait différentes. Il est presque universellement admis qu'il n'y a virtuellement pas de limites au nombre de lignes dont on aura besoin. La fertilité des terres de l'ouest et le flot toujours montant des affaires dans les régions occidentales justifient deux suppositions de la part du gouvernement : D'abord que l'initiative individuelle, du moins lorsqu'elle recevra l'aide ordinaire de la part du gouvernement, suffira pour établir toutes les voies ferrées requises ; et en second lieu, qu'il y aura une clientèle pour toutes les voies ferrées qui seront probablement construites. Dans la section est, les conditions sont notoirement et incontestablement différentes. Si le gouvernement se tenait à l'écart, il se peut qu'aucune compagnie ne voudrait entreprendre la tâche et, dans tous les cas, un seul chemin étant suffisant pour tout le trafic, il est plus économique d'avoir une seule ligne et de prendre des mesures pour qu'elle puisse servir à toutes les autres ayant besoin d'un débouché. Cela n'ajoute aucun élément de force à l'argumentation, que de qualifier ce projet de combinaison hybride. Lord Beaconsfield avait coutume de dire que l'on gouverne les Anglais avec des phrases, et l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux semble s'imaginer qu'il invoque un argument lorsqu'il invente une épithète. Il pourrait, avec tout autant de raison dire qu'il porte un costume hybride parce qu'il endosse un habit et porte un pantalon. Il adapte son costume aux fins auxquelles il le destine, et nous adaptons nos systèmes d'administration aux conditions dans lesquelles se trouvent les sections auquelles ils s'appliquent.

A une heure la séance est levée.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

M. RUSSELL : M. l'Orateur, je suis presque honteux d'avoir pris tant de temps à discuter la motion soumise à la Chambre, et je promets d'être court dans le reste de mes remarques. Permettez que je développe devant vous ma seconde proposition. J'ai dit que le gouvernement ne peut exploiter avec succès une voie ferrée devant soutenir la concurrence de réseaux de chemins de fer appartenant à des compagnies, et que s'il est résolu à se lancer dans les entreprises de chemins de fer, il faut qu'il entre en possession de tous les chemins dans la région où il doit opérer. L'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a énoncé une théorie très attrayante qu'il a, je suppose, empruntée pour la circonstance au répertoire de l'honorable député de York-est (M. Maclean), touchant la grande utilité d'un chemin de fer appartenant au gouvernement et exploité par lui, en vue d'égaliser les prix du transport des marchandises sur les chemins des compagnies avec lesquelles il entre en concurrence.

Je suis peut-être injuste à son égard. Peut-être avait-il à l'esprit l'histoire des chemins de fer du royaume de Belgique, où cette théorie a prévalu durant un certain temps sur la politique du pays en matière de chemins de fer. Presque toutes les autorités en cette matière ont hautement loué la sagesse et la sagacité de Léopold 1er qui se trouvait en exil en Angleterre lorsque George Stephenson réussissait à lancer son entreprise de chemin de fer sur le Chat Moss. Le roi Léopold a pu étudier les conditions des entreprises de chemins de fer en Angleterre et appliquer à la situation en Belgique les leçons qu'il avait apprises. Il renonça au système de construction par l'initiative privée, et, dès le début, assura à l'Etat la

haute main sur les régions les plus profitables du royaume. Il n'y a aucun doute que son programme ait brillamment réussi durant un certain temps et c'était précisément le programme décrit par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux consistant en une ligne centrale de voies ferrées appartenant à l'Etat et exploitée par lui, de façon à tenir la haute main sur tous les autres chemins de fer du pays. Si nous eussions commencé de cette manière, il pourrait y avoir quelque espoir de mener à bonne fin un pareil programme. Si nous eussions adhéré au programme d'Alexander Mackenzie, je suppose que tel serait aujourd'hui l'état de choses existant. Mais je n'insiste pas sur ce point, car je suis bien convaincu qu'après l'occupation à laquelle se sont livrées les deux honorables ex-ministres des Chemins de fer et Canaux en prédisant l'effet probable d'un programme que ni l'un ni l'autre ne saurait apprécier convenablement, il n'y a pas d'ocupation plus futile pour l'esprit humain que d'essayer à conjecturer comment les choses eussent pu se passer si elles eussent été autrement qu'elles ne sont. Il y a tant de facteurs occultes et imprévus qui déjouent les calculs, qu'il faudrait être omniscient pour déterminer quel aurait été le résultat de l'adoption d'une ligne de conduite différente de celle qui a été réellement suivie dans une affaire importante. Nous savons ce qui est arrivé. Quant à ce qui aurait pu arriver dans des conditions autres que celles qui existent, il n'est pas facile de le deviner. En Belgique, comme je l'ai dit, le programme que M. Mackenzie avait mis en vigueur pour nous, a été couronné d'un brillant succès. M. Adams, le fameux commissaire des chemins de fer du Massachusetts, en était tellement entiché, qu'à une certaine époque, il voulait que l'Etat du Massachusetts achetât le chemin de fer de Fitchburg afin de l'exploiter en concurrence avec les voies ferrées de cet Etat appartenant à des compagnies. Mais sa proposition ne fut pas adoptée, et M. Hadley nous dit qu'il a eu de bonnes raisons, plus tard, pour revenir sur son opinion à ce sujet. Le fait est, comme le dit M. Hendrick, que lorsque l'Etat entre en concurrence avec les compagnies, c'est toujours l'Etat qui en souffre le plus. Le temps me manque pour citer toutes les autorités qui pourraient être citées à l'appui de cette prétention.

Il y en a un grand nombre, et autant que je puis me rappeler, elles sont toutes du même avis. Je me contenterai de citer les remarques de M. Hadley, vu qu'il est le plus impartial et le mieux renseigné de tous les hommes réellement compétents qui se sont efforcés de traiter les questions de chemin de fer d'une façon scientifique et exempte de préjugés. Son témoignage sur ce point est clair et concluant :

> C'est un fait singulier que dans toutes les rivalités de ce genres l'Etat n'est pas le plus fort mais le plus faible des concurrents. En théorie, il peut avoir le pouvoir de défendre aux compagnies d'entreprendre des concurrences de ce genre. En pratique, l'opinion publique ne lui permet pas d'exercer ce pouvoir. Et les chemins de fer de l'Etat ne peuvent se retrancher dans une réserve pleine de dignité. Si les chemins de fer particuliers sont exploités pour faire de l'argent et s'ils réussissent à en faire, les chemins de fer de l'Etat doivent aussi être exploités pour faire de l'argent, sans quoi les autorités seront en butte aux critiques d'un public indigné. Et dans cette course aux profits, il est impossible que le gouvernement ait la même élasticité d'action rapide qu'une compagnie particulière. Ainsi, en Belgique, il est arrivé que la concurrence n'était pas tout à fait égale. L'Etat avait des routes un peu meilleures, mais les avantages possédés par les compagnies particulières dans une lutte d'affaires compensaient à peu près cette différence.

M. RUSSELL.

Dans un autre endroit, le même auteur, parlant de cette même proposition faite par l'ex-ministre des Chemins de ger et Canaux, dit :

> L'idée de la possession par le gouvernement d'une seule ligne parmi plusieurs lignes rivales a attiré plus d'attention qu'elle n'en méritait à cause de son succès supposé en Belgique. Les premiers rapports de la commission du Massachusetts, une autorité hautement appréciée et à juste titre, étaient en faveur de cette idée qui n'a jamais été mise à exécution dans le Massachusetts et qui a été abandonnée en Belgique, o.. le gouvernement a acheté une partie considérable des chemins de fer particuliers. La concurrence avec les lignes particulières avait été trop onéreuse pour le gouvernement belge et lui avait laissé trop peu de liberté d'action. Les lignes particulières réglementaient les lignes du gouvernement plus que le gouvernement ne réglementait les lignes particulières. L'expérience est contre les probabilités du succès lorsque le gouvernement s'efforce de réglementer des lignes de chemin de fer ou de télégraphe de cette manière. Pour agir d'une manière efficace, il faut qu'il ait la haute main non sur quelques lignes mais sur tout le réseau.

M. l'Orateur, si même en Belgique, où tout le monde admet que ce système, préconisé par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et son chef en cette affaire, l'honorable député de York-est, pouvait être essayé avec plus de chances que dans presque tous les autres pays du monde, où la sage prévoyance du roi Léopold a assuré au gouvernement toute la région la plus profitable, et lui a permis d'entrer en lice avec toutes les chances de succès en sa faveur, avec un suffrage restreint et un gouvernement agissant d'une façon comparativement indépendante des caprices et des travers de la multitude et même des critiques voulues de ceux qui s'y connaissent, si, je le répète, même en Belgique, on a constaté que le gouvernement, loin de réglementer les chemins de fer des compagnies, voyait ceux-ci réglementer les chemins de fer de l'Etat, et l'on a dû abandonner l'expérience, et si l'Etat a dû s'emparer de tout le réseau, comme on a aussi été obligé de le faire en Prusse, où les mêmes influences ont amené le même résultat, je le demande, quel espoir pouvons-nous avoir, avec notre réseau de

chemin de fer placé au milieu de rivaux très actifs tels que le Canadien du Pacifique et le Canadien Northern, avec la grande élasticité et la malléabilité de leur administration, avec leur personnel beaucoup mieux choisi, et avec des agents alertes et actifs dans toutes les parties du pays, avec tous les immenses avantages qu'une compagnie particulière, ainsi qu'il a déjà été démontré, possède dans une concurrence de ce genre, avec tous les désavantages qu'un gouvernement doit nécessairement subir dans une lutte de ce genre, est-ce qu'il faut beaucoup de perspicacité, faut-il plus qu'une faible moyenne du sens commun qui était l'un des caractère distinctifs de l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, avant qu'il eut subordonné son jugement à celui de l'honorable député de York-est, pour voir que le résultat de la concurrence ici serait dix fois plus désastreux qu'il n'a été en Belgique ou en Prusse ? Dans ces deux pays, la preuve est complète qu'il a été impossible au gouvernement de soutenir avantageusement la concurrence avec les compagnies particulières et qu'il a été obligé de s'emparer virtuellement de tous les chemins de fer du pays. Si nous sommes prêts à aller jusque là nous pouvons en toute confiance adopter les propositions de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Si nous ne sommes pas prêts à un plongeon aussi désespéré, adoptons le programme sain, rationel et conservateur qui nous est maintenant soumis. Il ne me reste plus qu'à examiner quelques-unes des vues qu'en mon âme et conscience je considérais comme ne devant pas avoir un seul représentant en cette Chambre avant d'avoir entendu le discours de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Bien que je n'eusse pas entendu exprimer ces vues dans cette enceinte, je savais qu'elles étaient partagées jusqu'à un certain point dans toute l'étendue du pays, car, outre l'honorable député de Jacques-Cartier, il y a dans le pays des gens qui sont opposés à toute espèce d'aide du gouvernement sous quelque forme qu'elle soit. Ils ne s'opposent pas à la mesure actuelle tout simplement à cause de ses dispositions particulières, mais parce qu'ils considèrent que les entreprises de construction de chemin de fer devraient être traitées de la même manière que toutes les autres entreprises et être abandonnées à elle-mêmes. Ils s'opposent à cette mesure comme ils s'opposeraient à toute autre mesure possible impliquant l'aide du gouvernement, parce qu'ils sont opposés au principe de l'aide gouvernementale à la construction des voies ferrées sous quelque forme que ce soit, au moyen de concessions de terres, de subventions en argent ou de garantie d'intérêt. Il peut se faire que ceux qui raisonnent ainsi ne soient pas très nombreux, mais ces objections sont formulées par des gens dont il ne faut pas mépriser les raisonnements et dont les prétentions ne sauraient être combattues par le sarcasme. Ces vues sont présentées avec beaucoup d'énergie, avec assez d'habileté, avec une tenacité infinie et avec toutes les apparences d'une conviction sincère et profonde. J'ai vu ces opinions exposées en substance de temps à autre dans un journal bien rédigé qui, je crois, est soutenu surtout par l'industrie agricole d'Ontario, un journal qui doit être très utile à cette industrie, et qui, n'était la note pessimiste qui domine dans ses écrits et son emballement occasionnel en faveur des utopies et des lubies, serait l'un des plus intéressants organes de l'opinion canadienne.

Il semble s'être donné pour mission de persuader, s'il est possible, aux cultivateurs du pays que, quelle que puisse être leur état d'âme actuel, ils doivent être profondément misérables, vu que, bien qu'ils puissent se faire illusion sur ce point et croire qu'ils comptent parmi les gens les plus heureux et les plus aisés de l'univers, ils forment en réalité une classe excessivement opprimée et malmenée, victime de toutes les fourberies que la malice et l'astuce de leurs représentants au parlement peut imaginer pour les tenir dans la misère.

Il ne se passe guère de jour que ce journal influent ne nous invite à comparer la politique du Canada en matière de subventions et taxations de chemins de fer avec la politique suivie en ces choses aux Etats-Unis. Au Canada, nous dit-on, nous subventionnons les chemins de fer, parfois en terres et parfois en argent, souvent aussi en accordant les deux à la fois, au lieu qu'aux Etats-Unis les chemins de fer ne peuvent compter que sur leurs propres ressources. Ici, nos chemins de fer sont pour la plupart exempts de taxes, au lieu qu'aux Etats-Unis la taxation des chemins de fer contribue à alléger le fardeau des charges du contribuable. Le contraste est certainement frappant, et je ne vois pas comment les lecteurs du "Farmers' Sun" pourraient faire autrement que d'en être impressionnés, d'autant plus que ces lecteurs comptent parmi les agriculteurs les plus intelligents et les plus influents de la province où cette publication circule. S'il n'y avait aucuns arguments à faire valoir pour l'autre aspect de la question, il semblerait certainement que nous avons suivi en ce pays une politique insoutenable, politique que nous devons avoir à cœur de faire cesser à la première occasion possible.

Mais il convient de se demander tout d'abord si la comparaison est juste. Les circonstances, des deux côtés, peuvent-elles se comparer? Le problème de la construction et du développement des chemins de fer est-il le même, au Canada, que celui auquel on a à faire face aux Etats-Unis Je crois pouvoir affirmer que cette comparaison n'est pas possible. Autant vaudrait comparer un homme adulte avec un enfant. Si les Etats-Unis se trouvaient aujourd'hui dans les mêmes circonstances que nous, leur politique serait identique à la nôtre. Cette politique était la même que la nôtre longtemps après

que les Etats-Unis en fussent arrivés au point de développement où nous nous trouvons ici en ce moment, et je crois pouvoir prédire que ce pays aura donné son dernier dollar ou ses dernières terres en subventions, si toutefois cela n'est pas fait déjà, et sa dernière garantie d'obligations longtemps avant qu'on en soit arrivé au degré de population, de richesse ou de développement national que nos voisins avaient déjà atteint avant d'abandonner leur politique de subventions à leurs chemins de fer.

Quand ce pays sera habité par 70 millions d'âmes, quand Québec et Montréal seront des villes comme New-York et Philadelphie, quand Winnipeg aura la richesse et la population de Chicago ; quand nos vallées fertiles et nos immenses plaines seront colonisées à tel point qu'au lieu d'encourager l'émigration nous chercherons plutôt à la restreindre, quand enfin notre richesse et notre population seront les mêmes qu'aux Etats-Unis, notre politique sera aussi la même que celle du pays voisin. Au lieu de chercher à allécher le constructeur de chemin de fer par des promesses de terres ou d'argent, comme on l'a fait aux Etats-Unis longtemps après que nos voisins en fussent arrivés au même degré de développement que nous, nous demanderons peut-être alors le remboursement des franchises accordées, ou bien nous taxerons l'exercice de ces franchises pour le plus grand avantage des charges locales et municipales. C'est là la position où se trouvent aujourd'hui les Etats-Unis, ainsi que l'a fait remarquer le premier ministre. Mais il n'en a pas toujours été ainsi. Y a-t-il un lecteur du "Farmers' Sun" qui puisse croire qu'en 1850, alors que la population des Etats-Unis était—non pas seulement à peine 6 millions, comme la nôtre—mais un peu plus de 23 millions d'habitants, le Congrès a accordé à l'Etat de l'Illinois, pour le chemin de fer Illinois Central, 2,595,000 acres de terre. L'ex-gouverneur Larrabee, de l'Iowa, dans son ouvrage sur la question des chemins de fer, déclare que la totalité d'acres de terre accordées par le congrès en subvention aux chemins de fer de l'Iowa s'est élevé à 4,069,942, et il estime à 50 millions de dollars la valeur totale des dons faits aux chemins de fer de l'Etat de l'Iowa, y compris les taxes de chemins de fer votées par les comtés, les townships et les municipalités, les concessions de droits de route et les emplacements de gares, soit suffisamment pour la construction de 40 pour cent des chemins de fer de cet Etat. De 1850 à 1871, on a accordé pour la construction de chemins de fer 197 millions d'acres de terre, dont 35 millions d'acres furent par la suite repris par l'Etat, ce qui laisse 162 millions d'acres, équivalant à 253,000 milles carrés, c'est-à-dire plus de l'étendue de toute la province dOntario. La valeur de ces terres a été estimée dans le temps, par des autorités compétentes, à 300 millions de dollars.

M. RUSSELL.

Quant aux sommes que les compagnies de chemin de fer ont pu en retirer, cela est impossible à calculer, mais feu M. Blaine a estimé à 1 milliard de dollars la totalité des avances consenties aux chemins de fer des Etats-Unis, y compris les dons faits par les villes, les comtés, les Etats et le gouvernement fédéral. Quand nous nous arrêtons à considérer ces sommes énormes, qui nous font ici presque l'effet des chiffres fantastiques usités en astronomie pour mesurer les distances des astres, et quand nous voyons en outre que les Etats-Unis n'abandonnèrent cette politique de concessions de terres, que longtemps après qu'ils se fussent assurés la construction de trois chemins de fer transcontinentaux, je crois qu'on admettra sans peine que nous n'avons guère beaucoup de reproches à nous adresser à cet égard, et qu'on ne saurait invoquer, en prenant exemple sur les Etats-Unis, aucun argument bien puissant contre cette politique d'activer la construction des chemins de fer en mettant au service de ces chemins de fer le capital et le crédit du pays. Après avoir obtenu, par ces contributions nationales, la construction de trois chemins de fer transcontinentaux, et après s'être assurés une population de 30 à 40 millions, les Etats-Unis pouvaient faitement abandonner cette politique de subventions et laisser les chemins de fer se tirer d'affaire comme ils le pouvaient. Mais les comparaisons faites par le Farmers' Sun entre les Etats-Unis et le Canada, comparaisons qui ont dû sans doute opérer plusieurs conversions aux idées de ce journal, n'en sont pas moins, pour les raisons que j'ai indiquées, des plus fallacieuses. La doctrine du laissez-faire en matière de chemin de fer peut être excellente, appliquée aux Etats-Unis contemporains, ou quand il s'agit d'un pays aussi densément peuplé que l'Angleterre, où des millions d'habitants et de nombreuses et importantes industries assurent des recettes certaines, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. On aurait pu supposer que la même doctrine eût dû s'appliquer à la France, et que là l'initiative individuelle eût aussi dû pouvoir se passer du secours de l'Etat. Mais même en France, l'initiative individuelle s'est trouvée ici insuffisante. Quand la France commença à s'occuper pour de bon de la construction de son réseau de chemin de fer, sa population était six fois aussi considérable que la population actuelle du Canada, et quant à l'étendue de territoires où se distribue notre population, et qui est l'essence même du problème qu'il s'agit de résoudre, il ne saurait y avoir aucune comparaison possible. Cependant M. Ackworth, dont le nom fait, comme l'on sait, autorité en matière de chemin de fer, déclare que le gouvernement français a payé pour ses chemins de fer 200 millions de louis sterling, soit près d'un milliard de dollars en capital réel, et qu'il continue à payer annuellement quelques autres millions sous forme d'intérêt garanti. Nous

voyons aussi que M. Kendrick, qui est une autorité plus récente, a dit qu'à venir à 1895, les grandes compagnies avaient reçu de l'Etat 22,800,000,000 de francs. Les chiffres de M. Ackworth sont les mêmes que ceux cités par M. Blaine pour l'apport de la contribution des Etats-Unis aux chemins de fer possédés et exploités par les compagnies de chemin de fer. Il est vrai qu'il y a ici une différence entre les deux cas. La politique suivie en France est que, après un certain nombre d'années, les chemins de fer font retour à l'Etat. Mais cette période est très éloignée, et personne ne pourrait dire combien le gouvernement devra encore payer avant que le droit de réversion de l'Etat soit devenu un droit de possession.

Eh ! bien, s'il est vrai qu'un pays grand et prospère comme la France, ayant un territoire compacte et fertile et une population de 30 à 40 millions, n'ait pas pu, au temps de sa plus grande activité en matière de chemin de fer, obtenir un système satisfaisant sans verser d'une façon ou d'une autre mille millions de dollars ; si même le Royaume-Uni s'est vu forcer de subventionner les chemins de fer de l'Irlande ; si les Etats-Unis, à venir jusqu'à l'époque où leur population approchait de 40 millions d'habitants, ont persisté dans leur politique d'aider la construction des chemins de fer par des concessions de terres, et ont versé pour cela d'une façon ou d'une autre, ainsi que l'a déclaré M. Blaine, un milliard de dollars, je ne crois pas qu'on doive être surpris que le Canada, qui n'a pas même 6 millions d'habitants, répartis sur la moitié d'un continent, a dû croire qu'il lui était impossible d'obtenir les chemins de fer nécessaires à son unification naturelle et au développement continu du pays sans faire largement appel au trésor ou au crédit de l'Etat. Notre gouvernement s'est décidé pour cette dernière alternative, et je crois qu'il a agi sagement. Nous accordons à cette compagnie du Grand-Tronc-Pacifique une garantie, qui ne nous coûte pas autre chose qu'un acte de bienveillance, et qui épargne à la compagnie des sommes considérables, qui sans cela auraient à être dépensées en paiements d'intérêts à des capitalistes étrangers. Nous mettons ainsi cette compagnie à même de pouvoir construire son chemin de fer aux conditions les plus avantageuses. Ainsi que pour les autres chemins de fer qu'on nous permet de contrôler, nous soumettons ce nouveau transcontinental aux règlements d'une commission qui a le droit d'empêcher toute injustice ou extorsion ; nous évitons par là même de nous exposer aux difficultés et aux périls qui ont été en d'autres pays la conséquence d'entreprises hasardées ; nous reculons les frontières du Canada d'autrefois, et nous faisons disparaître l'encombrement du trafic dans notre grand Ouest ; nous ouvrons l'ère des grands développements pour nos villes maritimes de l'Atlantique ; nous mettons en relations plus étroites nos anciennes provinces avec l'intérieur, et l'est avec l'ouest, par ces liens nouveaux et puissants de l'intérêt matériel et du commerce interprovincial, et nous offrons enfin à tout le Dominion de telles possibilités d'expansion que nous ne pourrons jamais dire quel en sera le champ en quelque sorte illimité.

M. R. L. BORDEN : Laissez-moi tout d'abord, M. l'Orateur, remercier le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) de m'avoir rappelé une erreur, qui m'a échappé par mégarde quand j'ai dû prendre l'autre jour un peu à la hâte la parole à la suite du premier ministre. J'ai alors dit qu'on n'avait transporté, l'année dernière, que 2,500,000 boisseaux de grain, entièrement par chemin de fer, de Fort-William et de Port-Arthur. J'avais cité ces chiffres en m'appuyant sur les dires d'une personne qui possédait ces renseignements. Depuis qu'on m'a signalé cette erreur, je me suis mis de nouveau en communication avec cette personne, et voici la réponse que je reçois :

Plusieurs membres de la Chambre m'ont demandé des renseignements au sujet des expéditions à l'est de Fort-William, entièrement par chemin de fer. En certains cas il s'agit seulement d'expéditions de blé, et parfois aussi de grains de toutes sortes. Je dois dire que cela a jeté un peu de confusion, et que les chiffres que je vous ai communiqués n'étaient pas exacts. Nos relevés font foi que, l'année dernière, les envois de grains de toute sorte, entièrement par chemin de fer, ont représenté 5,697,695 boisseaux. Sur cette quantité, environ 3,100,000 boisseaux étaient destinés à l'exportation, et le reste a été expédié à divers endroits du Canada. Je n'avais l'intention de parler que des quantités destinés à l'exportation, car les chiffres du trafic domestique ne sont jamais utilisés pour déterminer quels peuvent être les avantages d'une route entièrement par chemin de fer pour transporter le grain à la mer. S'il y a de l'expansion, on ne peut arriver à en déterminer le volume qu'en ne considérant que le trafic d'exportation. Evidemment, je vous ai donné les chiffres du trafic domestique au lieu des chiffres d'exportation, de sorte que vous vous trouvez avoir parlé d'environ 600,000 boisseaux de moins. Vous êtes libre, si bon vous semble, de vous servir de cette lettre pour rectifier vos chiffres.

Il est à désirer que tout exposé de faits présenté en cette Chambre soit exact. Par conséquent, je dois remercier le ministre de l'Intérieur d'avoir attiré mon attention là-dessus, et je saisis immédiatement l'occasion qui m'est offerte de venir ici rectifier mon erreur.

Laissez-moi ajouter, cependant, qu'on m'informe que les circonstances qui ont amené, l'hiver dernier, cette exportation de 5,600,000 boisseaux de grain, étaient absolument exceptionnelles. Le chemin de fer du Pacifique avait besoin de cargaisons de lest pour ses navires, et il y avait aussi une demande générale pour que les élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William fussent vidés de leur grain. Il s'est ensuivi de tout cela que, l'hiver dernier, beaucoup de grain s'est rendu entièrement par chemin de fer,

qui aurait pris une autre voie dans des conditions normales.

Je dois aussi ajouter que bien que je doive de la reconnaissance à mon honorable ami le ministre de l'Intérieur pour m'avoir repris au sujet de l'erreur en question, je n'ai pas particulièrement à le remercier pour la façon avec laquelle il a cité mes paroles du 30 juillet. Il a cherché à faire entendre que, d'une manière ou d'une autre, j'avais induit la Chambre en erreur au sujet du sens qu'on doit attacher à l'article 12 du contrat. J'ai donné alors lecture de cet article à la Chambre et j'en ai profité pour faire quelques remarques que le ministre de l'Intérieur n'a citées qu'en partie. J'ai dû alors le reprendre à propos d'une erreur —ou d'un oubli—se rattachant à mes remarques du 26 mai, et je désire maintenant rectifier ce qu'il a cité—sans doute sans intention—de mes remarques du 30 juillet. J'ai alors donné lecture de l'article 12, et j'ai fait suivre cette citation des paroles suivantes :

Par conséquent, la compagnie s'engage, par son cautionnement de $5,000,000, à faire une certaine chose, sans laquelle son entreprise n'offrirait aucune importance.

C'est-à-dire que, une fois la ligne construite, on devait s'attendre que la compagnie verrait à pourvoir ce chemin de fer de tout le matériel nécessaire. Or, comme la garantie de $5,000,000 est pour la construction et l'outillage de la ligne, on voit donc qu'on ne se trompe pas beaucoup en affirmant que cette garantie équivaut pour ainsi dire à vouloir faire quelque chose, sans laquelle toute l'entreprise n'aurait aucune importance. J'ai continué ainsi qu'il suit :

En d'autres termes, la compagnie s'engage à construire un chemin de fer pour lequel elle reçoit une garantie de $13,000 du mille sur une partie du parcours, et de $30,000 du mille pour le reste. Et elle dépose entre les mains du gouvernement $5,000,000 en garantie qu'elle emploira à la construction du chemin de fer l'argent retiré des obligations par ce gouvernement.

Et c'est là, pour ainsi dire, tout ce que cette garantie représente. Et je n'avais pas alors remarqué ce qui a été relevé au cours de ce débat, que cette même somme de $5,000,000 peut être payée à cette compagnie au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Puis je continuai :

C'est là certainement une politique fort étrange, et je ne suis pas surpris des acclamations avec lesquelles cette clause a été saluée par les amis du très honorable monsieur. Il est évident qu'il avait dû ignorer le caractère réel de cette clause tout autant que les honorables membres qui constituent la gauche de cette Chambre.

Permettez-moi de dire, avant que j'aille plus loin, et avant que je l'oublie, que j'aimerais à rassusrer mon honorable ami le ministre de l'Intérieur au sujet des populations des provinces maritimes. Cet honorable député, au cours de ses remarques, a cru bon de laisser entendre qu'en réalité les gens des provinces maritimes n'avaient aucune initiative et aucune énergie, car sans cela il y aurait beau temps qu'ils auraient eu un chemin de fer à travers le centre du Nouveau-Brunswick. Il nous a dit, en réalité, que s'il y avait eu, dans le Nouveau-Brunswick, autant d'énergie et d'esprit d'entreprise que dans l'ouest, il n'y aurait eu qu'un cri pour exiger la construction d'un pareil chemin de fer. Je désire faire observer à mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, qui devrait être le dernier à se plaindre que les provinces maritimes aient manqué à ce point de franc parler, que son propre département a été le point de mire des attaques, non seulement des journaux libéraux-conservateurs, mais aussi des journaux libéraux. Il y a, à Halifax, un journal portant le nom de " Morning Chronicle ", et qui est la propriété de trois gentlemen, dont l'un est l'agent du sous-ministre de la Justice à Halifax, un libéral très en vue, dont le second est le représentant libéral du comté de Colchester dans la législature provinciale, et dont le troisième est le président de l'association libérale du comté de Halifax. J'ai devant moi un article de ce journal, contenant des remarques si violentes et si personnelles à l'adresse du ministre de l'Intérieur, que je ne veux pas en donner aujourd'hui lecture à la Chambre. Mais si quelques honorables députés désirent constater si l'on manque de franc-parler dans les provinces maritimes, ils n'ont qu'à consulter le numéro du " Morning Chronicle " du 27 septembre 1902. Si l'honorable ministre de l'Intérieur veut bien jeter un coup d'œil sur les articles de rédaction de ce numéro de journal, il trouvera suffisamment de quoi s'édifier au sujet des accès de franchise qu'on peut avoir là bas.

Je dois m'excuser auprès de mon honorable ami le député de Hants, parce que j'ai bien peur de ne pas pouvoir donner une attention spéciale à ses remarques. J'ai le regret de dire que je n'en ai entendu qu'une partie. Une grande partie de ce que j'ai entendu consistait en une attaque personnelle contre mon honorable ami de Victoria-nord (M. Hughes), qui a absorbé près d'une heure des trois heures et demie où l'honorable député a condensé ce qu'il avait à dire à cette Chambre. Ce qui restait a consisté, en grande partie, en des remarques quelque peu injurieuses à l'adresse de son ex-leader, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et en imputations blessantes sur les motifs qui ont pu pousser cet honorable député à offrir sa démission. Mais je me permettrai de demander, en passant, à mon honorable ami pourquoi il se montre si enthousiaste pour le Grand-Tronc-Pacifique, et si pessimiste pour tout ce qui touche à l'Intercolonial.

Avant d'avoir entendu l'honorable député, je me suis ressouvenu qu'il était un de ceux qui avaient voté quelque chose comme

15 millions de dollars pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. On nous a parlé au long, cette après-midi, en une sorte de revue historique, de tous les pays qui avaient essayé de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. L'honorable député en traitant cette question, ne semble pas se rendre compte que nous n'avons pas ici du tout à considérer de simples théories. Il s'agit de savoir ce que nous allons faire de l'Intercolonial. Le gouvernement possède 1,600 milles de chemin de fer. Quel usage mon honorable ami veut-il que nous en fassions ? Que veut-il dire, en venant nous demander si le Canada se propose d'inaugurer la nationalisation des chemins de fer ? Laissez-moi lire une partie d'une circulaire publiée par le gouvernement qu'il appuie envers et contre tous, et qui annonce que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat existe dès maintenant au Canada, et que, pour me servir d'une expression courante, c'est de faits et non de théories que nous avons ici à nous occuper :

Les trois désiderata d'un bon chemin de fer : une voie bien ballastée, un excellent matériel, et des paysages pittoresques, se trouvent sur votre propre chemin de fer. L'Intercolonial est, au sens exact du mot, le chemin de fer du pays. En tant que chemin de fer d'Etat, c'est le public qui ici régit toutes choses, et, dans l'exploitation du chemin, ce principe n'est jamais perdu de vue, afin que nous puissions assurer le meilleur service possible. C'est aussi, dans un autre sens, le chemin de fer du public, parce que c'est là la voie populaire entre toutes comme grande route entièrement canadienne, et que c'est aussi la seule route entièrement de terre depuis Montréal jusqu'aux extrémités des provinces maritimes. Enfin, ce chemin est également populaire comme route idéale du touriste et du sportman, et comme étant celle qui offre le meilleur moyen de se rendre aux provinces maritimes.

Quelle peut être la conclusion logique de l'argument invoqué par mon honorable ami de Hants ? La seule conclusion qu'on en puisse tirer, est que nous devrions vendre ou céder immédiatement le chemin de fer Intercolonial. Il a prononcé un long réquisitoire contre la nationalisation des chemins de fer en ce pays, alors qu'en fait nous avons déjà cette nationalisation. J'aimerais que mon honorable ami aille trouver nos gens de la Nouvelle-Ecosse pour leur déclarer si oui ou non son argument veut dire que l'Intercolonial doit être cédé au Grand Tronc ou au Grand Tronc-Pacifique ou au Pacifique Canadien, ou à une autre compagnie, et que ce chemin de fer doit cesser d'appartenir au public, et qu'il faut en finir avec le principe de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat A ce propos, nous avons trouvé fort amusant d'entendre mon honorable ami nous donner lecture du Farmers' Sun, parce qu'il ne veut pas qu'on accorde des subventions aux chemins de fer. Mais est-ce que les honorables députés de la droite, alors qu'ils étaient dans l'opposition, ne nous ont pas eux-mêmes chanté, sur tous les tons, qu'ils ne voulaient pas de ces subventions aux chemins de fer ? Entendre mon honorable ami discuter des articles du Farmers' Sun, et le voir s'évertuer en efforts pour essayer de faire revenir ce journal d'une soi-disant erreur dans laquelle il serait tombé et dans laquelle est aussi tombé l'honorable député lui-même, voilà certes un spectacle qui n'aurait pas manqué de nous sembler, comment dirai-je ? des plus rafraîchissants, si heureusement l'été qui s'achève n'avait pas été remarquable par l'absence inusitée de fortes chaleurs.

Je n'ai aucun dessein, M. l'Orateur, de m'étendre en détail sur les arguments invoqués par mon honorable ami de Hants. Mais je crois qu'il me faudra cependant répondre à deux ou trois des arguments présentés par mon honorable ami, ainsi que par d'autres députés, au sujet de ce projet. Je ne vois pas que nous puissions nous attendre à ce qu'un semblable projet, élaboré par le gouvernement, ainsi que l'a fait remarquer l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, sans avoir pris l'avis d'experts ou de fonctionnaires de l'Intercolonial, puisse se recommander ainsi d'emblée au pays. Ce que le gouvernement a déjà entrepris en ces matières, dans le passé, ne nous est pas un sûr garant de succès. Voyez ce qu'on a fait pour le service rapide océanique. Nous nous rappelons ce qu'on a essayé alors de faire croire au pays, en des termes aussi attrayants que ceux dont s'est servi l'autre jour en cette Chambre le premier ministre. On nous a dit que ce service rapide océanique était absolument un fait accompli. Mon très honorable ami le premier ministre a reçu à Toronto un télégramme qui ne pouvait tomber mieux à point pour être lu à un auditoire de Toronto, annonçant que tout était enfin conclu pour ce service rapide. Cependant, les mois et les années se sont écoulés et nous sommes encore plus loin que jamais de voir se réaliser ce service rapide. Si l'on considère aussi ce que les honorables députés de la droite ont fait au sujet du chemin de fer de la trouée du Nid-de-Corbeau, cela n'est guère de nature à nous inspirer confiance en aucun projet qu'on pourrait soumettre à la Chambre, sans avoir pris l'avis de personne, surtout si l'on songe que le projet qu'ils en sont actuellement à nous proposer a déjà causé la démission du seul homme parmi eux qui depuis sept ans a étudié sérieusement le problème des transports, et qui est celui-là même qu'on ne s'est pas fait faute depuis sept ans de proclamer comme le spécialiste de chemin de fer le plus habile que le département avait jamais eu.

Il est amusant—je dirai même qu'il est délicieux—de voir tous ces honorables gentlemen oublier subitement les louanges qu'ils n'ont cessé de décerner depuis sept ans à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux pour son administration de l'Intercolonial, pour chercher aujourd'hui à le rabaisser comme homme d'Etat et lui imputer des motifs mesquins et méprisables. Et ces honora-

bles gentlemen chargent de l'exécution de leurs rancunes quelques honorables membres de cette Chambre, comme par exemple l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), ou encore l'honorable député de Westmoreland (M Emmerson), l'élève même, me dit-on, de mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, afin de démontrer que cet honorable gentleman n'a jamais été un homme d'Etat, n'a jamais été un homme de courage ou de vues larges, qu'il n'y avait jamais eu dans sa démission une question de politique, mais bien plutôt une question de dépit. Eh bien, je le répète, on a répandu le bruit en cette Chambre qu'il y avait d'autres membres du gouvernement qui n'approuvaient pas plus ce projet que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, la seule différence étant que celui-ci avait eu le courage de ses opinions et que les autres n'avaient pas le courage des leurs.

Le problème des transports au Canada est évidemment un problème très compliqué. Comme j'ai dû donner une attention spéciale à ce sujet depuis quatre ou cinq semaines, je me suis rendu compte, plus que jamais, à quel point cette question des transports est complexe, et qu'il est très important que nous n'agissions pas ici à l'aveuglette ou avec trop de hâte, mais qu'il nous faut plutôt, auparavant, prendre sur tout cela tous les avis d'experts et de gens de métier que nous pourrons nous procurer. Alors que j'avais abordé ce sujet, à Winnipeg, en octobre dernier, j'ai prononcé les paroles suivantes :

C'est la politique du parti libéral-conservateur de traiter ce problème des transports au point de vue national. Nous ne voulons rien faire à la hâte, mais bien plutôt n'agir qu'après avoir pris l'avis d'expert et de ceux qui sont au courant des problèmes de chemin de fer, et après nous être enquis des meilleurs moyens à prendre. En agissant ainsi, le parti libéral-conservateur se ferait bien valoir de nos populations, car des problèmes de ce genre exigent la coopération des meilleurs spécialistes en la matière que nous puissions appeler à notre aide.

Je suis heureux d'ajouter que la Chambre de commerce de Winnipeg s'est déclarée en faveur de cette politique en votant la résolution suivante :

Nous sommes d'avis que l'on devrait nommer un expert connaissant à fond le fonctionnement des chemins de fer, afin de faire un rapport sur les conditions actuelles, et décider ce qui, selon lieu, rendrait l'Intercolonial, non seulement une source de revenus, mais avantageux au plus haut point pour le pays. Cet expert serait aussi chargé de faire les recommandations nécessaires, afin que le gouvernement et le public puissent savoir à quoi s'en tenir, au sujet des projets alternatifs suivants.

Au commencement de la session, le gouvernement nous a promis qu'il s'en tiendrait à une politique de ce genre. Il n'était pas nécessaire qu'on dût attendre jusqu' à l'ouverture de la session, pour nous faire cette déclaration. L'automne dernier, ou immédiatement après la clôture de la dernière session, le gouvernement aurait dû nommer la commission dont il avait été question dans le discours du trône, et aurait dû avoir ce rapport prêt pour cette Chambre quand nous nous sommes assemblés cette année. Si le gouvernement avait, l'année dernière, consulté les meilleurs experts que ce continent pouvait lui offrir, il aurait pu peut-être nous soumettre un projet bien différent du projet actuel. Mais ce soi-disant gouvernement d'hommes d'affaires a retardé de jour en jour et a joué en quelque sorte avec cette question jusqu'à l'ouverture de la session, puis il nous est arrivé avec le discours du trône où nous voyons qu'on s'est exprimé de la façon sensée et rationnelle suivante. Ce que nous reprochons, ici, au gouvernement, c'est d'avoir tant tardé à faire ce que le discours du trône nous annonçait.

La question entière des transports et des facilités terminales continue à être l'objet de nos préoccupations, et mon gouvernement va immédiatement nommer une commission d'experts pour faire rapport là-dessus.

C'était là la vraie manière de procéder, considérant la nature si complexe du problème qu'il s'agissait de résoudre.

Eh ! bien, M. l'Orateur, la session s'est ouverte le 12 mars. Rien n'a été fait avant le 19 mai, alors qu'un décret de l'Exécutif a été rendu et soumis à la Chambre, et ce décret contient des choses fort étranges, si on les met en regard du discours du premier ministre prononcé le 30 juillet. Voyons de quoi il s'agit. Ce sont là les propres paroles du gouvernement, confirmées par Son Excellence, présentées sous forme d'un décret de l'Exécutif soumis à cette Chambre, et exposant la politique du gouvernement à la date du 19 mai dernier :

Le développement du Nord-Ouest canadien a démontré que nos routes canadiennes étaient impuissantes à transporter les produits canadiens.

Nos exportations agricoles ne pourront commander de l'autre côté des mers le prix que leurs excellentes qualités naturelles leur permettraient d'obtenir, que lorsqu'elles cesseront d'être confondues et mêlées avec des produits inférieurs ou souvent falsifiés des autres pays ; et pour leur conserver leur idendité distincte il faut les exporter par les voies canadiennes.

Le ministre soumet de plus que les questions à l'étude sont compliquées et comprennent, entre autres objets à atteindre, le transport des produits de l'ouest depuis le lieu de production jusqu'aux marchés de l'univers.

Les points à considérer sont le transport de ces produits :

du lieu de production aux ports de mer du Canada ;

du lieu de production aux ports de l'ouest du lac Supérieur ;

des ports de l'ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens de l'Atlantique ;

des ports de mer canadiens de l'Atlantique en Europe ;

du lieu de production aux ports canadiens sur la côte du Pacifique.

Le transport des produits des provinces de l'est du Canada se fait comme suit :

jusqu'aux ports de mer de l'Atlantique ;

depuis ces ports jusqu'en Europe.

M. BORDEN (Halifax).

J'attire spécialement l'attention de la Chambre sur ce qui suit :

Il est clair qu'avant que l'on puisse arriver à une solution satisfaisante de ces questions il faudra faire une enquête complète et minutieuse concernant :

les conditions dans lesquelles les expéditions de produits se font présentement et la possibilité de les améliorer ;

l'établissement d'entrepôts sur les lacs et rivières, et aux ports océaniques ;

les installations aux ports intérieurs des lacs et des rivières, et aux ports de l'Atlantique et du Pacifique ;

l'état de la route du Saint-Laurent et généralement toute amélioration, agrandissement, et autres choses pouvant donner des moyens de transport plus économiques et plus satisfaisants par les voies canadiennes terrestres et fluviales.

Ici c'est tout le système de nos transports qui est visé :

Le ministre soumet de plus que cette enquête ne devra pas être limitée aux routes et autres installations employées maintenant, mais, s'il est nécessaire que l'on fasse de nouvelles investigations afin de découvrir si l'on ne pourrait pas établir d'autres voies de transport plus économiques et plus satisfaisantes par terre et par eau.

Les forces qui militent contre le transport par les voies canadiennes sont les suivantes :—

concurrence de la part des Etats-Unis ;

concurrence de la part des vaisseaux venant des ports américains sur le lac Supérieur.

Le ministre soumet qu'une enquête devrait être faite au sujet de la division des produits du Canada par les ports de Boston, Portland et autres des Etats-Unis. On devrait aussi étudier avec soin les méthodes les meilleures et les plus économiques dont se servent nos concurrents de l'autre côté de la frontière.

Le ministre est d'avis que dans ces circonstances il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et d'adopter les meilleurs moyens possibles de transporter ses propres produits, et soumet que la méthode la plus efficace de faire une telle enquête et d'obtenir les informations les plus désirables serait de nommer une commission composée d'experts : cette commission peut être nommée et recevoir ses pouvoirs en vertu du chapitre 114 des statuts du Canada.

Voilà quelle était, le 19 mai dernier, l'attitude bien mûrie du gouvernement sur la question des transports. Le gouvernement n'avait encore rien changé à cette attitude quand, le 26 mai, j'ai attiré sur tout cela l'attention de la Chambre. J'aimerais que l'orateur de la droite qui prendra la parole après moi vienne nous dire ce qui a bien pu se passer pour décider le gouvernement à s'orienter d'autre manière, entre le 26 mai et cette date du mois de juin où les journaux acquis au gouvernement nous ont annoncé, pour la première fois, que le gouvernement était à la veille de nous exposer sa propre politique, et que les raisons qu'on pouvait avoir pour la nomination de la commission dont je viens de parler avaient cessé d'exister. A quels motifs faut-il attribuer ce changement d'orientation ?

Nous voyons que, le 19 mai dernier, cette question était jugée être l'une de celles qui pouvaient le mieux solliciter l'attention du gouvernement. Le gouvernement se montre ici très circonspect et très prudent. Le 30 juillet, au contraire, le premier ministre vient jeter un cri d'alarme et nous annoncer qu'une crise s'est déclarée. Quelle est donc, M. l'Orateur, la crise qui a pu se produire entre le 19 mai et le 30 juillet? Pouvait-il y avoir, le 30 juillet, au sujet du privilège de transit, une crise qui n'existait pas le 19 mai? Il est vrai que le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) nous est revenu à la fin de juin, et l'on peut en conclure qu'il a eu quelque chose à faire avec cette crise. Que dis-je, il a peut-être amené cette crise avec lui. Mais, à venir jusqu'à présent, on ne nous a rien dit de ce genre. Eh ! bien, un changement aussi complet d'attitude, de la part du gouvernement, au sujet d'une question des transports, exigerait plus d'explications que celles qu'on a bien voulu nous donner jusqu'à présent. J'essaierai, dans quelques instants, d'examiner les raisons que le premier ministre nous a exposées en nous présentant ce projet. En attendant, si mon honorable ami, ou l'honorable gentleman qui prendra la parole après moi, peut me dire quelle était la crise existant le 30 juillet au sujet de la question des transports qui n'existait pas le 19 mai, il n'est que juste et convenable, et il est aussi au plus haut point désirable que la Chambre et le pays puissent savoir à quoi s'en tenir là-dessus.

M. l'Orateur, il est inutile de perdre ici notre temps. Nous savons fort bien qu'aucune crise ne s'est produite. Nous savons parfaitement que le premier ministre, en prenant la parole le 30 juillet, ignorait qu'une crise se fût produite en ce pays. Il savait que les conditions étaient exactement les mêmes le 30 juillet que le 19 mai. Il nous est arrivé avec un épouvantail, afin d'effrayer certaines gens au sujet du privilège de transit, et afin de faire appel à un certain sentiment national qu'il ne se faisait pas faute autrefois de combattre, alors qu'il parlait—j'ignore si c'était aux Etats-Unis ou ici—de sa préférence pour le dollar américain sur le shilling anglais, et alors aussi qu'il faisait observer à la population de ce pays que son intérêt était de faire du commerce plutôt avec les Etats-Unis qu'avec la Grande-Bretagne.

Le premier ministre appuie son projet, en grande partie, sur ces arguments que je tiens à exposer loyalement devant la Chambre. Sa première raison, c'est que ce chemin de fer transcontinental est nécessaire pour mettre le Canada à l'abri des conséquences d'un refus, de la part des Etats-Unis, de permettre le transit en entrepôt ; deuxièmement ce chemin détournera par des voies canadiennes, un trafic qui passe maintenant par les voies américaines et se rend dans les ports américains, surtout à Portland ; troisièmement, un chemin construit de la manière proposée et par le tracé proposé, est nécessaire au développement

du pays. Je me propose d'étudier ces trois arguments un par un.

Prenons d'abord la question du transit en entrepôt. J'ai remarqué au cours du débat que les collègues de l'honorable premier ministre ne sont guère venus à son aide, sur ce point. Lorsque j'ai été appelé à lui répondre, sans aucune préparation, j'ai prétendu et je prétends encore que les Etats-Unis sont aussi intéressés que le Canada à la continuation de ce privilège mutuel.

M. CLARKE : Plus intéressés.

M. R. L. BORDEN : Un de mes collègues dit que les Etats-Unis sont plus intéressés que nous et je ne suis pas loin de partager cette opinion. J'ai fait remarquer, et je tiens à faire remarquer encore, qu'il n'est pas digne d'un premier ministre du Canada de se lever dans cette Chambre et de déclarer non seulement aux Canadiens, mais aussi aux Américains, que nous sommes à la merci des Etats-Unis sous ce rapport. J'ai dit alors et je répète que nous ne sommes pas à la merci des Etats-Unis. Au besoin, nous pouvons nous passer de ce privilège aussi bien que nos voisins ; nous pouvons accomplir nos destinées, même si les Etats-Unis allaient jusqu'à se permettre cet acte d'hostilité à notre égard.

Par quels moyens l'honorable premier ministre propose-t-il de nous mettre à l'abri des effets de l'abrogation de ce privilège ? Par la construction entre Lévis et Moncton, d'un chemin de fer passant à trois ou quatre milles de la frontière américaine. Il prétend que ce chemin raccourcirait la distance de 120 à 140 milles. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) qui n'a évidemment pas beaucoup étudié la question, renchérit sur le premier ministre ; il a prétendu que le trajet serait de 200 milles plus court. L'honorable député de Norfolk-nord s'arrête à 110 milles. L'honorable ministre des Finances ne va qu'à 96 milles. D'autres orateurs se sont contentés de réclamer de 50 à 70 milles, en faveur du nouveau chemin.

L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) et l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), après avoir étudié les rapports de sir Sandford Fleming, et après avoir discuté la question avec cet ingénieur, prétendent que le nouveau chemin ne serait pas beaucoup plus court, si on le construit dans des conditions nécessaires pour en faire un chemin de fer économique.

Voilà ce que nous propose l'honorable premier ministre pour sauver le Canada de la dominatioin américaine. Le ministre des Finances ne va pas aussi loin que le chef du cabinet. Il dit que ce chemin devrait être construit pour servir de leçon de choses. Nous devons construire cette ligne, pour que les Américains, quand ils regarderont ce qui se passe ici, pour savoir quelles seraient les conséquences de l'abolition du transit en entrepôt, se disent : Hélas ! il est trop tard ; il est inutile d'abolir le transit en entrepôt ; les Canadiens ont construit une ligne courte entre Lévis et Moncton et il vaut mieux pour nous laisser le transit en entrepôt ce qu'il est.

Mais c'est surtout le ministre de l'Intérieur qui s'est surpassé sur cette question. Je regrette son absence de la Chambre en ce moment, mais pour ne pas être injuste à son égard, je citerai les paroles mêmes par lesquelles il est venu au secours de l'honorable premier ministre sur ce point. Je suis certain que l'honorable premier ministre, qui entend la plaisanterie, appréciera cette citation :

> Le chemin de fer du Grand Tronc a une ligne entre Montréal et la ville de Portland. C'est une magnifique voie ferrée, bien outillée, dans le genre le plus moderne, avec une installation terminale qui, m'assure-t-on, a coûté de $20,000,000 à $25,000,000.

Disons, en passant, que c'est ce chemin que le ministre de l'Intérieur propose de nationaliser à l'aide de moyens qui ne nous sont pas très clairement expliqués.

> Les gens du Grand Tronc nous disent que les facilités qu'ils ont pour faire des affaires entre Montréal et Portland sont encore insuffisantes.
>
> Or, quelle est la proposition de l'honorable député d'Hamilton ? C'est que l'Intercolonial, avec son équipement à peine suffisant pour expédier la besogne actuelle, entreprenne de faire trois ou quatre fois plus d'affaires que le Grand Tronc, qu'il entreprenne les affaires du Grand-Tronc-Pacifique que les affaires de ces voies ferrées soient tout à coup précipitées sur l'Intercolonial, et que l'on s'attende à ce que cette voie ferrée, avec son outillage insuffisant, fasse la besogne des trois chemins. Et mon honorable ami prétend que cela est à désirer. Il dit que nous ne devons pas nous effrayer d'une pareille perspective, que cela aidera à l'Intercolonial et que le gouvernement n'a pas besoin d'agir afin de prévenir les conséquences qui pourraient en résulter. Mais, M. l'Orateur, a-t-il songé un instant à ce qui arriverait en ce cas ? Ce serait le comble de la confusion dans le trafic du Canada, nous aurions un blocus qui jetterait dans l'ombre le blocus du blé qui s'est produit depuis deux ans au Nord-Ouest ; ce serait la désorganisation des affaires dans le pays, car les affaires du Canada dépendent de son commerce d'exportation, et des millions de l'argent du peuple canadien seraient gaspillés annuellement par suite de l'impossibilité de faire des affaires qui devraient être faites avec le concours des voies ferrées. Telle est, M. l'Orateur, la façon dont l'expert du parti conservateur en matière de chemins de fer prend part au débat sur la question des chemins de fer.

On voit que le premier ministre et le ministre de l'Intérieur sont loin de s'entendre. Le premier ministre voudrait détourner le trafic par des voies canadiennes et le ministre de l'Intérieur nous fait le tableau des horreurs et des misères qui fondraient sur le Canada si le trafic qui va actuellement à Portland prenait la route de l'Intercolonial. Supposons que les Etats-Unis étudient la question du transit en entrepôt et se demandent s'il est à propos de faire cesser ce privilège. Ils examineraient la situation au Canada et se diraient : il y a dans ce pays des chemins de fer inutiles qui n'ont pres-

que pas de trafic ; il y a par exemple l'Intercolonial qui, d'après les déclarations du ministre qui l'a géré pendant sept ans, pourrait transporter quatre fois plus de trafic qu'il n'en transporte actuellement. De notre côté nous avons des chemins de fer encombrés : venons-leur en aide en envoyant le surplus de notre trafic par les voies canadiennes et punissons les Canadiens de cette manière, au lieu d'interdire le transit en entrepôt.

Je suppose cependant que l'honorable ministre de l'Intérieur avait plutôt dans l'esprit la question de l'encombrement du trafic. Personne ne voudrait que cet encombrement au Canada. Mais quel serait le moyen logique de surmonter cette difficulté si elle se présentait ? Faudrait-il construire plus de chemins de fer ? Non, il suffirait d'équiper et d'outiller l'Intercolonial de manière à le mettre en état de transporter quatre fois fois plus de trafic qu'il n'en transporte actuellement, ce qui, au dire des employés de ce chemin, serait très facile à faire.

Mais rendu à Moncton, je ne vois pas comment le ministre de l'Intérieur pourrait sortir de la difficulté. D'abord, comment évitera-t-il l'encombrement avant d'arriver à Moncton ? Maintiendra-t-il l'Intercolonial actuel sur le pied d'un chemin de fer de première classe pour le trafic d'entier parcours, où aura-t-il deux lignes entre Lévis et Moncton ? S'il se déside pour ce dernier projet, il obligera le pays à faire des dépenses considérables ; s'il choisit l'autre alternative, il n'aura qu'une seule voie allant à Moncton, comme aujourd'hui, et comment évitera-t-il l'encombrement ? Aura-t-il une double voie entre Moncton et Saint-Jean, ou entre Moncton et Halifax ? Pas du tout. Ainsi, l'encombrement du trafic qui effraye tant le ministre de l'Intérieur ne serait que transporté de Lévis ou de Québec à Moncton. La seule explication possible, c'est que le ministre de l'Intérieur, induit en erreur par le ministre des Finances, songe à faire de Moncton un port de mer. L'honorable ministre des Finances, avec un grand sérieux, a déclaré que ce projet nous donnerait un véritable chemin de fer transcontinental, puisqu'il s'étendrait depuis les côtes du Pacifique jusqu'à Moncton ; il nous a même fait le calcul du nombre des voyageurs qui voyageraient sur ce chemin de fer pour aller visiter le célèbre port de Moncton.

Je sais que Moncton est une jolie ville, habitée par une population entreprenante et active, mais je ne sache pas qu'elle aspire à l'honneur de devenir un port de mer. Si on devait faire un port de mer de Moncton, on pourrait s'attendre à voir l'honorable député de Cumberland (M. Logan) réclamer le même honneur pour Amherst et l'honorable député de Colchester (M. Gourley) en faire autant pour Truro.

En réalité, cet épouventail que l'on a cherché à faire de l'abolition du transit en entrepôt, se réduit à rien. Il n'y a pas de dangers que les Américains prennent ce parti comme l'a si bien expliqué l'honorable député de Hamilton (M. Barker). Ceux qui sont à la tête de cette entreprise, ceux qui tiennent dans leurs mains les destinées du Grand Tronc sont les mêmes qui engagent leur argent dans un projet dont le succès dépend en grande partie du maintien du transit en entrepôt.

L'honorable ministre intérimaire a semblé faire beaucoup de cas de mon attitude concernant la ligne Québec-Moncton. Il est évident qu'il est mal renseigné sur la situation dans les provinces maritimes, car il semble croire que je suis dans une position embarrassante sur cette question. Je me permettrai de lui dire, ainsi qu'à la Chambre, que je ne suis pas embarrassé du tout. Puisqu'il a voulu conaître mon opinion sur cette question, je vais la lui donner immédiatement, bien que cette explication serait peut-être plus à sa place dans une autre partie de mon discours. Mo opinion est celle-ci : si l'on peut trouver entre la Rivière-du-Loup ou un point quelconque de l'Intercolonial et Moncton une ligne plus avantageuse et plus courte dont la construction mettrait Halifax et Saint-Jean et les provinces maritimes en général, dans des conditions plus avantageuses pour transporter le trafic de l'ouest, j'appuierai la construction de cette ligne, mais pas dans le but que l'on veut atteindre par le bill actuel. J'appuierais la construction de cette ligne comme faisant partie de l'Intercolonial. Je ne veux pas construire ce chemin, plus court et supérieur à celui que nous avons déjà, pour le remettre au Grand Tronc-Pacifique ou à toute autre compagnie de chemin de fer. Je veux qu'on le construise pour qu'il fasse partie et continue à faire partie du réseau de l'Etat. Voilà mon attitude sur cette question, et je suis prêt à la défendre dans les provinces maritimes ou ailleurs, contre le ministre de l'Intérieur ou n'importe qui.

Si nous trouvons une meilleure route à travers le Nouveau-Brunswick, une route par laquelle l'Intercolonial se trouverait dans des conditions plus avantageuses que toute autre ligne, pourquoi, après avoir construit cette nouvelle ligne, irions-nous en faire cadeau à une compagnie rivale et contribuer ainsi à la ruine de l'Intercolonial qui appartient à la nation.

Construisons un chemin de fer qui doive donner à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick plus de chance d'obtenir le trafic de l'ouest et quand nous l'aurons construit, gardons-le comme partie du réseau actuel de l'Etat, réseau que j'espère voir bientôt s'étendre plus à l'ouest Dans toute cette entreprise, agissons sagement, faisons faire des explorations, étudions le pays, calculons les distances, les pentes et rendons-nous compte des économies à opérer dans le transport Le gouvernement ne doit pas se lancer tête baissée dans cettre entreprise, ni entreprendre de construire un chemin de fer sur des expertises faites il y a 30 ou 40 ans, alors que les circonstances étaient bien différentes de celles d'aujourd'hui. Quand le

gouvernement aura la preuve certaine que ce nouveau chemin procurerait de plus grands avantages aux provinces maritimes, aux villes d'Halifax et de Saint Jean, qu'il le construise, mais comme je l'ai dit, qu'il le construise avec des ouvriers canadiens et pour la nation canadienne.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. LOGAN: Pourquoi tous les partisans de l'honorable député n'applaudissent-ils pas?

M. COCHRANE : Pourquoi n'applaudissez-vous pas vous-même.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami est bien curieux. Que pense-t-il du plan que je soumets en ce moment ?

M. LOGAN : Si j'ai bien compris l'honorable député et si cette ligne doit être construite parallèlement à l'Intercolonial, j'y suis opposé.

M. BORDEN (Halifax) : Il me fait plaisir d'avoir obtenu une franche déclaration de l'honorable député de Cumberland, condamnant directement le projet de l'honorable premier ministre. Mon très honorable ami peut être certain que cela n'a pas été fait intentionnellement. Avant de parler, j'ignorais que l'honorable député de Cumberland fût en grève.

Il y a encore beaucoup d'autres choses à considérer dans l'emploi de cet argent. Il ne faut pas croire un seul instant qu'il n'est pas possible de faire d'autres dépenses dans les provinces maritimes, pour améliorer l'Intercolonial. Il faudrait améliorer l'outillage et le matériel de la tête de ligne à Halifax, ainsi que la ligne entre Truro et Moncton ; il faudrait donner un meilleur service pour les voyageurs que celui que nous avons actuellement entre les provinces maritimes et Montréal. Il y a deux ans j'ai voyagé sur le Grand Tronc entre Hamilton et Toronto et j'ai constaté que si les convois express de l'Intercolonial circulaient à la même vitesse entre Montréal et Halifax, le trajet se ferait en 21 heures au lieu de 28 heures. Les trains express vont lentement, arrêtent à toutes les gares et prennent beaucoup trop de temps à faire le trajet. Il y aurait encore beaucoup de dépenses à faire sur l'Intercolonial, mais malgré cela, si la construction d'une nouvelle ligne à travers le Nouveau-Brunswick doit augmenter les avantages de nos villes maritimes, je suis prêt à approuver cette dépense. Quelles seront les rampes de cette ligne projetée, entre Moncton et Lévis ? Quelqu'un peut-il le dire ? Ces rampes seront-elles de 20 pieds au mille ou de 52 pieds au mille, ou même de 70 pieds au mille.

Comme l'a expliqué l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), avant d'entreprendre la construction d'un chemin de fer, il faut connaître tous ces détails et je suis heureux d'avoir son appui sur cette question, puisqu'il déclare qu'il serait inutile de construire ce chemin si les pentes doivent dépasser 4-10mes pour 100 ou ½ pour 100, car si je me rappelle bien, il prétend que c'est la plus forte rampe que puisse avoir un chemin de fer capable de transporter du grain avec avantage, dans les conditions actuelles.

L'honorable ministre de l'Intérieur excuse la hâte que l'on met à faire exécuter ce projet en disant qu'il arrive souvent que des compagnies obtiennent des chartes avant de commencer les travaux. Il n'y a aucune analogie entre les deux cas. Les compagnies ne signent pas de contrat pour la construction. Ici, il ne s'agit pas d'une charte pour autoriser la construction, mais c'est un contrat en vertu duquel la compagnie s'engage à construire. A-t-on déjà entendu parler d'une compagnie de chemin de fer s'engageant à construire un chemin à travers un pays sur lequel elle ne possède pas plus de renseignements que n'en possède le gouvernement à l'heure qu'il est. A-t-on jamais entendu parler d'un entrepreneur s'engageant à construire un chemin de fer à travers un pays qu'il ne connaît pas. La prétention de l'opposition est que le gouvernement ne possède pas à l'heure qu'il est des renseignements suffisants pour commencer l'exécution du projet, sans faire faire de nouvelles explorations et nous disons de plus, que si cette ligne doit être construite, elle devra faire partie de l'Intercolonial.

L'honorable ministre de l'Intérieur et l'honorable ministre des Finances ont tous deux parlé de la question des voies parallèles. C'est surtout cette question qui embarrasse l'honorable député de Cumberland. Si cette ligne à travers le centre du Nouveau-Brunswick, même si elle doit être parallèle à l'Intercolonial, doit nous donner une voie plus directe, plus avantageuse pour le trafic, ne vaut-il pas mieux que ces deux chemins parallèles appartiennent à l'Intercolonial plutôt que de donner la meilleure ligne à une compagnie rivale de l'Intercolonial ? Il vaut mieux que les deux voies appartiennent à l'Intercolonial qui se servira de la nouvelle voie pour le trafic d'entier parcours, car autrement ce trafic irait à la compagnie à laquelle nous aurions fait don de cette ligne.

M. LOGAN : Cette supposition est impossible. Il n'est pas plus possible de construire une ligne parallèle à l'Intercolonial entre Lévis et Moncton, qu'il est possible de tracer une ligne parallèle aux deux côtés d'un triangle en partant de la base.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami est retourné au bercail. Il y a un instant, je croyais qu'il n'y retournerait pas, mais il dit maintenant que le nouveau chemin ne sera pas parallèle à l'Intercolonial.

M. LOGAN : Je dois supposer que l'honorable député n'a pas l'intention de dénaturer le sens de mes paroles. J'ai dit qu'en supposant que les arguements de l'opposition fussent bien fondés j'en tirais certaines con-

clusions ; mais je nie qu'ils soient bien fondés.

M. BORDEN (Halifax) : J'accepte l'explication de mon honorable ami et je regrette de l'avoir mal compris. Quand il a parlé, il y a un instant, j'ai cru qu'il était opposé à la construction de toute ligne parallèle à l'Intercolonial et qu'il croyait qu'un chemin, passant à travers le Nouveau-Brunswick, serait dans cette condition. Je constate avec plaisir que nous sommes d'accord sur ce point et puisque tout mal entendu est disparu, je lui demande de nouveau ce qu'il pense de l'idée de garder pour le pays cette ligne courte, à travers le Nouveau-Brunswick.

M. LOGAN: Je répondrai plus tard à cette question.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre de le Justice est venu au secours de l'honorable député de Cumberland, mais il est arrivé trop tard. Il dit que ce chemin appartient à l'Etat. Je suppose qu'il veut dire qu'il appartiendra à l'Etat, en vertu du bill qui nous est soumis.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Aux termes du bill, le chemin appartiendra à l'Etat.

M. BORDEN (Halifax) : C'est parfait. Le chemin appartiendra au pays mais que fera le gouvernement de cette ligne, supérieure à celle de l'Intercolonial ? Il la remettra à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je vois que le directeur général des Postes se propose d'intervenir, mais puisque le ministre de la Justice aura probablement l'occasion de traiter cette partie de la question je crois qu'il vaut mieux nous abstenir, autant que possible, de ces interruptions.

La deuxième partie du discours de l'honorable premier ministre dont je désire m'occuper c'est celle dans laquelle il prétend que ce nouveau chemin amènera et gardera le trafic canadien sur les voies canadiennes. Personne n'appuiera plus cordialement le premier ministre que l'opposition, s'il veut nous soumettre un projet propre à assurer ce résultat. Sur cette question il n'y a qu'une opinion aujourd'hui, dans tout le Canada. Tout le monde désire ce résultat, mais ce n'est pas ce sentiment que l'on observait il y a quelques années chez certains partisans de l'honorable premier ministre. Aujourd'hui le mouvement commercial, dit-il, devrait traverser l'océan et se diriger vers la mère patrie. Mais autrefois il devait aller du nord au sud, il nous fallait le libre-échange continental, la réciprocité absolue, l'union commerciale ; personne ne félicitera plus cordialement l'honorable premier ministre que le parti conservateur, de son changement d'attitude sur cette question. Quoi qu'il en soit, il est intéressant de savoir par quels moyens il se propose d'atteindre ce but. Une des conditions du contrat c'est que tout le trafic dont l'expéditeur n'aura pas désigné expressément la route, devra être dirigé sur des ports canadiens. Je vais citer l'article, pour faire voir jusqu'à quel point il est destiné à atteindre l'objet en vue :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le fret né sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement un autre itinéraire sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits en Canada, transporté par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par les ports des Etats-Unis, et que toutes les machandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement un autre itinéraire seront transportées aux ports de mer du Canada.

L'article 43 dit encore :

La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

M. l'Orateur, dans mes remarques du 26 mai dernier, j'ai exprimé des doutes sur l'efficacité de ces clauses du contrat. Après avoir appelé l'attention de la Chambre sur un mémoire de la Chambre de commerce d'Halifax, je disais :

Je dois l'avour, si l'on tient compte de la situation actuelle du Grand Tronc au Canada, il n'y a guère lieu d'espérer que les garanties signalées par la presse et dans ces résolutions soient applicables et exécutables. Je serais bien aise de voir la Compagnie du Grand Tronc coopérer à la solution du problème de l'industrie des transports qui s'impose aujourd'hui à l'attention du pays, et j'espère qu'elle sera en mesure de le faire ; mais force nous est bien d'envisager la situation dans sa réalité ; or, les intérêts de cette compagnie, on le sait, se concentrent dans un port d'hiver aux Etats-Unis, qu'elle a outillé à grands frais.

Tout dépend, d'abord, des moyens qu'on aura d'assurer l'exécution de ce contrat, et deuxièmement de la quantité de trafic qu'il y aura au Canada dont la route ne sera pas spécialement désignée. Dans quelques instants, je donnerai certains renseignements que j'ai recueillis et qui feront voir que cette condition de diriger sur des ports canadiens, le trafic dont la route n'est pas spécialement désignée, équivaut à rien du tout, pour ce qui concerne le trafic du grain.

L'honorable député de Hants a commenté quelques-unes de mes remarques. Je tiens à déclarer ma profonde conviction que le

seul moyen de diriger le trafic canadien par des voies canadiennes et vers des ports canadiens, c'est de rendre ce transport au moins aussi économique, aussi rapide et aussi avantageux pour les expéditeurs, que tous les autres moyens de transport. Il n'y a qu'un moyen d'arriver à ce résultat et c'est celui que je viens d'indiquer. Je me trompe peut-être, je ne me prétends pas infaillible ; la majorité des contribuables de ce pays ne pensera peut-être pas comme moi, mais je déclare que c'est mon intime et profonde conviction que le seul moyen d'attirer le trafic canadien par les routes canadiennes c'est la réalisation du projet que j'ai expliqué. Le commerce, le trafic, le transport, prennent toujours la direction qui offre le moins de résistance, et nulle loi au monde ne pourra changer cette loi de la nature.

Voyons jusqu'à quel point nous pouvons espérer quelque chose des clauses du contrat sur lesquelles l'honorable premier ministre et ses partisans s'appuient. Il est évident que cette clause en particulier, ne vaudra rien du tout, à moins que les produits ne soient transportés par chemin de fer à Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean. Le ministre de l'Intérieur prétend que le grain peut être transporté dans ces conditions et il cite un cas des Etats-Unis où le blé est transporté de la ville de Kansas à Chicago à un taux qui, s'il était pris comme base, nous permettrait de transporter le blé de Winnipeg à Saint-Jean, N.-B., pour 11½ cents par boisseau. Si on prend le taux entre Winnipeg et Fort-William comme base, le taux entre Fort-William et Québec ou Montréal, soit une distance de 1,000 milles, serait de 23.3 par cent livres ou 13.98 par boisseau ; de Fort-William à Saint-Jean, le taux serait de 34.97 cents par cent livres ou 20.97 par boisseau ; de Fort-Willam à Halifax, le taux serait de 37 cents par cent livres ou de 22 cents par boisseau. Or, M. l'Orateur, durant la présente saison, MM. Wolvin et compagnie transportent du grain de Duluth à Québec, pour 3½ cents par boisseau et le taux a déjà été de 3 cents par boisseau.

Un chemin de fer peut-il faire concurrence à des taux comme ceux-là ? Le taux entre Fort-William et Montréal par le chemin de fer Canadien du Pacifique est de 20 cents par 100 livres ou de 12 cents par boisseau, et je crois que le taux est le même pour Saint-Jean, N.-B. La compagnie ne paraît pas désireuse de faire du trafic à ces conditions, et elle transporte ce grain uniquement pour compléter la cargaison de ses navires à Saint-Jean. Dans ces questions, il n'est pas possible de se baser sur les taux parculiers qui peuvent prévaloir à un temps donné. Une compagnie de chemin de fer peut avoir des navires dans les ports de l'Atlantique et se trouver dans la nécessité d'accorder des taux exceptionnellement bas, uniquement pour fournir des cargaisons à ses navires qui sont obligés de traverser l'Atlantique.

M. BORDEN (Halifax).

Le ministre de l'Intérieur a parlé des taux entre Depot-Harbour et Montréal et a donné, comme maximum, 4½ cents, et comme minimum, 2¾ cents par boisseau. Cela donnerait, de Fort-William à Québec, un taux maximum de 12 cents et un taux minimum de 6 cents par boisseau, mais comme je l'ai fait remarquer le grain a été transporté de Duluth à Québec, une distance plus considérable, pour 3 cents par boisseau. A l'heure qu'il est, on transporte du grain de Fort-William à Montréal, par Depot-Harbour, pour 3¾ cents par boisseau. Par cette route de la baie Georgienne et le Canada Atlantique, on transporte du grain cet été pour 3¾ cents par boiseau, et peut-on raisonnablement espérer qu'on pourrait le transporter à cette même distance, entièrement par chemin de fer, par le nord du lac Supérieur, à des taux approchant ceux-là ? Les chemins de fer peuvent, jusqu'à un certain point, faire concurrence aux canaux, car les navires qui naviguent dans les canaux ne portent que de faibles cargaisons, mais quand il s'agit de lutter sur un parcours de 500 milles, le long du lac Supérieur, avec des navires qui transportent 300,000 boisseaux chacun, les chemins de fer sont dans l'impossibilité absolue de faire concurrence au transport par eau.

On me dit aussi que si nos cours d'eau étaient améliorés, que si nous avions des élévateurs à Port-Colborne et dans d'autres ports des lacs, on pourrait transporter du grain par les lacs, les rivières et les canaux, depuis Fort-William jusqu'à Montréal, pour 3 cents par boisseau et réaliser un profit raisonnable. Ces renseignements me sont fournis par une personne qui a beaucoup étudié cette question et qui s'engagera probablement dans cette industrie, avant longtemps. N'oublions pas, à ce propos, que la route par chemin de fer et par eau, et la route entièrement par eau, ont chacune leur utilité propre et doivent être également encouragées. La navigation dans les canaux cesse vers le milieu de novembre, et dans la baie Georgienne elle se continue jusqu'au 15 décembre, et ceux qui connaissent la question me disent qu'il sera facile de naviguer dans les eaux de la baie, jusqu'au 1er janvier, et même jusqu'au milieu de janvier, avec des navires qui briseraient la glace près de la rive. De cette manière, nous aurions la route des lacs et des canaux jusqu'au commencement de novembre, et ensuite nous aurions la route des chemins de fer et des lacs jusqu'au 15 de janvier. Ces deux routes se complètent l'une et l'autre et concourent toutes deux ou même résultat.

Car il est essentiel que nous assurions une forte proportion du grain du Nord-Ouest, non seulement à Fort-William et à Port-Arthur, mais aussi à l'est de la baie Georgienne, avant la fermeture de la navigation, pour le transporter par voie ferrée dans les ports de l'Atlantique le plus tôt possible.

Comparons maintenant les taux pour le

transport du grain aux Etats-Unis. Prenons d'abord les taux fixés aux Etats-Unis, par le Grand Tronc lui-même. Les taux par chemin de fer de Chicago et Chicago Jonction à Boston, sont de 20·3 cents par 100 livres ; à New-York, 18·3 cents ; à Philadelphie, 16·3 cents. Les taux de Minnéapolis et Saint-Paul à Boston, sont de 29½ cents ; à New-York, 27½, et à Philadelphie, 27½. Comparons ces taux avec ceux que j'ai donnés, il y a un instant, et voyons s'il est possible d'arriver à quelque chose de semblable avec un chemin passant au nord du lac Supérieur. Ces taux, aux Etats-Unis, sont établis par les compagnies à la suite d'une vive concurrence non seulement de la part des autres chemins de fer, mais aussi des transports entièrement par eau et des transports mixtes. Ces chemins de fer traversent des territoires très peuplés et ayant un fort trafic d'entier parcours dans les deux sens et un trafic local très considérable. Croit-on qu'un chemin de fer passant au nord du lac Supérieur pourrait accorder des taux aussi réduits que ceux dont je viens de parler, et surtout des taux pouvant faire concurrence à ceux des transports sur les lacs ou mixtes ? Examinons cette question au point de vue du bon sens et voyons si un chemin de fer passant au nord de la ligne de division des eaux et ayant, entre autres désavantages, l'obligation de transporter son charbon à des centaines de milles à l'intérieur du pays, et ayant à lutter sur un parcours de 500 milles, avec des navires d'une capacité de 300,000 boisseaux, peut accorder des taux aussi réduits que les chemins de fer des Etats-Unis. Même s'il le pouvait, il serait incapable de faire concurrence au transport entièrement par eau ou au transport mixte. Voici ce que dit à ce sujet le rapport de la commision industrielle des Etats-Unis de 1900. Un témoin très bien renseigné, dont le témoignage est cité dans le rapport, donne les taux suivants pour les Etats-Unis :

> Durant l'année 1897, le taux moyen par chemin de fer, de Chicago à New-York, pour le maïs et le blé d'Inde, a été de 11·43 cents par boisseau. Pendant la saison de navigation de cette même année, le taux moyen par des lacs et le canal, y compris les frais à Buffalo, a été de 4·53 cents par boisseau. En 1898 le taux moyen, par chemin de fer, pour le maïs, a été 9·8 cents, et pour le blé de 12 cents. Le taux moyen par le lac et le canal, sans compter les frais à Buffalo, a été de 3·81 cents pour le maïs et 4·45 pour le blé.

Il suffit de comparer ces chiffres pour se rendre compte de leur signification. Le rapport continue ainsi :

> Sur la quantité de blé exportée durant l'année 1898, la différence entre les taux du transport par chemin de fer et ceux du transport par le lac et le canal serait d'environ $25,000,000.

Nous avons aussi un rapport sur cette question. Je ne sais pas si les ministres, avant de traiter cette question, ont consulté leurs propres rapports. Ils auraient pu y trouver des preuves concluantes. Prenons par exemple le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, et voyons quels sont les taux que donne ce document officiel sur le coût du tranport par ces différents moyens de communication.

Je ne m'occuperai que du blé, bien que le rapport parle aussi du maïs. Le taux pour le maïs, par le lac et le canal, a été comme suit : En 1881, 8.67, en 1882, 7.23 cents ; en 1883, 9 cents ; en 1884, 7 cents ; en 1885, 6.5 cents ; en 1886, 9.1 cents ; en 1887, 9.5 cents ; en 1888, 7 cents ; en 1889, 6.9 cents ; en 1890, 6.7 cents ; en 1891, 6.9 cents ; en 1892, 6.4 cents ; en 1893, 7.6 cents ; en 1894, 5.1 cents ; en 1895, 4.8 cents ; en 1896, 6.2 cents ; 1897, 5.2 cents ; en 1898, 4.4 cents ; en 1899, 5.8 cents ; en 1900, 4.5 cents ; en 1901, 5.11 cents. On voit donc que le coût du transport du blé par le lac et le canal est diminué de 8.67 cents qu'il était en 1881, à 5.11 cents en 1901, soit pendant une période de 20 ans. En 1881, le transport par chemin de fer, de Chicago à New-York, était de 14.4 cents par boisseau, et en 1901, de 9.88 cents. En 1901, le transport d'un boisseau de blé, de Chicago à New-York, par ces trois différentes routes, était comme suit: lac et canal, 5.11 cents ; lac et chemins de fer, 5.54 cents ; entièrement par chemin de fer 9.88 cents. En examinant ces chiffres, on constate que le transport par lac et canal et par lac et chemins de fer, a diminué dans une aussi forte proportion que pour le transport entièrement par chemin de fer. Ce fait est d'autant plus significatif que ceux qui voudraient faire entreprendre par l'Etat de New-York le creusement du canal Erié à une profondeur de 14 pieds, calculent que lorsque ce travail sera terminé, on pourra transporter du blé, de Chicago à New-York, pour 2½ cents par boisseau. Ils disent que le taux moyen, de Chicago à Buffalo, l'an dernier, était de 1½ cent par boisseau, et que lorsque le canal sera creusé on pourra transporter le blé de Buffalo à New-York pour 8.10 cents, ce qui fera environ deux cents et demi par boisseau, de Chicago à New-York.

En présence de pareils faits il est difficile de supposer que le chemin de fer projeté réussira à transporter le grain dans des conditions avantageuses, et c'est de ce trafic que dépend tout le succès de l'entreprise. Voyons le témoignage qu'un employé du Grand Tronc a donné devant le comité de la Chambre, en 1898 ; il se trouve dans les documents sessionnels, volume 33, annexe 1, page 149. Il s'agit du témoignage de M. pour 8-10 cents, ce qui fera environ deux cents et demi par boisseau, de Chicago à New-York.

> Q. Comme expert en chemins de fer, veuillez nous dire quel tarif il faut établir par mille et par tonne pour le transport des marchandises, afin de payer les dépenses d'exploitation ? —R. C'est une question à laquelle il est difficile de répondre, parce que cela dépend beaucoup de la nature des marchandises, de la

quantité que vous pouvez transporter et de la distance des parcours. En transportant du charbon, par exemple, nous n'établissons pas nos tarifs sur le pied de tant par mille et tant par tonne ; nous calculons pour combien nous pouvons en transporter dans un convoi rempli. Le charbon se transporte par convoi complet, et nous pouvons le transporter à bien meilleur marché par mille et par tonne que dans le cas d'autres catégories de marchandises.

Q. Supposons des distances de 400, de 500 ou de 1,000 milles, quel serait, d'après vous, un prix suffisant ? —R. Nous considérons comme satisfaisant un taux de un demi à cinq huitièmes de cent par mille et par tonne.

Q. Cela est un taux satisfaisant ?—R. C'est un taux rémunérateur, s'il est appliqué pour une certaine distance à des wagons remplis.

M. Haggart : Cela dépend entièrement de la distance ?—Oui, entièrement.

Par M. Powell :

Q. Je vous parle de convois chargés pour un parcours de longue distance. Comme question subsidiaire, je vous demanderai quelle serait la proportion respective des bénéfices et des frais d'exploitation.—R. Cela tombe entièrement dans la question du coût, de l'exploitation du chemin.

Q. Cependant, en général, il doit y avoir quelques chiffres reconnus pour les longues distances ?—R. L'opération du chemin de fer peut-être dispendieuse ou économique.

Q. Je comprends tout cela. Prenez un chemin de fer administré d'une façon raisonnablement économique, prenez l'Intercolonial, par exemple ; que pensez-vous qu'il en coûterait par tonne et par mille sur ce chemin pour de longues distances, dans des conditions favorables ? —R. Je ne peux pas vous le dire au sujet de l'Intercolonial. Sur notre réseau, dans les conditions les plus favorables, à raison d'un demi-cent de la tonne par mille de parcours, nous ne pouvons guère faire plus d'un dixième de cent de bénéfices.

Il considère que le charbon est la marchandise qu'on peut transporter à meilleur marché. Cela équivaudrait, de Port-William à Québec, à $4 par tonne, ou 11 cents par boisseau, et de Winnipeg à Québec, 16½ cents. Il y a encore plus. Je demanderai la permission de lire à la Chambre un court mémoire concernant les avantages du transport mixte, qui m'a été fourni par des experts en matière de transport. Le voici :

Le taux moyen par chemin de fer entre Fort-William et Montréal, depuis 5 ans, a été de 20 cents par cent livres—12 cents par boisseau.

Le taux moyen, par eau, et par eau et chemin de fer, pour la présente année, de Fort-William à Montréal, est de 5 cents par boisseau. Le taux actuel par les lacs et les chemins de fer, est de moins de 4 cents, et le blé se transporte maintenant pour moins que cela. Le taux, via Midland, serait aujourd'hui un peu plus élevé : environ 4½ cents.

La Compagnie Wolvin transporte actuellement du grain, de Duluth à Québec, pour trois cents et demi par boisseau. Durant la présente saison, on a transporté beaucoup de grain de Fort-William à Montréal par eau, pour 5 cents par boisseau, moins ¾ cent pour les élévateurs—soit 4¾ cents. Avec de grands navires, entre Fort-William et Port-Colborne, qui déchargeraient dans des élévateurs, pour recharger ensuite sur les bateaux pouvant passer par le canal Welland on pourrait transporter du blé à Montréal pour 3 cents par boisseau. On ne transporte par plus de dix pour cent du blé, entièrement par chemin de fer, et cela ne se fait que lorsqu'il est absolument nécessaire d'en expédier, à n'importe quel prix. Aux Etats-Unis les trois quarts du grain sont expédiés par transport mixte, et il ne faut pas oublier que la concurrence des chemins de fer dans ce pays se fait par des chemins qui y traversent des territoires très peuplés et qui desservent un trafic local très considérable. La ligne du Grand-Tronc-Pacifique, entre Fort-William et Montréal, serait dans des conditions toutes différentes.

J'ai ici d'autres tableaux comparatifs, du coût du transport dans les Etats de l'ouest et au Canada. Par exemple depuis Earling, une ville qui est à 44 milles à l'ouest de Chicago, les taux sont de 20 cents par cent livres ou 12 cents par boisseau. De Chicago à la mer, 908 milles, les taux sont de 14 cents le cent livres et 8.4 cents par boisseau. La distance totale est de 1,349 milles et le taux est de 34 cents par cent livres, et 20.4 cents par boisseau. Cela correspond à peu près à la distance entre Winnipeg et Québec.

De White Earth à Duluth, une distance de 602 milles, le taux est de 20 cents par cent livres ou 12 cents par boisseau. La distance totale est de 1,989 milles, le taux est d'environ 40 cents par cent livres, et environ 24 cents par boisseau. Il en est de même pour beaucoup d'autres endroits que je pourrais citer, mais je ne le ferai pas, de crainte de fatiguer la Chambre et de prendre trop de temps.

L'honorable ministre de l'Intérieur a parlé d'un taux de 5 cents par cent livres, entre la ville de Kansas et Chicago, une distance de 488 milles ; il s'agissait évidemment de taux exceptionnels, durant une guerre de tarif. Je constate que les taux entre ces deux villes ont déjà été de 19 cents et aujourd'hui ils sont de 14 cents ; les taux réguliers sont de 12 à 14 cents par cent livres, ou près de trois fois plus élevés que celui mentionné par mon honorable ami. Il a cité ce chiffre de 5 cents pour démontrer qu'il était possible de transporter du blé de Winnipeg à Saint-Jean pour 11½ cents par boisseau. Si l'on prend le plus bas des taux réguliers entre ces deux villes, cela nous donnerait 44 cents par cent livres ou 28 cents par boisseau entre Winnipeg et Saint-Jean, et comme je l'ai dit, ces chemins de fer américains traversent des territoires très peuplés ; ils ont un trafic local très considérable ; ils sont sous la juridiction de commissions et ont à lutter contre une vive concurrence, non seulement de la part des autres chemins de fer, mais aussi de la part des compagnies de navigation.

La clause du contrat concernant le transport dont l'itinéraire n'est pas spécialement désigné, ne sera d'aucune utilité, à moins que nous n'ayons un trafic considérable de ce genre de transport. Quelle est la coutume ordinaire au sujet de transport aux tats-Unis et au Canada ? Le gouvernement s'est-il ren-

seigné sur ce point? Y a-t-il parmi les ministres quelqu'un capable de nous dire combien de fret dont l'itinéraire n'est pas spécialement désigné, est expédié de Fort-William? Tout le fret arrive à Fort-William sans itinéraire spécialement désigné, mais de là à la mer, l'itinéraire est établi par des personnes qui connaissent mieux cette question qu'aucun membre du cabinet,—par des hommes qui font de cette question une étude tous les jours et qui la connaisse mieux que les 9-10, au moins, des membres de cette Chambre. Le fret sans itinéraire spécial se rend à Fort-William comme il se rend à Minneapolis, à Duluth et à Chicago et là, on établit l'itinéraire qu'il prendra pour atteindre l'Europe. Voici comment les choses se passent : l'expéditeur qui a étudié toutes les routes possibles, télégraphie aux différentes lignes, pour s'informer des prix et il choisit ensuite la route la plus avantageuse. Le gouvernement sait-il qu'un seul homme, au Canada, l'an dernier, a fixé l'itinéraire de 10,000,000 de boisseaux de grain? Que signifie cette clause concernant le transport dont l'itinéraire n'est pas désigné, si l'on n'est pas en état de me démontrer qu'une partie considérable du grain arrivera au Canada, sans désignation spéciale? Voici ce que dit le contrat :

Tout le fret né sur la ligne de chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement un autre itinéraire sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits au Canada, transporté par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada.

Cela amène le grain jusqu'à Fort-William comme à présent. A cet endroit, on désigne l'itinéraire qu'il devra suivre pour être exporté. Peut-on m'indiquer un seul mot dans ce contrat qui empêche le Grand Tronc de prendre ce trafic à Fort-William, à Port-Arthur, à Midland ou à tout autre port de la baie Georgienne, et de le transporter à Portland? Si cette interdiction existe, j'aimerais qu'on me l'indique. L'honorable ministre de l'Intérieur ne paraît pas avoir lu le contrat, bien qu'il ait entrepris de le défendre devant la Chambre. Voyons ce qu'il en dit. Répondant à l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), il s'exprime ainsi :

Mon honorable ami s'est ensuite mis en devoir de démontrer que le résultat en serait que le chemin de fer du Grand Tronc, longtemps avant que la ligne du gouvernement fût construite jusqu'à Winnipeg, transporterait du blé du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, l'emporterait vers les lacs et l'expédierait sur les marchés de l'univers. On m'excusera si je ne considère pas cela comme une perspective très alarmante. Si l'on affirme qu'avant que nous ayons construit la ligne jusqu'à Winnipeg la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc soulagera la congestion et lèvera le blocus dans l'ouest en transportant le grain par la voie des lacs, par la route qu'il devrait suivre, au dire de nos honorables amis, ce n'est pas là une critique bien alarmante contre la proposition qui nous est soumise. Nous espérons qu'il en sera ainsi. Nous espérons que les prévisions de mon honorable ami de Hamilton se réaliseront et qu'avant longtemps la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pourra, dans une grande mesure, diminuer l'encombrement à l'ouest.

Nous serons heureux de voir le Grand-Tronc-Pacifique faire cesser l'encombrement, quand il sera parvenu dans l'ouest ; mais n'allons pas croire qu'il y a quoi que ce soit dans ce contrat pour empêcher le transport de se faire vers Portland. Comme le dit le ministre de l'Intérieur, le blé sera apporté dans les ports des lacs, et alors le Grand Tronc, qui aura la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique, s'arrangera pour que ce trafic ne lui échappe pas. Il n'y a rien dans le contrat pour empêcher que ce trafic, à partir des lacs, soit dirigé sur Portland, au lieu d'Halifax ou Saint-Jean. Je ne sache pas que la Compagnie du Grand Tronc soit partie à ce contrat, bien que le ministre de l'Intérieur ait l'air de le croire. Voici ce qu'il dit :

Les adversaires de ce projet en sont réduits à invoquer des arguments aussi absurdes pour combattre une stipulation d'un traité solennel intervenu entre le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement.

Le ministre de la Justice prétendra-t-il aussi que la Compagnie du Grand Tronc est partie à ce contrat. J'ai ici le document. Ce n'est pas même un contrat passé avec le Grand-Tronc-Pacifique, mais avec certaines personnes : sir Charles Rivers-Wilson et autres " représentant la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique "—et non pas la Compagnie du Grand Tronc du Canada. L'honorable ministre de l'Intérieur parle d'un contrat imaginaire qui serait intervenu entre le gouvernement et le Grand Tronc. Où se trouve ce document? Pourquoi ne l'a-t-on pas déposé sur le bureau de la Chambre? Il ne s'agit pas ici d'un lapsus, puisque le ministre répète la même chose à maintes et maintes reprises. Il dit encore, par exemple :

Je voudrais que mon honorable ami le chef de l'opposition, ou l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux fussent appelés à juger, à titre d'arbitre unique entre le gouvernement du Canada et le Grand-Tronc, une plainte comportant que le contrat a été violé dans de pareilles circonstances.

Et plus loin :

Mais, je dirai plus. Je ne crois pas à propos de mettre dans ce contrat une clause pénale prescrivant, par exemple, qu'en cas d'infraction une amende proprement dite sera exigée du Grand Tronc. A mon avis, cela ne serait pas un bon moyen d'obtenir ce que nous désirons.

Comment imposer une punition au Grand Tronc en vertu d'un contrat auquel il n'a pas été partie ? Plus loin il dit encore :

Si la Compagnie du Grand Tronc tient ses engagements, il est impossible de nier la conclusion à laquelle mon honorable ami est arrivé. Vous ne la réfuterez pas par vos rires et le sarcasme n'est pas une réponse. Il n'y a qu'un seul moyen de démolir son raisonnement, c'est de prouver que le Grand Tronc ne pourra pas remplir ses obligations. C'est la seule réfutation possible. Si la Compagnie du

Grand Tronc tient ses engagements, nous paierons exactement la somme fixée par le ministre des Finances, pas un seul dollar de plus ou de moins.

Et encore :

Et pourtant, on voudrait nous faire croire qu'après un certain temps le Grand Tronc faillira à ses engagements et que le contrat sera lettre morte ? Que vaut cet argument ? Pourquoi le Grand-Tronc prend-il part à cette entreprise ?

Et ainsi de suite. Je maintiens que le Grand Tronc n'est pas partie à ce contrat. Le ministre de l'Intérieur se trompe quand il suppose le contraire, et lui et son collègue, le ministre des Finances, sont dans l'erreur en supposant qu'on peut venir devant le parlement et demander de punir le Grand Tronc pour la violation d'un contrat qu'il n'a jamais signé.

Quand j'ai fait remarquer que ce contrat n'avait pas de sanction, que nous a-t-on répondu? On nous a dit : le parlement imposera la sanction, quand l'offense aura été commise. Je crois qu'il vaudrait mieux la poser avant. Cela serait plus juste. Ne serait-il pas plus conforme aux droits sacrés de la propriété dans ce pays, d'indiquer la punition dans le contrat même, que de dire : " nous n'indiquerons pas la punition ou la sanction dans le contrat, mais si l'on viole ce contrat, alors le parlement décidera quelle punition il convient d'imposer " ?

Mais dans tous les cas il ne pourra pas punir le Grand Tronc pour la violation d'un contrat que ce dernier n'a jamais signé, quoi qu'en disent l'honorable ministre des Finances et l'honorable ministre de l'Intérieur.

Jusqu'à présent, la coutume a toujours été, au Canada et aux Etats-Unis, d'expédier le grain d'un point de l'intérieur à un port du lac Supérieur, et de là il est expédié de nouveau par la ligne la plus économique, la plus rapide et la plus avantageuse. Et en vertu des conditions de ce contrat, le Grand Tronc aura toute liberté de s'emparer de ce trafic et de le diriger sur un port américain. Peut-on dire que le gouvernement, dans ces conditions, est certain que cette dépense de $100,000,000 réservera le trafic canadien aux ports du Canada ? Comme je l'ai déjà dit, il n'y a qu'un moyen d'assurer ce résultat, et j'espère qu'avant de reprendre son siège j'aurai réussi à démontrer que le moyen que je propose est beaucoup plus certain que celui préconisé par le gouvernement.

Le troisième point du discours de l'honorable premier ministre est que la construction de ce chemin est nécessaire pour ouvrir le pays à la colonisation. L'opposition est disposée à appuyer tout projet raisonnable, propre à atteindre ce but. Le Grand Tronc-Pacifique a droit de demander l'autorisation de construire une ligne dans l'ouest, mais on ne doit pas accorder de subvention à une entreprise quand l'initiative privée consent à s'en charger. Si nous devons accepter les déclarations du ministre de l'Intérieur, le gouvernement n'aurait jamais dû accorder d'aide au Grand Tronc-Pacifique. Il nous a dit qu'un chemin de fer était tellement certain de faire de brillantes affaires, dans cette partie du pays, que cette entreprise attirerait certainement des capitaux de toutes les parties du pays. D'après ce qu'il dit, des chemins peuvent être construits dans cette partie du pays, sans aucune aide de l'Etat. Et pour ma part, pour aider à la colonisation de l'ouest, je serais disposé à appuyer un projet pour la construction de nouveaux chemins de fer destinés à ouvrir des territoires à la colonisation et à fournir des moyens de communication aux milliers de colons qui iront s'établir dans ces territoires. Je ne serais même pas trop scrupuleux quant au coût d'une telle entreprise. Mais dans cette partie du pays où le Canadien-Northern et le Pacifique Canadien étendent leurs ramifications pour alimenter leurs lignes principales, je crois que l'initiative privée pourvoira à tous les besoins. Par conséquent, je considère qu'il est du devoir du gouvernement de faire en sorte que le Grand-Tronc-Pacifique soit construit au nord, dans la partie non colonisée du pays, pour donner des moyens de communication aux colons qui iront s'établir là, et non dans la partie du pays qui possède déjà des communications par voies ferrées.

Quant à cette partie du projet du gouvernement, je crois qu'on pourrait donner au Grand Tronc-Pacifique sur un certain parcours du moins, l'aide que l'on propose de lui donner, pour les raisons que j'ai mentionnées et aussi pour cette autre raison: que par ce moyen, on réussira peut-être à mettre les grands réseaux d'Ontario et de Québec en communication plus directe avec les grands réseaux de l'ouest, bien que je sois d'opinion que ce résultat pourrait être plus sûrement atteint par un autre moyen que j'exposerai tout à l'heure.

Quels sont les résultats que nous devons chercher à atteindre dans la solution de la question des transports, à l'heure qu'il est ?

1. Obtenir les taux de transport les plus bas possibles, afin que notre population bénéficie de la plus grande partie possible du prix auquel ses produits sont vendus sur le marché indigène et sur les marchés étrangers.

2. Assurer le transport des produits canadiens par des voies canadiennes.

3. Encourager le commerce et les échanges entre les deux grandes sections de notre pays, l'est avec ses grands avantages industriels, les ressources de ses champs, de ses forêts, de ses mines et de ses pêcheries, et l'ouest, avec ses immenses plaines, capables d'alimenter non seulement l'empire, mais le monde entier, et plus loin encore, la Colombie Anglaise, avec ses grandes richesses minérales et autres.

4. Prendre des mesures immédiates pour prévenir tout encombrement du trafic sur les lignes canadiennes.

5. Améliorer et utiliser pour le transport notre grand réseau national, l'Intercolonial, pour lequel nous avons dépensé plus de $70,000,000, ainsi que nos grandes voies navigables, rivières et canaux, qui nous ont déjà coûté tout autant. Il n'est pas possible de ne pas tenir compte de cette dépense de plus de $150,000,000, dans l'étude du problème des transports.

6. Travailler au développement du pays en encourageant la colonisation dans les districts avantageusement situés sous ce rapport.

7. Insister fermement pour que toute l'aide donnée à la construction des chemins de fer soit amplement compensée par des avantages équivalents accordés à la population de ce pays.

8. Agir de concert avec les entreprises privées, et non les contrecarrer ni les décourager, tout en empêchant les monopoles et en maintenant un contrôle efficace sur les grandes corporations.

9. A ce propos il convient d'ajouter que si, dans l'intérêt public, une grande ligne de transport, ou une partie de cette ligne, pouvait être exploitée plus avantageusement par l'Etat que par une compagnie particulière, il y aurait le même raison d'exercer le droit de domaine éminent, en payant un dédommagement équitable, que lorsque le droit est accordé à une grande compagnie de chemin de fer d'exproprier la propriété d'un cultivateur, d'un marchand ou d'un industriel.

Je vois l'honorable premier ministre sourire, mais je ne comprends pas, cependant, pourquoi on ferait une distinction entre les deux cas. Le principe a été consacré aux Etats-Unis, en Angleterre et ici même, parce qu'on a considéré qu'il était de l'intérêt public, et je répète que je ne vois pas pourquoi ce droit de domaine éminent ne serait pas exercé, dans ce cas-ci, tout en tenant compte des intérêts privés ; car, en ces matières, il ne suffit pas d'être juste, mais il faut aussi se montrer généreux envers celui que l'on prive de son bien, malgré sa volonté. Mais quant au principe lui-même, je dis qu'il s'applique aussi bien dans un cas que dans l'autre.

Repassons maintenant la nomenclature que je viens de donner. D'abord, il n'y a rien dans le projet du gouvernement pour assurer, ou même rendre probable une réduction des taux. Les taux actuels par lacs et chemins de fer, et par lacs et rivières, sont beaucoup plus bas que ceux que l'on peut raisonnablement attendre du nouveau chemin de fer. Dans l'ouest, le chemin sera soumis à un contrôle moins sévère que le Canadian Northern qui est tenu de se conformer à l'arrangement conclu entre cette compagnie et le gouvernement du Manitoba.

Autre chose encore ; cette compagnie aura un très fort capital. Je sais qu'il y a beaucoup de membres de cette Chambre, même parmi les amis de la gauche, qui sont d'opinion que le capital d'une compagnie n'a rien à faire dans la fixation des tarifs. Dans les Etats de l'ouest, cette question a déjà été soulevée et on s'en est servi comme d'un argument pour refuser d'abaisser les taux ; et je suis convaincu qu'à prendre les choses comme elles sont, qu'à prendre la nature humaine telle quelle est, il est impossible de nier qu'un excédent de capital doive exercer une influence sur les taux. Quel sera le capital de cette ligne de Winnipeg à la côte du Pacifique ?

Capital-actions..	$45,000,000
Section des prairies, obligations, $20,000 par mille pour 1,100 miles.. ..	22,000,000
Section des montagnes, obligations, $50,000 par mille pour 600 milles ..	30,000,000
	$97,000,000

$97,000,000 pour 1,700 milles représente un peu plus de $57,000 par mille. $25,000,000 d'actions ordinaires peuvent être achetées par le Grand Tronc pour une considération qui n'est guère autre chose que nominale. A part cela, si la section de l'est est construite, avec les rampes mentionnées par le député de Norfolk-nord, y a-t-il dans cette Chambre un homme qui puisse nous dire ce que coûtera réellement la construction de ce chemin ? L'honorable député de Norfolk-nord prétend que les rampes du chemin ne doivent pas dépasser un demi pour cent, et qu'un transport économique exigerait des rampes ne dépassant pas 4-10 pour cent. Y a-t-il un député qui soit en mesure de nous donner, à $10,000,000 près, une estimation de ce que coûtera ce chemin avec des rampes de cette mesure ? Pas un seul homme n'est capable de répondre à cette question à l'heure actuelle et je crois pouvoir augmenter sans crainte la limite que je viens d'indiquer. J'ose dire que personne ne peut donner une estimation de ce que coûtera ce chemin, à $10,000,000 près, en appuyant ses dires sur des données qui méritent d'être prises en considération par n'importe quelle compagnie qui entreprendrait de construire un chemin de fer au Canada.

Quels seront les tarifs de ce nouveau chemin ? Ces tarifs dépendront absolument de ce que coûtera ce chemin, car le pays doit payer 3 pour 100 du coût de la construction du chemin, et peut-on supposer que des corporations importantes comme celle du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique ne prendront pas les mesures nécessaires pour que les taux exigés soient suffisants pour leur permettre de payer leur loyer en entier, car, s'il en était autrement, ces deux compagnies remttraient le chemin au gouvernement en lui disant qu'ils ne peuvent l'exploiter.

Ce contrat contient entre autres choses des dispositions particulières permettant au gouvernement de suspendre la construction de ce chemin à n'importe quelle époque entre les sessions du parlement. Je n'ai pas très bien compris les explications fournies par le ministre des Finances à ce sujet, et il se

peut que d'autres membres de la droite soient en état de nous fournir des explications plus complètes à ce sujet.

Quant à la question de maintenir le trafic dans les voies canadiennes, la masse du grain, comme je l'ai dit, prendra la direction des ports de la baie du Tonnerre, son transport se fera par eau et par chemin de fer, et finalement la plus grande partie en sera exportée en Europe. Le Grand Tronc, le Canadien du Pacifique, ou n'importe quel autre chemin de fer, peut pénétrer jusqu'à cet endroit, afin d'essayer d'obtenir le transport de ce grain, et cela concurremment avec les autres compagnies, sans crainte ni faveur. Le Grand Tronc n'est guère plus lié par ce contrat que l'est le Canadien du Pacifique, en autant que je puis le comprendre. Il n'est donc nullement obligé de transporter ce grain aux ports canadiens. Il n'y a rien dans le projet de loi actuel qui soit spécialement destiné à activer le trafic entre l'est et l'ouest. La masse du gros transport continuera d'être amené comme par le passé, et dans ce cas, qu'a-t-on fait pour mettre fin à l'encombrement qui existe sous ce rapport. L'encombrement actuel est dû, non à l'absence de chemins de fer, mais à l'absence d'outillage convenable.

Il est admis et reconnu, non seulement par ceux qui sont personnellement intéressés dans cette question dans l'ouest, mais même par la presse de toute cette partie du pays, que le nombre des chemins de fer est suffisant, et que c'est le matériel roulant qui fait défaut. J'ai été surpris d'apprendre l'autre jour la quantité de trafic que le "Great Northern" transporte sur une voie simple. Les deux chemins de fer qui font actuellement le service de Winnipeg à Fort-William et à Port-Arthur peuvent suffire aux besoins de ce trafic assez facilement ; il n'y a pas d'encombrement, du moment qu'ils seront convenablement outillés, et je considère que la même chose existe pour les autres lignes de l'ouest.

En deuxième lieu, si le projet réussit, il est destiné à faire cesser l'utilité et à détruire les chances de succès de l'Intercolonial. Le ministre de l'Intérieur a nié cette prétention, et je suis prêt à soutenir l'idée contraire. Nous avons dépensé plus de $15,000,000 pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, pour l'outiller et nous en servir une fois rendu à cet endroit. Quelqu'un dans cette Chambre voudrait-il prétendre que l'Intercolonial n'a pas été prolongé jusqu'à Montréal dans le but de recueillir une partie du commerce de l'ouest ? La politique du gouvernement à ce sujet a été annoncée à cette époque par le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui se faisait l'interprète du gouvernement, et les paroles qu'il a prononcées à ce sujet, le 16 juin 1897, qu'on trouvera consignées dans les Débats de cette année-là, (texte anglais page 4286), et dont je vais donner lecture à la Chambre, furent couvertes d'applaudissements :

M. BORDEN (Halifax).

Et ainsi que je l'ai dit il y a un instant, si vous examinez les détails du contrat passé entre le gouvernement et ces compagnies, vous comprendrez facilement que nous avons été prudents et avons eu soin de faire insérer toute condition de nature à nous fournir l'occasion de prendre notre part du commerce de l'ouest. Ainsi que vous le verrez, le Grand Tronc s'est engagé à transporter les produits de l'ouest jusqu'à Montréal et de nous les y livrer, non pas les transporter par la ligne de Richmond où par Lévis—non pas de les transporter tout le temps sur la ligne du Grand Tronc, mais de nous les livrer. Ainsi, quand nous enverrons nos agents solliciteurs dans l'ouest, ainsi que le font toutes les compagnies de chemin de fer, et que ces agents choisiront les produits et passeront des contrats, nous serons certains qu'il nous seront remis une fois rendus à Montréal.

Telle était la politique du gouvernement à cette époque. L'honorable premier ministre n'avait pas encore songé à cette époque à prolonger sa ligne jusqu'à Depot-Harbour. Il en arriva à la conclusion que le gouvernement confierait à des agents le soin de trouver du trafic pour le chemin, et d'essayer d'attirer le commerce de l'ouest vers cette voie, c'était là presque l'unique raison de cette entreprise, bien qu'elle dût assurer de meilleurs moyens de transport aux provinces maritimes. Le grand point que l'on fit valoir à cette époque, c'est qu'il était de la plus haute importance que l'Intercolonial pût réussir à atteindre et obtenir une partie du trafic de l'ouest, et que pour en arriver à ce résultat il fallait envoyer des agents solliciter ce trafic dans cette partie du pays.

Qu'arrive-t-il aujourd'hui ? Si on doit en juger par les conditions en vertu desquelles mon honorable ami le premier ministre appuie ce projet, le trafic de grain de l'ouest devra prendre la direction de la section est du Grand Tronc-Pacifique et il ne devra pas toucher à Montréal du tout. Après avoir commencé par dépenser $57,000,000 pour la construction de l'Intercolonial et $15,000,000 dans le but de prendre une partie du trafic de l'ouest, nous sommes en frais de dépenser $100,000,000 de plus pour empêcher l'Intercolonial d'otenir une partie de ce même trafic. Cela n'empêche pas le ministre de l'Intérieur de prétendre que ce nouveau projet ne modifie pas l'entente intervenue en 1897. Ne se rappelle-t-il pas que les arrangements compliqués intervenus entre le gouvernement et le Grand Tronc, exigent que le trafic obtenu par l'entremise de ces agents et apporté de l'ouest par le Grand Tronc, soit livré à l'Intercolonial pour être transporté jusqu'à Halifax—délivré à l'Intercolonial non à Lévis ou à Québec, mais à Montréal.

Voici que ces mêmes produits abondants de l'ouest vont être transportés par le Grand Tronc-Pacifique jusqu'à Moncton, Saint-Jean et Halifax, sans que l'Intercolonial obtienne une seule livre de ce trafic. Mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, avait-il tort ou raison quand il a prétendu que je n'avais pas insisté as-

sez fortement sur ce point ? J'ai dit que c'était là l'opposé de la politique adoptée par le gouvernement en 1897.

Il a prétendu de son côté que cela équivalait à une condamnation de la politique adoptée en 1897. Je suis prêt à reconnaître que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux avait raison, car je ne crois pas qu'il se soit lui-même servi d'un langage suffisamment énergique pour décrire la conduite du gouvernement, en autant que l'Intercolonial y est concerné. Après avoir dépensé $15,000,000, en 1897, pour obtenir une partie du trafic de l'ouest; après avoir pris les mesures nécessaires pour envoyer nos agents à la recherche de ce trafic, ainsi que pour le faire délivrer à l'Intercolonial à Montréal, on veut dépenser aujourd'hui $100,000,000 pour lui faire prendre la route que devra ouvrir ce nouveau chemin, en l'enlevant par le fait même à Montréal et à l'Intercolonial. Le gouvernement est en frais d'ajouter $100,000,000 à la dette nationale dans le but de détruire l'œuvre pour laquelle il a dépensé $15,000,000, en 1897.

Voyons ce que nous possédons actuellement à Montréal. Qu'avons-nous fait pour obtenir le trafic de l'ouest ? Nous avons loué la moitié de l'outillage et des installations du chemin de fer du Grand Tronc à sa tête de ligne de Montréal. Une enquête a été faite à ce sujet, et l'on a posé à l'un des employés du Grand Tronc la question suivante : " Ne croyez-vous pas que l'Intercolonial, en louant la moitié du matériel d'installation que le chemin de fer du Grand Tronc possède à son importante tête de ligne de Montréal, entreprendrait là une chose bien sérieuse ? " Sa réponse fut la suivante : " C'est certainement une grosse entreprise, c'est comme des nouveaux mariés qui louent une très grande maison, mais qu'ils pourront utiliser plus tard."

Nous payons $140,000 par année pour l'usage de cette tête de ligne à Montréal et, l'année dernière, nous avons payé à part cela $168,000, maintenant représentant notre part du coût de l'entretien de cette tête de ligne, soit une dépense de $308,000 par année pour l'usage de cette tête de ligne à Montréal, et nous voulons dépenser $100,000,000 de plus pour détourner de cette route tout le trafic qui se rend à Montréal.

Je désire faire remarquer qu'en critiquant ce projet, je n'ai nullement l'intention de blâmer l'intention de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou du chemin de fer du Grand Tronc, sous ce nom, de pénétrer dans l'ouest. C'est la manière dont on s'y prend pour arriver à ce résultat que je ne trouve pas acceptable. Ce projet me paraît être aussi extraordinaire que contradictoire, et il est une condamnation complète de la politique adoptée par le gouvernement en 1897.

Voyons maintenant quels sont les avantages que le pays devra obtenir en retour de l'aide qu'il accorde à ce chemin ? Cette partie du chemin que l'honorable ministre prétend devoir constituer une magnifique entreprise commerciale, est aussi celle qui doit être construite avec l'aide du gouvernement. Il n'existe aucune entente concernant la réglementation des tarifs, comme celui qui a été obtenu au Manitoba. Le gouvernement ne possède que l'autorité généralement exercée sur les autres chemins de fer. Y a-t-il des tarifs réduits de garantie? Non, il n'y en a aucun de garanti, et comment peut-il y en avoir en présence des statistiques que j'ai soumises à la Chambre ou de celles qui avaient déjà été portées à sa connaissance.

A part cela, je dis que, pour les raisons que j'ai mentionnés, nous n'avons aucune garantie que le trafic sera expédié par les voies canadiennes. Bien plus, on accorde au Grand-Tronc-Pacifique le pouvoir de se lancer dans tous les genres d'entreprises imaginables, et en agissant ainsi, il se peut que l'on finisse par anéantir les entreprises d'un caractère privé, lorsqu'elles pourront entrer en concurrence avec cette puissante corporation.

L'opposition pourrait fort bien, M. l'Orateur, se contenter d'énoncer les objections générales qu'elle peut avoir à cette politique du gouvernement; mais, vu l'importance de la question, il est essentiel que nous fassions connaître notre politique à ce sujet. Je dis d'abord qu'il s'agit dans le cas actuel d'une question au sujet de laquelle n'importe quel parti politique au Canada devrait se procurer le secours et l'assistance des personnes les mieux qualifiées à les donner, et notre politique devrait consister à nous procurer, au moyen d'une commission ou autrement, et de la manière la plus rapide possible, ces conseils et cette assistance qui nous permettraient d'agir avec bon sens et rapidité, en même temps qu'avec toute la prudence voulue. Sujet à cette considération, la politique qui, à mon avis, devrait être adoptée par le pays, devrait être la suivante : le Canada a dépensé plus de $70,000,000 pour la construction de l'Intercolonial et sur ce montant on a employé près de $15,000,000 dans le but de prolonger ce chemin vers l'ouest et d'en assurer le développement.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, en réponse à une question posée par le député de Hants (M. Russell), nous avons l'Intercolonial et il nous faut l'utiliser. Le gouvernement va-t-il vendre ce chemin ou l'abandonner? Va-t-il cesser de l'exploiter, ou va-t-il, au contraire, chercher à le développer et à le prolonger Ce chemin sera-t-il seul parmi tous les grands chemins de fer de ce pays à demeurer stationnaire, car nous devons nous rappeler qu'en demeurant stationnaire, il ne tardera pas à marcher vers sa ruine? Je ne suis pas du nombre de ces pessimistes qui, comme le député de Hants, craignent pour l'avenir de l'Intercolonial. L'honorable député a parlé de pessimisme. A-t-on jamais entendu parler de quelque chose de plus pessimiste que le triste ta-

bleau qu'il nous a fait des perspectives de l'Intercolonial, ou lorsqu'il prétend que le peuple est incapable d'exploiter efficacement son propre chemin de fer? Il a parlé de tripoteurs. Je ne me servirai pas d'expressions de cette nature, même quand elles viennent de cet honorable député, mais puisqu'il parle de l'Intercolonial, je me permettrai de lui demander quel est le tripoteur qui se trouve aujourd'hui dans cette Chambre.

Qu'allons-nous faire de l'Intercolonial? Nous ne sommes pas, je l'espère bien, pour abandonner ce chemin ; nous ne sommes pas pour le vendre et nous ne sommes pas pour le laisser inexploité. Les autres chemins de fer du pays continuent à se développer, pourquoi en serait-il autrement de l'Intercolonial Je suis convaincu que le parti conservateur, le parti qui a eu le courage de construire l'Intercolonial et le Canadien du Pacifique, malgré l'opposition des membres de la droite, je ne crois pas, dis-je, que ce parti refuse de consentir à prolonger l'Intercolonial jusqu'aux rivages de la baie Georgienne. On pourrait arriver à ce résultat, soit en suivant le mode indiqué par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, ou en ayant recours à un autre moyen. L'honorable député (M. Blair) a parlé, et les journaux de ce pays ont discuté la question de l'acquisition du chemin de fer "Canada-Atlantique." Je suis bien convaincu que ce chemin est d'une grande valeur. J'ai fait des recherches à ce sujet, et je puis fournir à la Chambre et au pays certains renseignements sur ce que cette compagnie a accompli depuis six ou sept ans, dans le but de résoudre le problème du transport au Canada. Le Canada-Atlantique s'étend de Depot-Harbour dans la baie Georgienne, à la jonction de Coteau, soit une distance de 342 milles. A part cela, cette compagnie possède un embranchement de 57 milles de longueur qui s'étend de la bifurcation de Coteau à celle d'Alburgh, dans l'Etat du Vermont, représentant en tout environ 400 milles de voie ferrée.

Pour que cette ligne pût pénétrer jusqu'à Montréal, il faudrait la prolonger de la bifurcation de Coteau à celle de Jacques-Cartier, ou autre endroit de même nature pour le raccorder à l'Intercolonial. Le rapport de l'année dernière indique que ce chemin a transporté 9,000,000 de boisseaux de grain, plus d'un demi-million de barils de farine, 12,700 tonnes de bétail vivant, plus de 500,000 tonnes de bois de construction et autre bois et environ 500,000 tonnes d'articles fabriqués et autres. La quantité de marchandises ainsi transportée s'élève à 1,545,000 tonnes.

A l'est de Depot-Harbour et jusqu'à Madawaska, soit une distance de 133 milles, les rampes du chemin sont d'environ 1 pour cent, mais de Madawaska à la bifurcation de Coteau, ces rampes ne dépassent à aucun endroit ½ de 1 pour cent. Actuellement, leurs locomotives remorquent de vingt à vingt-cinq wagons de Depot-Harbour à Madawaska, et de ce dernier endroit à la bifurcation de Coteau, elles remorquent de 60 à 70 wagons chargés de blé. A Depot-Harbour, le "Canada-Atlantique" possède un élévateur d'une capacité de 1,250,000 boisseaux. Il y possède également deux entrepôts de 700 pieds de longueur sur 90 pieds de largeur et des quais d'une longueur totale de 300 pieds, avec une profondeur d'eau de 22 pieds.

Le port a une étendue d'environ un demi-mille, et la profondeur de l'eau y est suffisante pour en permettre l'accès aux plus grands navires qui voyagent sur les lacs, lesquels y sont parfaitement à l'abri par tous les vents et tous les temps.

Une ligne de steamers connue sous le nom de "Canada-Atlantic Transit Company," est exploitée de concert avec le chemin de fer. Cette compagnie est propriétaire de plusieurs grands steamers en acier de 4,000 à 7,000 tonnes, capables de transporter de 130,000 à 275,000 boisseaux de grain, ce qui représente 175 à 275 chargements de wagon. Ces steamers voyagent entre Fort-William et Depot-Harbour. Ils se rendent aussi à Chicago, à Milwaukee et à Duluth, où ils obtiennent des quantités considérables de marchandises à transporter pour l'aller et le retour. Durant la dernière saison, ces navires ont transporté 19,000,000 de boisseaux de grain, deux ou trois millions de boisseaux de ce grain se trouvant généralement en transit.

D'énormes quantités d'autres marchandises sont expédiées chaque année des villes de la Nouvelle-Angleterre à des endroits du Manitoba et de l'ouest, par voie du Canada-Atlantique.

L'année dernière, les recettes brutes de ce chemin se sont élevées à $1,816,946, et les recettes nettes à $569,000, soit un peu plus de $4,000 par mille. Les recettes nettes que la compagnie a réalisées l'année dernière lui ont permis de payer 5 pour 100 sur son capital.

La compagnie possède 45 voitures à voyageurs, environ 1,000 wagons à marchandises, plus de 500 wagons-plateformes et à houille, à part des chasse-neige et autre matériel roulant, ainsi que 60 locomotives.

Les navires sont la propriété de la "Canada-Atlantic Transit Company," et bien qu'il puisse être difficile pour l'Etat de posséder des steamers destinés à toucher à des ports étrangers, je suppose que pour des fins commerciales, bien que je n'aie pas étudié la question très attentivement, que l'on pourrait résoudre une difficulté de cette nature en conservant l'organisation actuelle, c'est-à-dire en laissant la propriété légale de ces steamers à la compagnie, le gouvernement se contentant de posséder des actions et des intérêts dans l'entreprise, de la même manière que le gouvernement anglais en possède dans l'entreprise du canal de Suez.

Que l'on me permette de faire remarquer

M. BORDEN (Halifax).

à l'honorable député de Hants (M. Russell), qui nous a parlé de l'à-propos qu'il y aurait de transporter le grain de Montréal ou Québec à Halifax pour rien, que c'est là le projet qui lui convient parfaitement. Voici 19,000,000 de boisseaux de grain dont il peut s'assurer le transport jusqu'à Halifax en ayant recours à ce moyen ; voici 31,660 wagons remplis de grain, ou près de 800 ou 1,000 convois avec lesquels il peut faire la même chose. Si l'on devait en croire l'opinion émise par l'honorable député (M. Russell), tout ce trafic pourrait être transporté à Halifax sans augmenter considérablement les frais d'exploitation de l'Intercolonial. N'a-t-on pas là une magnifique occasion de mettre en pratique cette idée exprimée par mon honorable ami, et je suis convaincu qu'il sera le premier du côté de la droite à se lever pour déclarer qu'il regrette que cette question ait échappé à son attention, car, sans cela, une proposition de cette nature aurait reçu l'appui le plus sincère de sa part. Il est fait allusion au chemin de fer " Canada-Atlantic " dans ce rapport que j'ai déjà mentionné de la commission industrielle des Etats-Unis.

Une nouvelle route très avantageuse vient d'être établie grâce à cette compagnie de chemin de fer qui a nom : " Canada-Atlantic." De Chicago cette route suit la voie navigable jusqu'aux ports des grands lacs, disons jusqu'à Parry-Sound ; de là, elle se rend par voie ferrée à travers le territoire canadien jusqu'à un endroit appelé le Coteau où le grain est déchargé dans des barges et remorqué par des navires jusqu'à Montréal. Ce chemin de fer a été construit il y a deux ans passés et il y a transporté une énorme quantité de grain. Il a eu pour effet de régulariser jusqu'à un certain point les tarifs de transport par les voies ferrées américaines....Actuellement les routes canadiennes sont les moins dispendieuses, et, durant la dernière saison, elles ont obtenu es tout le grain qu'elle pouvaient raisonnablement transporter jusqu'à Montréal et seul l'insuffisance des moyens de transport océanique a empêché Montréal de faire un volume d'affaires plus considérable.

Tout député qui voudra se renseigner sur la question, peut trouver les témoignages donnés par ce témoin auquel il est fait allusion à la page 412 de ce rapport.

Maintenant, M. l'Orateur, je dois ajouter que je ne tiens pas absolument à ce que le gouvernement fasse l'acquisition du chemin de fer Canada-Atlantique. Je ne fais que préconiser une politique qui, à mon avis, devrait être adoptée et qui vise à prolonger l'Intercolonial jusqu'à un port de la baie Georgienne Il se peut qu'après avoir consulté des experts en la matière on découvre un projet supérieur et offrant plus d'avantage que l'acquisition du chemin de fer Canada-Atlantique. Laissons-le donc. Si, toutefois, l'acquisition du Canada-Atlantique se recommande au jugement des experts, d'après les renseignements que je possède, je crois qu'il devrait en être ainsi, je considère que le prolongement de l'Intercolonial de la bifurcation de Jacques-Cartier à Coteau et l'acquisition du Canada-Atlantique jusqu'à Depot-Harbour, placerait l'Intercolonial dans une situation bien supérieure à celle qu'il occupe aujourd'hui.

Quelles seraient les avantages de ce plan ? Il permettrait au gouvernement de donner à l'Intercolonial une proportion considérable du trafic de l'ouest et d'assurer ainsi au pays un mode de transport direct pour ses produits presque entièrement situé sur le territoire canadien. Il ne serait plus question de soutenir que nous possédons une route absolument canadienne. Voici un chemin de fer qui, à lui seul, transporte 19,000,000 de boisseaux de grain en plus d'une énorme quantité de marchandises. Que l'on achète ce chemin de fer ; que l'on prolonge l'Intercolonial jusqu'à un port de la baie Georgienne, et l'on peut être certain que tout ce trafic sera expédié par les voies canadiennes.

En deuxième lieu, cela aura pour résultat d'augmenter la valeur actuelle de l'Intercolonial, en lui permettant d'obtenir une part du trafic de l'ouest et de ce trafic à longue distance qui est si important, pour les raisons qui ont été énoncées aujourd'hui par mon honorable ami de Hants (M. Russell), avec toute la force et la vigueur qu'il sait mettre dans l'exposé de pareilles questions devant la Chambre.

En troisième lieu, ce projet aura pour résultat de placer les provinces maritimes en relations plus étroites avec la population de l'ouest et par ce moyen le chemin de fer de l'Etat—ou, comme le ministre des Finances l'appelle, le chemin de fer du peuple—aura fait un pas de plus vers l'ouest. Il se reliera directement à la baie Georgienne, à la vie industrielle et au développement incessant de ces vastes territoires de l'ouest.

En quatrième lieu, c'est là le résultat naturel du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. A part cela, c'est un pas de plus de fait et non un mouvement rétrograde au point de vue du principe de la possession des chemins de fer par l'Etat. Nous devons ou renoncer à la nationalisation des chemins de fer, ou donner à notre réseau de chemins de fer possédés par l'Etat le développement considérable que les intérêts commerciaux du pays exigent. Tandis que tous les autres chemins de fer se développent, l'Intercolonial va-t-il rester stationnaire ? Non, M. l'Orateur, je ne le crois pas ; et je suis convaincu que le parti conservateur, après avoir prolongé ce chemin jusqu'au lac Supérieur, comme il sera en état de le faire lorsqu'il sera arrivé au pouvoir, dans un avenir rapproché, le parti conservateur, après avoir ainsi prolongé ce chemin, dis-je, en fera le chemin de fer du peuple dans la véritable acception du mot. Le parti conservateur, qui n'a pas craint de construire le Pacifique Canadien et de relier entre elles les provinces éparses du Dominion, n'aura pas peur de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, et si les besoins du pays l'exi-

gent, jusqu'aux rivages éloignés du lointain océan Pacifique.

Je ne m'attends pas à ce que ce projet reçoive l'approbation unanime des honorables députés de la droite. Je sais toute la frayeur qu'il ont éprouvée dans le passé au sujet de la construction du Pacifique Canadien. Je sais qu'ils auront peur de cette prolongation de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Mais il faut qu'ils aient foi et confiance dans l'avenir de ce pays. Il faut qu'ils apprennent à ne pas craindre que le peuple de ce pays soit incapable d'exploiter son propre réseau. Qu'ils relèvent le courage qui leur a manqué d'une façon aussi désagréable, il y a vingt ans passés ; qu'ils adoptent ce principe d'un chemin de fer possédé par l'Etat et s'étendant tout au moins jusqu'à la baie Georgienne, avec l'espoir de le prolonger plus tard jusqu'au littoral du Pacifique.

Qu'ils nous donnent une preuve qu'ils ont réussi à triompher de cette faiblesse et de ce manque de confiance dont ils ont fait preuve il y a vingt ans passés. Qu'ils cessent de nous parler de voleurs ou de pusillanimité lorsqu'il est question de cette proposition. N'oublions pas que ce réseau est le réseau du peuple ; n'oublions pas que le peuple canadien est capable de se gouverner lui-même ; et que si nous sommes capables de nous gouverner nous-mêmes nous sommes capables d'exploiter ce chemin de fer de manière à le soustraire à l'influence des partis politiques, tout en le laissant sous la juridiction du parlement, dans le sens le plus étendu du mot.

Je sais que des hommes intelligents n'ont pu réussir à accomplir cette tâche dans le passé, mais cela ne m'empêche pas de supposer qu'il est possible de résoudre ce problème avec justice, rigueur et efficacité à l'avenir. Je suis convaincu qu'il est possible de trouver un moyen de soustraire l'administration de l'Intercolonial à la tutelle des partis politiques, ce qui a tant contribué à le tenir à l'arrière plan dans le passé. Faites en disparaître la question de parti pour ne retenir que l'élément politique dans son sens le plus large, afin que l'on sache que c'est là le chemin de fer du peuple, exploité par le gouvernement de ce pays pour le peuple et sous la juridiction du peuple. Nous appuyant sur ce principe, et sans chercher à adopter les théories du roi des Belges ou de tout autre, rendons-nous compte une fois pour toutes que l'Etat possède actuellement au Canada 1,600 milles de voie ferrée.

La proposition que je désire maintenant soumettre, et pour laquelle j'ai besoin de l'aide et de l'assitance d'experts est la suivante : Le Canada contient deux grandes divisions naturelles, l'ouest et l'est. A l'heure actuelle ces deux parties du pays forment, sous certains rapports, deux sociétés différentes. Leurs intérêts commerciaux, bien que différents sous certains rapports, devraient s'harmoniser. Ces deux grandes divisions du pays sont reliées entre elles durant l'été par une magnifique route naturelle, la route des grands lacs ; durant l'hiver elles sont séparées l'une de l'autre par des milliers de milles de territoire inhabité, et il existe une certaine tendance, favorisée par d'excellents moyens de communication établis au sud de notre pays pour que le trafic se dirige du nord au sud au lieu de l'est à l'ouest, comme cela devrait être. Actuellement nous possédons dans l'ouest deux grands réseaux de chemin de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique, et le "Canadian Northern". Dans l'est nous avons trois grands réseaux de chemin de fer ; le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc et l'Intercolonial. Ce vaste territoire inhabité qui sépare l'est de l'ouest—qui, je l'espère, du moins dans sa partie septentrionale,—devra finir par répondre aux espérances que fondent sur elle tout ceux qui, dans cette Chambre, sans distinction de parti, ont vanté sa valeur, et devenir une région aussi prospère que populeuse—ce territoire, dis-je, est relié durant l'hiver par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce chemin de fer, de Fort-William à North-Bay, consiste en une voie qui pourrait être améliorée, qui a coûté des sommes énormes, et pour laquelle on pourrait dépenser avec profit encore beaucoup d'argent. Si j'ai bien compris, les rampes ne sont pas trop fortes ; les courbes sont très favorables sous bien des rapports et il y aurait moyen d'améliorer tout cela sans encourir une trop forte dépense.

Il est certain que ce chemin de fer est capable de tranpsorter un trafic cinq fois plus considérable que celui qui s'y fait actuellement, et j'oserais même dire dix fois plus considérable, si l'on y apportait les améliorations que je viens de recommander. Le gouvernement agirait sagement en achetant ce chemin depuis North-Bay jusqu'à Fort-William, en en faisant une voie publique nationale pour le Canada, administrée par une commission indépendante, en donnant au Grand-Tronc-Pacifique et au "Canadian Northern", ainsi qu'à l'Intercolonial et au chemin de fer Canadien du Pacifique des privilèges de circulation égaux sur ce chemin. Je dis donc, pour cette raison, que c'est gaspiller l'argent public que de construire deux ou trois chemins de fer là où une seule voie ferrée, avec privilèges de circulation, pourrait suffire aux besoins. En achetant ce chemin de fer, vous pouvez placer le Grand Tronc, l'une des plus grandes voies ferrées d'Ontario, en communication directe avec les centres commerciaux et les régions agricoles de l'ouest, dans un délai de moins de six mois. Pour l'objet que j'ai proposé, le gouvernement pourrait ou acheter ce chemin ou y obtenir des privilèges de circulation.

Certains membres de la droite diront peut-être que c'est là un plan impraticable. Je dis, au contraire, qu'il est très praticable, et j'ai discuté la question avec plusieurs spécialistes de chemin de fer qui con-

M. BORDEN (Halifax).

naissent mieux cette question que n'importe quel membre de cette Chambre, si j'en excepte l'honorable député de Lanark (M. Haggart), qui a donné à ces questions beaucoup d'attention. Il est difficile d'accorder à un chemin de fer des privilèges de circulation effectifs sur une voie ferrée qui est sous la gérance d'une autre compagnie de chemin de fer qui lui fait concurrence. Mais si le gouvernement achète ce chemin de fer qui s'étend de North-Bay à Fort-William, il pourra établir et conserver une juridiction indépendante sur ce chemin, et il pourra accorder à ces trois chemins de fer des privilèges de circulation identiques sur cette voie pour lesquels ils devront payer en proportion de l'usage qu'ils en feront ; et des industriels de chemin de fer qui jouissent de la plus haute réputation dans ce pays m'ont dit que ce projet pouvait se réaliser sans aucune difficulté.

Je ne voudrais pas soumettre aucune proposition tendant à briser la chaîne de continuité d'une grande route transcontinentale comme celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais ce n'est pas ce qui aurait lieu dans le cas que je viens de mentionner. A l'heure actuelle le chemin de fer Canadien du Pacifique est propriétaire de ce chemin qui ne transporte qu'un cinquième ou un dixième du trafic qu'il pourrait desservir. Si vous accordez au " Canadian Northern " et au chemin de fer du Grand Tronc, en commun avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, des privilèges de circulation sur cette voie, vous augmenterez son trafic dans une certaine mesure, et vous aurez là, pour plusieurs années à venir, un débouché pour tout le trafic qui sera transporté de l'est à l'ouest au moyen des voies ferrées. Non seulement vous placerez le chemin de fer du Grand Tronc en communication directe avec les centres commerciaux de l'ouest, ainsi qu'avec tous les villages et les villes d'Ontario, mais, grâce au " Canadian Northern ", vous mettrez l'ouest en communication directe avec les villes et villages de cette province.

Je considère que le " Canadian Northern " a autant de droit de devenir un chemin de fer transcontinental que le Grand-Tronc-Pacifique. Son but est d'atteindre le littoral du Pacifique, comme il doit être celui d'atteindre le littoral de l'Atlantique ; et ayant obtenu des privilèges de circulation sur la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de Fort-William à North-Bay, rien ne s'oppose à ce que ce chemin de fer ne soit pas prolongé, dans un avenir rapproché, jusqu'au littoral de l'Atlantique. Actuellement, cette compagnie est en frais de construire une ligne jusqu'à la ville d'Edmonton ; et quant à ce qui concerne la construction d'un chemin de fer à partir de cet endroit pour gagner vers l'ouest, je vous dirai ce que j'en pense avant de reprendre mon siège.

J'ai proposé le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Si nous achetions le Canada-Atlantique, nous pourrions construire un embranchement qui partirait de la bifurcation de Scotia pour aller se raccorder au chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Sudbury. Cette partie du pays a déjà été explorée cinq ou six fois par le chemin de fer Canadien du Pacifique, une fois par le Canada-Atlantique et une fois par le syndicat Mann-Mackenzie. Le coût de la construction d'un chemin de fer à travers cette région est bien connu, ou le gouvernement pourrait s'assurer de leur nature dans l'espace de quelques jours. Grâce à ce moyen, on pourrait non seulement prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, mais on pourrait encore raccorder ce chemin, au moyen d'un embranchement d'environ 105 milles de longueur, à la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui passe au nord du lac Supérieur.

La troisième proposition que je désire soumettre à la Chambre, à titre de bonne politique, serait de réduire les rampes de l'une ou des deux voies qui relient Winnipeg à Fort-William, à la condition d'obtenir le droit entier de réglementer les tarifs et que le chemin de fer du Grand Tronc comme l'Intercolonial aient des privilèges de circulation sur ces voies de Fort-William à Winnipeg. Ces privilèges de circulation pourraient être exercés conjointement par les compagnies, ou si cela était impraticable par suite d'intérêts rivaux, on pourrait avoir recours à une commission indépendante, nommée à cette fin par le gouvernement. Cet arrangement aurait pour résultat de mettre en moins de six mois ou d'un an le chemin de fer du Grand Tronc et son vaste réseau d'Ontario et de Québec en communication directe avec le réseau de chemins de fer et la vie industrielle de l'ouest. Quels seraient les avantages de ce plan ? En premier lieu, il assurerait une nouvelle concurrence dans les tarifs de transport de l'ouest. En deuxième lieu, cela mettrait à la disposition de nos vastes réseaux de chemin de fer la ligne qui existe actuellement de North-Bay à Fort-William, qui peut suffire aux besoins de tous nos chemins de fer durant un grand nombre d'années à venir.

En troisième lieu, il donnerait au public la faculté d'établir les tarifs par le simple fait que l'Intercolonial aurait le droit de se rendre à Winnipeg. Ce plan permettrait au public de posséder et d'exploiter sa propre voie depuis l'ouest jusqu'au littoral, dans le cas de tarifs abusifs, ou dans le cas où la commission des chemins de fer ne réaliserait pas nos espérances dans la régulation et l'établissement des tarifs, ou dans le cas ou le développement du pays, d'ici à quelques années, tendrait à justifier cette politique.

Le quatrième point remarquable de la politique que je propose, est le suivant : Elle serait appelée à venir en aide au Grand Tronc à des conditions raisonnables, afin

de lui permettre de construire une ligne au nord de celle du "Canadian Northern" et aussi à l'ouest qu'Edmonton ou quelque point environnant. Cette aide ne devrait être accordée qu'à la condition que le gouvernement aurait la faculté de fixer les tarifs et aux conditions qui existent dans le contrat actuel, quant à ce qui concerne l'expédition des marchandises par les voies et ports canadiens. De plus, il faudrait que le Grand-Tronc-Pacifique, de même que le Grand Tronc conviendraient que ce trafic serait expédié autant que possible par voie de ces ports. Cette condition devrait être acceptée, non seulement par le Grand-Tronc-Pacifique, mais même par le Grand Tronc, si cela peut être de quelque valeur. Pour ma part, je ne le crois pas, mais je considère qu'il est de la plus haute importance de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, afin d'obtenir une proportion aussi considérable que possible du trafic de l'ouest au chemin de fer national, pour le transporter aux ports de mer canadiens de Québec, de Montréal et des provinces maritimes.

A propos de la ligne projetée d'Edmonton au littoral, je ne crois pas que le peuple canadien demande actuellement la construction de deux chemins de fer dans cette région. Nous savons que le "Canadian Northern" se propose de prolonger son réseau jusqu'au littoral. Sa charte le lui permet et, actuellement, sa voie est en partie construite jusqu'à Edmonton et d'Edmonton en gagnant vers l'ouest. Je répète qu'il faut considérer le "Canadian Northern" comme étant l'un des grands chemins de fer transcontinentaux du Canada. A un endroit quelconque situé de ce côté-ci des montagnes Rocheuses, le "Canadian Northern," et le Grand Tronc devraient se réunir. De cet endroit au littoral, il ne devrait exister qu'une seule ligne. Cette ligne devrait être construite par ces compagnies d'après un marché qui leur accorderait une juridiction conjointe sur le chemin. Et le gouvernement devrait, au moyen d'une garantie, d'obligations, contribuer à son établissement. Dans le cas où l'on ne pourrait en arriver à cette entente, c'est le gouvernement qui devrait construire cette ligne lui-même, en conserver la maîtrise et accorder à ces compagnies des privilèges de circulation égaux sur la voie, pour un nombre d'années déterminé.

Il n'existe aucune raison pour que nous construisions des lignes concurrentes à travers les montagnes Rocheuses, mais il existe une raison de construire le Grand-Tronc-Pacifique à travers l'ouest, parce que cette partie du pays se développe rapidement. Mais à partir d'Edmonton jusqu'au Pacifique, il ne devrait y avoir qu'un seul chemin de fer. Si ces deux grandes corporations, le "Canadian Northern" et le Grand-Tronc-Pacifique—ou le Grand Tronc, puisqu'il s'agit ici en réalité de ce dernier—possédaient des privilèges de circulation égaux sur cette ligne jusqu'au littoral, et que cette ligne serait sous la juridiction d'une administration indépendante, nous nous trouverions à avoir trois chemins de fer transcontinentaux à travers le Canada et je considère que par ce moyen le problème du transport, au moins dans ses grandes lignes, se trouverait résolu pour d'ici à 25 ans.

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

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

Il se peut que l'on constate également qu'il est nécessaire de construire des chemins de fer dans la partie nord d'Ontario, pour assurer le développement de cette région. Il faut commencer par obtenir les renseignements suffisants, et s'inspirer des conseils de la prudence et de la sagesse. A ces conditions, qu'on donne à cette région tout le développement qu'exige sa population. Non seulement vous devez construire ce chemin, vous devez aussi l'exploiter à titre d'entreprise publique. Je considère que ce chemin de fer en étant le propriété de l'Etat, répondrait admirablement aux besoins de la colonisation dans cette partie du pays, et je ne vois aucune raison pour que ce problème ne soit pas résolu de cette manière.

Si, d'ici à quelques années, un tracé praticable était découvert, il ne resterait plus

M. BORDEN (Halifax).

qu'à prolonger ce chemin jusqu'au littoral du Pacifique. Que l'on construire une voie nationale de Québec au littoral. Que l'on n'ait pas peur de se lancer dans l'entreprise, mais qu'on ne le fasse qu'après avoir obtenu tous les renseignements et les données de nature à permettre au gouvernement d'agir en connaissance de cause. Je ne dis pas cela pour obtenir un délai. Une fois que vous aurez obtenu les renseignements et les données nécessaires, je suis d'avis qu'il faudra procéder avec toute la célérité possible et à mesure que les développements de l'ouest le justifieront.

La question sur laquelle je désire attirer maintenant votre attention, M. l'Orateur, est une question au sujet de laquelle il ne doit pas y avoir deux opinions dans cette Chambre et dans le pays. Outillons convenablement nos ports de la baie Georgienne, nos voies navigables, notre route du Saint-Laurent et nos ports du littoral de l'Atlantique. Donnons-leur des têtes de lignes capables de faire concurrence aux ports américains. Faisons même de ces ports des ports libres, si cela est nécessaire, tant à l'est qu'à l'ouest, afin de pouvoir faire une concurrence avantageuse aux ports américains. Donnons-leur des têtes de lignes dans la baie Georgienne, tant à l'est qu'à l'ouest; développons nos voies navigables du Saint-Laurent; développons les avantages qu'offre Port-Colborne, améliorons le port de Montréal, afin d'en faire un port national, un port libre dans la plus complète acception du mot. Faisons la même chose quant à ce qui concerne les ports de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax.

Les contribuables de ce pays n'ont pas peur de dépenser de l'argent, du moment que cet argent est dépensé raisonnablement et avec bon sens. Et je ne connais pas de meilleur moyen de dépenser l'argent public, qu'en l'employant à améliorer nos voies navigables, la route du Saint-Laurent et nos grands ports canadiens. Je suis prêt à appuyer ce gouvernement, ou tout autre gouvernement, qui dépensera de l'argent à cette fin, et qui le dépensera de manière à outiller la population de ce pays pour faire concurrence aux influences énormes qui s'agitent autour de cette question du transport chez nos voisins du sud. Nous n'avons pas raison d'avoir peur de dépenser de l'argent. Pour ma part, cela ne m'effraie pas, et il en est de même pour le peuple canadien. Mais que cet argent soit dépensé raisonnablement et convenablement. Et l'on ne peut trouver un moyen plus sage d'employer les revenus de ce pays, qu'en créant ces têtes de lignes sur les lacs, en développant les ports qui s'y trouvent et auxquels j'ai fait allusion, qu'en améliorant, de manière à la rendre aussi parfaite que possible, la route navigable du Saint-Laurent et en plaçant les ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean, de Halifax, et n'importe quels autres ports nationaux, sur un pied d'efficacité égal à celui de n'importe quel port américain.

J'ai déjà expliqué ma manière de voir quant à ce qui concerne la construction d'une ligne courte par l'Intercolonial à travers le Nouveau-Brunswick.

Il sera bientôt six heures, M. l'Orateur, mais, si ce n'est pas trop abuser de la patience de la Chambre, j'aimerais à terminer mes remarques avant que vous quittiez le fauteuil.

La question des élévateurs dans l'ouest, qui est intimement liée à l'établissement de ces têtes de lignes, est très importante, et le gouvernement aura bientôt à s'en occuper, après avoir consulté les personnes les mieux renseignées à ce sujet. Nous savons que dans les états de l'ouest, le cultivateur qui place son grain dans les entrepôts obtient un certificat, dont la valeur est garantie par l'Etat, et qui représente virtuellement pour la personne en faveur de qui ce certificat est accordé une somme d'argent égale au montant qui y est indiqué. Il peut se présenter à n'importe quelle banque et en retirer le montant immédiatement. Je n'ai pas étudié cette question à fond, mais je considère que c'est là une question dont le gouvernement devrait s'enquérir, afin de voir si un système identique ne pourrait pas être mis en vigueur dans ce pays, afin que le cultivateur de l'ouest qui placera son grain dans les entrepôts puisse recevoir ce certificat dont l'exactitude serait garantie par l'Etat, si nécessaire, ce qui lui permettrait de toucher sans retard la valeur de son grain.

Je comprends que c'est là une question difficile et compliquée. Mais il existe des douzaines de questions de cette importance pour le peuple de ce pays, dont le gouvernement actuel ne s'est pas préoccupé, mais qui auraient été étudiées et soumises à la Chambre sous une forme convenable, si le gouvernement avait mis en vigueur la politique soumise au commencement de la session, et répétée dans le cours du mois de mai dernier. Qu'aucun membre de cette Chambre, ou qu'aucune personne du dehors, ne soit porté à croire qu'il comprend parfaitement cette question des transports. Je ne crois pas qu'il y ait au Canada un seul homme parfaitement au courant de tous les détails de cette question. Pour se rendre un compte exact des difficultés sans nombre qu'elle offre, et être en état de les résoudre, il faudrait réunir en conférence un certain nombre des meilleurs hommes de chemins de fer du pays.

Ainsi, le Canada-Atlantique doit entrer en lutte avec les autres chemins de fer à Duluth et à Chicago, pour obtenir le transport du grain de l'ouest. Ce sont là des questions qui méritent d'être étudiées et résolues, en autant qu'elles concernent l'est du pays. Cette question du droit que possède les cultivateurs de l'ouest d'emmagasiner leur grain pour ainsi dire aux dépens du pays, sans frais, à part ce qui est exigé plus tard en même temps que pour le transport par

chemin de fer—car je crois que c'est là ce qui a lieu dans les états de l'ouest, où les frais d'entreposage, pour une certaine période, ne sont pas payés directement par les cultivateurs qui apportent ce grain, mais sont inclus plus tard dans les frais de transport—toutes ces questions, dis-je, devraient être étudiées Le gouvernement sera peut-être même obligé de prendre les mesures nécessaires pour faire cesser l'encombrement qui règne dans l'ouest et, pour atteindre ce résultat, d'exercer les privilèges de circulation auxquels j'ai fait allusion sur l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg, et d'établir à ce dernier endroit des têtes de lignes additionnelles, à part celles que j'ai proposées pour les ports de la baie Georgiene.

Voilà des prévisions importantes qui devront peut-être se réaliser dans un avenir très rapproché, car nous devrons avoir des récoltes énormes dans le Nord-Ouest, et ce serait, il me semble, rien autre chose que du gaspillage que d'obliger 100,000 cultivateurs à construire 100,000 granges ou entrepôts quand, en leur offrant les moyens de transport convenables, leur grain pourrait être emmagasiné pour une somme nominale dans les élévateurs construits à titre d'entreprise publique.

Je dirai en terminant que c'est là la politique que je serais disposé à adopter. Je prendrais l'avis des experts du ministère ou des meilleurs experts au Canada, et, si cela était nécessaire, des meilleurs experts que ce continent ou tout autre continent peut nous offrir. Et, m'appuyant sur ces renseignements, je serais prêt à procéder d'après les principes que je viens d'énoncer. Ma proposition, comparée à celle du gouvernement, se résume à ceci :

1. Elle réunit à une prompte décision la délibération et la prudence.

2. Elle tend à développer l'Intercolonial et non à paralyser ce réseau.

3. Elle tient compte des dépenses encourues pour l'Intercolonial, ainsi que pour nos voies navigables de l'intérieur, et met ces grandes voies publiques nationales en harmonie avec notre projet. La route des lacs, le Saint-Laurent, les canaux et nos vastes réseaux de chemins de fer se trouvent réunis en un tout harmonieux par la politique que je préconise, tandis que la politique du gouvernement, qui ignore nos voies navigables, qui ne tient aucun compte de nos moyens de communication par les lacs—détruit en même temps l'Intercolonial, ce réseau pour lequel le pays a dépensé $70,000,000—et pour lequel ce gouvernement a dépensé $15,000,000 afin de faire exactement ce que je préconise en ce moment.

4. Elle développe les moyens de transport en suivant les voies qui offrent le moins de résistance, c'est-à-dire par eau et par chemin de fer.

5. Tout en raccordant tous les grands réseaux de chemins de fer au Canada, elle permet d'exercer la seule maîtrise effective sur le transport des produits canadiens par les débouchés canadiens, en permettant aux chemins de fer d'établir une concurrence pour ce trafic.

6. Elle offre un remède immédiat à l'encombrement qui règne sur les chemins de fer de l'ouest, en faisant pénétrer sans retard le Grand Tronc jusqu'à Winnipeg.

7. Elle pourvoit à ce que les développements additionnels apportés dans la construction des chemins de fer de l'ouest établissent non seulement la concurrence nécessaire dans les districts habités, mais ouvre et développe de nouvelles régions.

Voilà, M. l'Orateur, un résumé de la politique que je désire soumettre à la Chambre, comme alternative à la politique proposée par le gouvernement. Cette politique est basée sur une confiance et une espérance absolues dans l'avenir de ce pays ; c'est une politique qui prévoit un développement énorme pour le Canada d'ici à quelques années ; c'est une politique qui, je l'espère, ne déroge pas aux traditions de ce grand parti qui a fait du Nord-Ouest un territoire canadien, qui a réuni les provinces éparses de ce Dominion au moyen d'un chemin de fer qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique, et qui, du commencement à la fin, a toujours ajouté foi et a toujours préconisé une politique nationale, non seulement pour le développement de notre vie industrielle, mais aussi pour arriver à la solution du grand problème des transports dans ce pays.

A six heures la Chambre suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. l'Orateur, un des plus célèbres écrivains français des temps modernes—je crois que c'est Renan—refusa de remettre à ses éditeurs le manuscrit de son premier ouvrage parce qu'après y avoir pensé, disait-il, il en était venu à la conclusion que tout ce qu'il avait écrit avait déjà été dit, et en termes plus élégants. C'est un peu la position dans laquelle je me trouve ce soir—si toutefois il est permis de comparer les petites choses aux grandes. Je sens qu'il m'est pour ainsi dire impossible d'apporter le moindre élément nouveau au présent débat. Cependant, comme j'ai pris une certaine part aux négociations qui ont abouti à ce contrat et que, à tout événement, c'est moi qui ai donné au contrat la forme sous laquelle il a été présenté à la Chambre, je réclame votre indulgence, M. l'Orateur, vous donnant la promesse formelle que je n'abuserai pas trop longtemps de votre patience.

Je m'étais proposé tout d'abord d'exposer le projet dont la Chambre est actuellement saisie; mais autant vaut, ce me semble, réfuter tout de suite en peu de mots certains des arguments que l'honorable chef de l'opposition a fait valoir cet après-midi. Je ne crains

pas de dire que son discours n'a été que le résumé de la contre-proposition mise de l'avant par l'opposition. Que comporte cette contre-proposition ? Abstractivement, elle comporte tout d'abord la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à Parry-Sound, puis l'acquisition par voie d'expropriation de la voie du Pacifique-Canadien, depuis Sudbury jusqu'à Port-Arthur, l'acquisition du droit et la prolongation aux frais de l'Etat de l'Intercolonial en suivant la route projetée de Québec à Edmundston, et de là jusqu'à Moncton.

M. R. L. BORDEN : Je demande pardon à mon honorable ami ; je n'ai pas proposé de prolongation à partir de Québec, mais de quelque endroit dans le voisinage de la Rivière-du-Loup. Mais il va sans dire qu'en cette matière je m'en rapporterais à l'opinion d'experts.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'avais cru comprendre que mon honorable ami désirait qu'on se servît de l'Intercolonial depuis Québec jusqu'à la Rivière-du-Loup et qu'on le prolongeât ensuite, en passant par le lac Témiscouata, jusqu'à Edmundston, et de là jusqu'à Moncton. Or, qu'est-ce que cela impliquerait? Voyons d'abord ce que coûterait l'acquisition de la ligne du Canada Atlantique depuis ici jusqu'à Parry-Sound pour prolonger l'Intercolonial. Il y a quelque temps, cette compagnie s'adressa au comité des chemins de fer dans le but, je crois, d'en obtenir l'autorisation de capitaliser ses obligations ; à cette occasion, l'avocat de la compagnie comparut devant nous et nous apprit que jusqu'à présent le Canada Atlantique avait coûté $17,000,000 à M. Booth. Voilà ce qu'a coûté le prolongement qui va à Parry-Sound, et mon honorable ami n'ira pas prétendre, j'espère, qu'il nous sera possible d'acquérir ce chemin à un prix inférieur à la somme que je viens de mentionner.

M. R. L. BORDEN : J'ai dit, au contraire, que $12,000,000 ou à peu près l'achèteraient.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La somme que j'ai mentionnée représente le coût réel du chemin ; c'est du moins ce qu'a déclaré l'avocat de la compagnie, M. Chrysler. Voyons maintenant ce qui arriverait si, au lieu d'acheter le Canada-Atlantique, nous entreprenions de prolonger le réseau de l'Intercolonial depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Parry-Sound. Il est bien vrai que nous avons acquis le droit de faire circuler nos trains jusqu'à Montréal sur la voie du Grand Tronc, mais il n'en est pas moins vrai que le terminus ouest de l'Intercolonial est toujours à Sainte-Rosalie. Il faudrait donc construire une nouvelle voie partant de Sainte-Rosalie pour aboutir dans le voisinage du Coteau. Cette distance, il faudra la franchir de quelque manière ; dans ce cas voyons ce qu'il en coûtera

Mon honorable ami a dit que la prolongation de l'Intercolonial de Lévis à Sainte-Rosalie, et de là Montréal, avait coûté au pays $15,000,000. Combien nous en coûterait-il pour prolonger ce chemin jusqu'au point de raccordement avec le Canada Atlantique?

M. R. L. BORDEN : J'avais compris dans cette somme le coût des améliorations et de l'outillage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Fort bien ! c'est là le coût présumé du chemin dans l'état où il se trouve actuellement. Or, le prolongement de ce chemin jusqu'au point de raccordement avec le Canada-Atlantique ne saurait être inférieur en qualité au chemin déjà construit jusqu'à Sainte-Rosalie ; par conséquent, ce prolongement coûterait $17,000,000, c'est-à-dire le prix le moins élevé qu'on pourrait nous demander du Canada-Atlantique. Mais ce n'est pas tout. Il faudrait prolonger le chemin depuis Parry-Sound jusqu'à Sudbury, puis acheter les quelques 500 milles de voie ferrée du Pacifique Canadien, depuis Sudbury jusqu'à Port-Arthur. De plus, d'après le projet de mon honorable ami, il faudrait acquérir le droit de faire circuler nos trains sur la ligne du Pacifique Canadien entre Port-Arthur et Winnipeg. Il y a 1,000 milles, je crois, de Sudbury, à Winnipeg—de Port-Arthur à Winnipeg, la distance est de 426 milles, et elle est de 555 milles de Sudbury à Port-Arthur. Quelle dépense cela occasionnerait-il? Une dépense d'au moins $75,000,000. Je serais porté à croire, après avoir entendu le discours prononcé cet après-midi par mon honorable ami, que l'opposition s'est infusé du sang nouveau. Mon honorable ami de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) devait avoir la prescience de ce que l'honorable chef de l'opposition allait dire cet après-midi——

L'honorable M. TARTE : Que mon honorable ami me permette de lui faire observer que j'arrive justement de Montréal.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Laissez-moi terminer ma phrase. Il me semble que mon honorable ami de Sainte-Marie devait avoir la prescience de ce qu'allait dire cet après-midi l'honorable chef de l'opposition, lorsqu'il s'écriait, il y a un an ou deux : "Vous verrez ce que nous ferons l'année prochaine." Je crains bien que cette "année prochaine" ne soit venue pour la gauche. L'honorable chef de l'opposition n'a pas donné la mesure de ses moyens, ou du moins il a fait montre de plus d'attachement à l'enthousiasme de ses jeunes convictions politiques qu'aux principes arrêtés de son âge mûr. Il a complètement oublié ce que le parti conservateur pensait autrefois de la nationalisation des chemins de fer ; il a complètement oublié ce qu'a dit sir John A. Macdonald en réponse à ceux qui, en 1881, à l'époque où l'on s'occupait de prolonger le Pacifique Canadien dans l'ouest, proposaient que ce prolongement fût construit par l'Etat. Ecoutez ce que dit sir John à cette époque-là :

Le gouvernement avait le droit de faire tous ses efforts pour se libérer lui-même et libérer le pays de l'obligation de construire la ligne, et de l'obligation encore plus lourde de l'exploiter. Que chacun examine un instant la nature de ces obligations et la manière dont elles s'imposent et se produisent dans toute entreprise publique. Bien que mon honorable ami ait triomphé de beaucoup d'obstacles sur l'Intercolonial, il est impossible que le gouvernement exploite avec avantage un chemin de fer. Cette exploitation donne lieu à toutes sortes de récriminations politiques. Les hommes que nous employons sur la ligne, à commencer par les portefaix, deviennent des employés publics. Si l'un d'eux est nommé pour une raison quelconque, on dit que c'est un protégé politique. S'il est destitué, on prétend que cela est dû à ses opinions politiques. Si une vache est tuée sur la ligne, le député qui compte sur le vote du propriétaire de cet animal, fait une motion au sujet de l'accident. La responsabilité, les frais, les tracas et les ennuis réservés au gouvernement qui exploite cette ligne, sont tels que, pour ces causes seules, nous avons cru devoir dégager notre responsabilité. Nous en avons eu assez de preuves dans cette Chambre.

Voilà ce que prêchait le très honorable sir John Macdonald en 1880. Comment en un vil plomb l'or pur s'est-il changé? Quel nuage a donc pu obscurcir le rêve de ces messieurs de la gauche au point de leur faire renier leur foi politique et de les faire changer si complètement d'avis ? C'est ce que devra sans doute nous dire l'honorable député qui me succédera.

M. BROCK : Que ne parlez-vous plutôt de votre propre changement de politique ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Notre changement est pour le mieux. Pour faire voir que le parti conservateur ne partage pas l'opinion de mon honorable ami, qu'on me permette de puiser dans la " Gazette " de Montréal, numéro du 13 août, une expression d'opinion au sujet de la nationalisation des chemins de fer. Voici la conclusion d'un article publié dans ce journal et traitant de cette question :

Cela fait voir jusqu'à quel point la possession par le gouvernement est préjudiciable au transport, attendu qu'elle a pour effet d'annihiler pour ainsi dire tout effort tenté dans le but de réformer les tarifs de transport, tandis que sous le régime de la possession par des particuliers, la concurrence provoque constamment la réduction des tarifs.

Je reviens à mon sujet. Quel but s'est proposé le gouvernement en présentant ce projet à la Chambre ? Le projet est-il de nécessité immédiate et urgente ? A-t-on pris les précautions nécessaires pour mener le projet à bonne fin, tout en tenant compte de l'intérêt public ? Ce projet de loi a pour but de procurer au pays, au plus bas prix possible, une grande voie ferrée ouverte à toutes les compagnies de chemins de fer, qui s'étendra d'un océan à l'autre et sera entièrement construite en territoire canadien. La construction de ce chemin de fer aura inévitablement pour conséquence d'ouvrir à la colonisation de vastes contrées dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de Québec, d'Ontario, du Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise, et en ouvrant ces territoires, en développant le pays en tous sens, nous donnerons une réponse victorieuse à ceux qui ont dit et répété que le Canada ne se compose que d'une étroite bande de terre habitable, située au delà de la frontière nord des Etats-Unis d'Amérique.

Inutile pour moi de parler des régions qui devront profiter de la construction de ce chemin, et de vanter les richesses que la nature a prodiguées à ces parties du Dominion. Ce serait m'engager en d'inutiles répétitions que de chercher à le faire quand l'honorable ministre de l'Intérieur a déjà épuisé le sujet dans l'admirable discours qu'il a prononcé ces jours derniers, et où il a affirmé une fois de plus, son droit à parler avec autorité des ressources du Canada.

La lettre même du contrat indique notre intention de construire une ligne d'entier parcours partant de la ville de Moncton, dans le Nouveau-Brunswick, pour se rendre jusqu'aux eaux navigables de l'océan Pacifique. De Moncton à Edmundston, la ligne doit passer dans le centre du Nouveau-Brunswick, et je dois dire ici que l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) m'a fortement impressionné lorsqu'il a démontré, l'autre jour, que Moncton est le centre vers lequel doivent naturellement converger toutes les voies ferrées des provinces maritimes. Il suffit en effet, de jeter un coup d'œil sur la carte pour se convaincre que c'est là que se trouve le centre des chemins de fer non seulement du Nouveau-Brunswick, mais aussi de l'Ile du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse. Depuis Edmundston jusqu'à Lévis, la ligne est destinée à desservir une contrée fertile, en partie colonisée, mais qui depuis des années et des années réclame l'établissement de nouveaux moyens de communication par voie ferrée. La Chambre n'est pas sans savoir que l'Intercolonial longe le Saint-Laurent et qu'il suit le tracé de l'ancienne ligne du Grand Tronc, tracé qui fut établi il y a quarante ans passés. Depuis lors, le mouvement de la colonisation s'est porté vers maints endroits, entre la ligne du Saint-Laurent et la frontière du Maine. Il y a des établisements de colons situés à 40, à 50 et même à 60 milles en arrière de l'Intercolonial, et dont un grand nombre sont encore sans moyens de communication par chemin de fer. Pour quiconque a habité la province de Québec, il est évident que cet état de choses a eu pour effet de détourner la colonisation ; en réalité, cette partie-là de la province a largement contribué à grossir le flot des émigrants qui, il y a quelques années, se sont acheminés vers les Etats-Unis.

Je ne crains pas de le dire, c'est à peine si l'on pourrait trouver dans toute la région

une seule fameille que ne compte pas un, deux, trois de ses membres, et même plus, qui sont à cette heure fixés dans quelque centre industriel de la Nouvelle-Angleterre. Les gens ont réclamé à grands cris l'établissement d'un chemin de fer, et nous nous sommes rendus compte de la légitimité de leur sujet de plaintes. Si je me rappelle bien, il y eut à ce propos, en 1885, un débat dans l'assemblée législative de la province de Québec ; le gouvernement conservateur de l'époque promit d'instituer une enquête et de favoriser la construction d'un chemin de fer à travers cette région-là. La même chose se répéta en 1890 ; il fut alors fait, entre Lévis et Edmundston, des travaux d'exploration à la suite desquels il fut clairement établi que la construction d'une ligne de chemin de fer à travers toute cette région n'offrait pas de difficultés De plus, ce parlement a autorisé la compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick à construire une ligne de chemin de fer entre Lévis et Edmundston. Cette compagnie, le parlement ne lui a pas seulement accordé une charte, il lui a aussi voté des subventions pour l'aider à construire son chemin. Mais ce n'est pas tout. Il y a dans la province de Québec un chemin de fer très important, celui de la Compagnie du Québec-Central, qui n'est peut-être guère connu au de hors; cette ligne part de Québec et se dirige vers le sud en traversant la vallée de la Chaudière, d'où elle se prolonge jusqu'à Sherbrooke après avoir passé par Thetford. A la tête de la direction de ce chemin de fer se trouve M. Grundy, un des hommes les plus versés dans les affaires de chemins de fer qui soient au pays, un homme qui sait toujours pourvoir aux besoins de sa compagnie, un homme enfin qui a donné à ce chemin de fer un tel degré de perfection qu'on le considère aujourd'hui comme une des entreprises les plus lucratives de la province. M. Grundy m'a dit lui-même qu'après avoir étudié la nature du pays entre Lévis et Edmundston, il est prêt à entreprendre lui-même, pourvu que gouvernement l'aide de quelque manière, la construction d'une ligne de chemin de fer entre ces deux endroits. Il y a plus encore. Ce n'est pas sans raison que M. Grundy a foi en la région que doit desservir cette division du chemin de fer. Ainsi, le comté de Beauce est l'un des cinq ou six comtés qui se trouveront dans le voisinage immédiat de la ligne projetée. M. Grundy m'a dit l'année dernière que son chemin de fer a transporté hors du comté de Beauce six millions de livres de fromage et de beurre, et quatre millions de livres de sucre d'érable Or, ce comté est l'un des cinq ou six qui sont intéressés à la construction de cette ligne entre Québec et Edmundston. Je ne veux pas dire qu'ils sont tous aussi riches en ressources que le comté de Beauce, mais ils sont tous, dans une certaine mesure du moins, aussi riches que celui-là. Si un seul comté a donné des résultats que je viens de signaler, que n'est-on pas en droit d'espérer des six comtés qui se trouvent situés entre Québec et Edmundston ?

En arrivant à Lévis, on entre dans le port de Québec. Pas n'est besoin que j'énumère ici les accommodations que ce port offre au commerce maritime. Le port de Québec est peut-être le plus beau qu'il y ait au monde ; c'est un port où les plus grands navires peuvent évoluer en toute sûreté, et l'on sait aujourd'hui que le problème du transport ne sera vraiment résolu que lorsque de grands navires viendront prendre nos produits pour les transporter de l'autre côté de l'océan. De même qu'il nous faut de grands wagons pour transporter nos marchandises, aussi avons-nous besoin de grands navires pour transporter notre fret au delà de l'océan. A l'heure qu'il est, il entre dans le port de New-York des navires marchands d'un tirant de 30 et de 32 pieds d'eau, et l'on est en ce moment à creuser ce port pour lui donner une profondeur de 40 pieds afin de pourvoir à l'acommodation et à la sûreté de grands navires qui y entrent. La nature a pourvu le port de Québec de tous ces avantages, et il n'y aura pas lieu de faire la moindre dépense sous ce rapport. Tout ce que nous avons à faire, c'est de mettre à profit les avantages dont la nature nous a gratifiés.

J'ai observé que le projet qui nous occupe a donné lieu à des insinuations malveillantes à l'endroit de la ville de Québec, et bien que ces insinuations n'aient pas été faites en cette Chambre, j'estime néanmoins qu'il est de mon devoir d'y répondre. J'affirme ici sans crainte d'être contredit que la ville de Québec est loin d'avoir reçu, en ces dernières années, sa part légitime de faveurs. Qu'est-il arrivé ? On a prolongé jusqu'à Montréal la ligne de l'Intercolonial dont le terminus était à Lévis, en face de Québec, et il en est résulté que l'on transporte maintenant dans les provinces maritimes les marchandises prises à Montréal au même prix que si on les prenait à Québec, bien qu'il y ait une différence de 180 milles dans la distance. Autre exemple : Les manufacturiers de Montréal font venir leur charbon des provinces maritimes, tout en ne payant que le même tarif de transport que leurs concurrents de Québec ; mais ce n'est pas tout ; lorsque le charbon est rendu à Lévis, il en coûte autant pour le faire traverser à Québec que pour le rendre à Montréal et l'en ramener par chemin de fer, parce que le tarif de transport par bateau, entre Lévis et Québec, est de quatre cents par 100 livres. Nous ne nous plaignons pas, cependant ; nous nous soumettons à l'inévitable. Nous avons cru que le prolongement de l'Intercolonial était dans l'intérêt du Canada en général ; c'est pourquoi la ville de Québec n'a fait entendre de plaintes ni par la voix de ses représentants en cette Chambre, ni autrement. Nul d'entre nous n'ignore la grandeur des sacrifices que le pays s'est imposés pour faire creuser le lit du fleuve entre Québec et Mont-

réal, et ces travaux de creusement avaient pour objet le transport jusqu'à Montréal d'un trafic dont le centre naturel n'était pas là. La ville de Québec n'a pas fait entendre de plainte à ce sujet. Nous ne nous sommes pas affligés de cela, mais parce que le jour de la justice commence enfin à luire pour Québec, qu'on ne vienne pas dire que nous recevons ce à quoi nous n'avons pas de titre légitime, ce qui ne nous appartient pas à bon droit, ou ce que nous ne voudrions pas qui fût accordé à quelque autre partie du pays.

Il y a plus que cela encore. Notre système de canaux a coûté au pays $83,000,000, et il a fallu payer l'année dernière $317,838 pour le personnel, et $263,768 pour les réparations; de sorte que nous avons à payer l'intérêt de $93,000,000 et, indépendamment de cela, une somme annuelle d'environ $600,000 pour l'entretien de nos canaux.

Cela profite-t-il à Québec ou à quelque partie de l'est du Canada ? M. l'Orateur, toute cette dépense sert à favoriser Montréal, qui se trouve placé à la tête de la navigation intérieure, à favoriser la partie du pays comprise entre Montréal est les grands lacs. Nous n'avons pas fait entendre de plaintes à ce propos. Lorsque ce projet-là fut lancé, Québec ne fit pas entendre la moindre protestation ; nous l'avons agréé parce que nous l'avons cru de nature à favoriser les intérêts du pays, parce que tout ce qui doit tourner à l'avantage du Canada doit également tourner à celui de Québec.

M. l'Orateur, la ligne projetée doit s'étendre de Winnipeg à Québec ; mais est-ce à dire qu'on ne doit l'établir que pour le seul avantage de Québec ? Il faudra que ce chemin de fer communique avec les grands lacs, avec North-Bay et Montréal. Loin d'être hostiles à ce projet, nous espérons qu'il se réalisera. Il est de l'intérêt du pays que tous ces raccordements soient établis, et les citoyens de Québec sont unanimes à en demander l'établissement. Tout ce que nous voulons, c'est qu'on use de justice égale à notre endroit, qu'on nous reconnaisse des droits et des avantages égaux ; cela fait, nous serons satisfaits, quoi qu'il arrive. Je parle en ce moment au nom du district de Québec parce que c'est lui que je connais le mieux, et l'opinion qui y prévaut c'est que les échanges commerciaux entre la province d'Ontario et l'ouest devront nécessairement établir une communauté d'intérêts qui contribuera à cimenter l'union des diverses parties du pays. Nous voulons que le grand nombre de colons de l'ouest qui viennent d'Ontario restent en contact avec leur province d'origine. C'est faire œuvre patriotique, croyons-nous, que d'habituer les jeunes gens qui vont s'établir dans l'ouest à tourner leurs regards vers l'est du Canada, à réserver leur commerce pour l'est du Canada ; et comme leurs sentiments devront subir l'influence de leurs intérêts, nous voulons que leurs intérêts se trouvent au Canada et non dans la république voisine. Nous souhaitons l'établissement de ces relations entre l'ouest et la province d'Ontario, parce que nous savons qu'il tournera à l'avantage de cette province, et que ce qui doit être avantageux pour la province d'Ontario doit l'être également pour tout le Canada.

Il a été d'abord question de la prolongation, à partir de North-Bay, de la ligne du Grand Tronc à travers le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, et s'il fallait en juger d'après les interviewes accordées par certains députés de la gauche, ce projet jouirait d'une grande faveur dans les rangs de l'opposition.

M. BROCK : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il me fait plaisir de savoir que l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) est en faveur du projet. C'est, en somme, celui que l'honorable chef de l'opposition a préconisé cet après-midi—le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Parry-Sound, l'achat de la ligne du Pacifique Canadien, depuis Sudbury jusqu'à Port-Arthur, et le prolongement de Port-Arthur à Winnipeg, ce qui aurait pour effet de faire passer le trafic par North-Bay.

M. BROCK : Le projet est bon.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, pour le trafic d'été. D'après ce projet, le trafic passerait successivement par North-Bay, Toronto et Montréal. Ce serait fort bien en été, mais quel serait votre port d'hiver ? Le trafic se rendrait à Montréal, et en hiver, les marchandises exportées de Montréal s'expédient par les ports de Boston, de Portland, ou de New-York. C'est par là que passent les produits expédiés de Montréal, de novembre à avril inclusivement. Que la gauche réclame certains avantages pour la province d'Ontario, pour cette partie du pays à laquelle elle porte le plus d'intérêt, sauf ensuite à laisser le trafic se diriger vers l'est s'il le peut, fort bien ; mais nous lui disons : Favorisez la province d'Ontario, accordez des avantages égaux à celle de Québec et n'oubliez pas les provinces maritimes.

Les députés de la gauche ont fait peu de cas des observations du très honorable premier ministre lorsqu'il a dit que le privilège de transit est une des raisons qui doivent nous engager à nous créer un débouché pour notre commerce, de façon à nous rendre indépendants des Etats-Unis. Dans quelle situation nous trouvons-nous ? Les Etats-Unis nous font sur le marché anglais une concurrence de jour en jour plus vive. Nos concurrents les plus acharnés sur le marché anglais sont les Américains, et cependant, c'est sur eux que nous devons compter, durant six et même sept mois de l'année, pour transporter nos produits sur ce marché. Est-ce sage ? est-ce prudent ? Comment les exportations peuvent-elles se

faire de Montréal, en hiver, si ce n'est en faisant passer les marchandises par Portland, Boston et New-York ?

M. BROCK : Par Halifax.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment le port d'Halifax pourrait-il lutter contre celui de Portland ? Il est pour ainsi dire deux fois plus éloigné que ce dernier.

M. BROCK : A quoi bon parler alors ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A quoi bon parler ? Est-il possible de méconnaître notre stiuation géographique ? Est-il permis d'ignorer les faits ? Quelle proportion du trafic de Montréal est passée par Halifax? Quelle quantité de grain a été transporté de Montréal à Halifax ou à Saint-Jean ? Quelle quantité de nos produits alimentaires est passée par ces deux ports ? Nos produits ont toujours été invariablement dirigés vers les ports de Portland, d'Halifax ou de New-York. Ce qu'est Portland au Grand Tronc, Boston l'est au Pacifique Canadien. Quoi qu'il en soit, du moment que nous nous comprenons bien, que nous savons sur quel point nos différons d'opinion—c'est-à-dire un prolongement depuis North-Bay jusqu'au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest qui dirigerait le trafic vers la province d'Ontario d'où il prendrait n'importe quelle direction, par opposition à notre projet qui consiste à construire entre Winnipeg et Québec une ligne de chemin de fer qui desservira tous les centre commerciaux situés le long de son parcours ; du moment qu'on donne à Québec l'avantage égal de pouvoir faire concurrence à Montréal et aux autres ports d'exportation, tout est parfait. Voyons quelle serait la longueur respective des deux lignes projetées. De Winnipeg à Québec par le Grand Tronc-Pacifique, en prenant la rivière Saint-Maurice comme débouché, il y a une distance de 1,364 milles. De Winnipeg au point de raccordement avec l'embranchement du Témiscamingue, au petit lac Abittibi, il y a 814 milles ; du petit lac Abittibi à North-Bay, il y a 242 milles, et 662 milles de North-Bay à Québec en passant par Orillia ; c'est-à-dire que la route que préconise l'opposition a une longueur de 1,718 milles, tandis que celle que comporte notre projet n'aura que 1,364 milles de longueur. La ligne Winnipeg-Québec sera donc virtuellement de 400 milles moins longue que l'autre.

Le projet du gouvernement comporte l'établissement d'une grande route nationale avec ports d'été sur le Saint-Laurent et ports d'hiver dans les provinces maritimes. Nous considérons que la grande route nationale du Canada est importante non seulement au point de vue, tout à fait digne d'égards, du reste, des profits qu'on peut tirer du transport des marchandises, mais aussi en ce qu'elle réservera aux Canadiens le transport des produits canadiens tant par terre que par eau. Je m'appuie sur les termes du rapport recommandant l'institution de la commission du transport pour dire qu'il est obsolument impossible que nos grains, nos fruits, notre fromage, notre beurre et notre lard conservent sur le marché anglais le caractère qui leur est propre tant que nous serons obligés de les expédier par les ports américains. Jamais nos produits agricoles ne se vendront au delà des mers au prix auquel leur excellence naturelle leur donne droit, tant qu'on les confondra, sur les marchés de l'univers, avec les produits de qualité inférieure et peut-être aussi falsifiés d'autres pays ; et j'ajouterai, en manière de réponse aux observations que le chef de l'opposition a faites au sujet du fret, que pour nombre d'années à venir, le Saint-Laurent, dans mon opinion, continuera d'être la grande route commerciale du Canada, et que Montréal sera toujours le centre de la navigation fluviale.

Mon honorable ami se rend-il bien compte de ce que signifierait la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à Parry-Sound? Il nous a fait voir cet après-midi de quelle manière l'Intercolonial ferait concurrence au transport par eau ; il nous a dit que M. Wolvin transporte actuellement à Québec, à raison de 3½ cents le boisseau, du blé qu'il va prendre à Duluth, à l'autre extrémité du lac Supérieur. Lorsqu'on aura à faire face à une concurrence comme celle-là, où prendra-t-on l'argent nécessaire au paiement du prolongement de l'Intercolonial? Ce serait courir à notre propre ruine que de vouloir transporter dans de telles conditions jusque dans les provinces maritimes ou même jusqu'à Québec du blé que nous irions chercher à Parry-Sound, au bord de la baie Georgienne. Nous ne le pouvons pas.

Et quand votre ligne sera prolongée jusqu'à Port-Arthur, comment l'alimenterez-vous? Mon honorable ami a dit cet après-midi que le Canada-Atlantique a transporté de Parry-Sound à Montréal, l'année dernière, 19,000,000 de boisseaux de blé. Je ne crains pas d'affirmer qu'il n'y avait pas dans tout cela un seul boisseau de blé canadien. C'était tout du blé américain. Cela étant, comment le projet de mon honorable ami préviendra-t-il l'accumulation du trafic de l'ouest ? Et M. Booth avait obtenu ce trafic à des conditions que le gouvernement ne pourrait pas accepter. Le gouvernement ne pourrait pas faire pour son chemin de fer ce que M. Booth a fait pour le sien. L'histoire est là pour démontrer que l'initiative privée est plus que le gouvernement en mesure de faire prospérer les chemins de fer. J'ai fait connaître il y a un instant ce que pensait sir John Macdonald de la nationalisation des chemins de fer et de l'accroissement de nos obligations par rapport à l'Intercolonial. Or, non seulement sir John Macdonald a exprimé en 1880 les opinions dont j'ai fait lecture à la Chambre, mais en 1897, lorsque ce parlement fut saisi de la question de la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à Mont-

réal, sir Charles Tupper s'exprima comme suit :

L'Intercolonial ne nous coûte-t-il pas déjà assez cher ? Ne pèse-t-il pas déjà assez lourdement sur le pays pour que nous portions encore au débit de son capital une dépense de $7,000,000 qu'il faudra ajouter à toutes celles qu'il a déjà occasionnées ? Je le déclare, il n'était pas possible de se lancer dans une entreprise plus injustifiable que celle-là. . . . .

J'aurais vraiment raison de dire qu'un nouveau prophète a été donné à Israël. Sir Charles Tupper est allé plus loin que cela encore :

Je n'hésite pas à dire que cette entreprise n'offre le moindre avantage ni à l'Intercolonial ni à aucun groupe de la population.

Telle est l'opinion que professait sir Charles Tupper en 1897. Mais nous avons en outre l'opinion exprimée à la même époque par M. Foster, qui était alors un vrai prophète. Voici ce qu'il disait :

Je demande à la Chambre si, dans ces circonstances, il n'aurait pas mieux valu relier l'Intercolonial à Lévis avec les chemins de fer Canadien du Pacifique et du Grand Tronc ; et si en vue de la forte concurrence que l'Intercolonial devait avoir et aura toujours à Montréal, par suite de la longueur de sa route, ce n'eût pas été une économie et un avantage de faire la correspondance à Lévis, au coût d'un million ou plus, au lieu de vouloir faire adopter ce projet au coût de $7,000,000, auquel nous serons irrévocablement liés.

Voilà ce que pensaient il y a quelques années les chefs des forces conservatrices de la Chambre.

Avec ses 1,500 ou 1,600 milles de parcours, l'Intercolonial a coûté au pays environ $70,000,000, et son exploitation se solde par un découvert net de $5,281,000 ; et cependant l'opposition demande que nous le prolongions jusqu'à Parry-Sound. Ces chiffres parlent assez éloquemment par eux-mêmes pour que je me dispense de faire d'autre réponse au chef de l'opposition.

J'aborde maintenant la question de savoir si la réalisation de ce projet est de nécessité immédiate et urgente. La gauche allègue que nous agissons avec trop de précipitation, que nous n'avons pas suffisamment mûri la question, que nous ignorons où cette entreprise va nous conduire et quelle dépense elle va occasionner ; et cependant, ces messieurs de la gauche n'hésitent pas à formuler eux-mêmes un projet dont la réalisation coûterait vingt fois plus cher que celle du projet dont la Chambre est actuellement saisie.

M. BROCK : Vingt fois ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, au moins. Quand l'honorable député aura étudié le projet, il s'apercevra que je n'exagère pas.

Le projet présentement soumis à la Chambre est-il d'importance urgente ? Je m'en rapporterai tout d'abord au témoignage de l'honorable M. Blair, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. C'est lui qui, en matière de chemins de fer, est maintenant le grand prophète de l'opposition ; lui seul s'y entend en fait de développement de chemins de fer. Il semble avoir pris la place de l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) et supplanté l'honorable représentant d'Hamilton (M. Barker). Comme l'honorable chef de l'opposition a cru bon de nous faire part de l'étonnement, de la stupéfaction où l'a plongé l'accueil que la droite a fait au récent discours de l'ex-ministre des Chemins de fer Canaux, il serait peut-être à propos de rappeler à nos honorables amis de la gauche l'accueil qu'ils firent eux-mêmes à certain discours que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux eut l'occasion de prononcer en cette Chambre dans les premiers jours de la présente session. L'opposition ne trouva pas alors pour lui assez de railleries, de lardons ni de mépris. Quelle peut donc être la cause de ce changement radical ? L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux est-il aujourd'hui plus en mesure de parler avec autorité qu'il ne l'était il y a quelques semaines.

J'allais dire ce que pensait l'an dernier l'honorable M. Blair de la nécessité d'une nouvelle ligne transcontinentale ; voici ce qu'il en a dit :

Une seule route transcontinentale ne saunous suffire beaucoup plus longtemps. Personnellement, je voudrais qu'il en fût établi une autre.

Quand? Demain? La semaine prochaine? L'an prochain? Après beaucoup d'hésitation et de réflexion ? Pas du tout ; il la voulait tout de suite, ce soir-là même.

Mais j'en appellerai à un autre témoignage, à celui d'un homme qui connaît quelque peu les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, et dont personne ne songera à contester l'autorité en la matière : je veux parler du haut-commissaire du Canada à Londres. A l'assemblée des représentants des chambres de commerce, tenue l'autre jour, il a dit : " La construction de ce chemin est devenue nécessaire." Cette déclaration confirme le témoignage de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et le pays y attachera une grande importance.

Il me semble que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux—je regrette qu'il ne soit pas ici ce soir—aurait pu expliquer l'attitude prise par le gouvernement autrement qu'en insinuant que le cabinet n'est qu'un instrument aux mains du sénateur Cox. L'honorable député me paraît avoir trop ou pas assez parlé dans cette circonstance. Il a trop parlé s'il n'entendait pas attribuer au gouvernement quelque motif malhonnête. Il n'a pas assez parlé s'il pensait réellement ce qu'il a dit. Par égard pour le pays et pour ses collègues qui le respectent et à qui il est censé porter lui-même quelque respect, l'honorable député est tenu en honneur de s'expliquer. Il importe que l'on sache tout de suite que ce projet n'est pas l'œuvre du sé-

nateur Cox et que ce n'est pas à ce dernier qu'il devra profiter ; il importe que l'on réduise à néant l'insinuation vile et méprisable que nous sommes mus par des motifs inavouables. Si l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux pensait ce qu'il a dit, c'est ici et à cette heure qu'il devrait porter une accusation, s'il en a à proférer, et qu'il devrait la prouver. Il n'est pas juste que ce mot malheureux fasse le tour du pays et serve de thème à tous les écrivassiers conservateurs dans leurs attaques contre le parti libéral. Je mets l'honorable député au défi de porter ou de prouver quelque accusation contre le gouvernement sous ce rapport, et, je le répète, c'est ici le lieu et c'est maintenant le temps où il devrait prouver ses accusations, si toutefois il est en mesure d'en porter contre le gouvernement. Le jour même ou l'honorable député s'est permis le mot malheureux sur lequel j'ai appelé l'attention de la Chambre, on se servait d'une expression semblable sous ce même toit, mais hors de cette Chambre. Il est concevable qu'un orateur parlant sous l'influence de la généreuse hospitalité de l'honorable leader de l'opposition, s'oublie, dans un discours d'après dîner, au point de se servir d'un mot comme celui-là, mais cela est impardonnable de la part de l'honorable député qui avait soigneusement préparé le discours qu'il a prononcé et au cours duquel il a jugé bon de glisser de sang-froid une insinuation aussi dénuée de fondement.

Que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux me permette de lui rappeler la situation dans laquelle il s'est trouvé à l'époque de la discussion de la transaction du chemin de fer du comté de Drummond. Parlant de la manière dont les honorables députés de l'opposition critiquaient la transaction, il a jugé nécessaire de s'exprimer comme suit :

> On appelle cela une spéculation véreuse patente, et l'on me qualifie d'impudent tripotier et d'avocat de la corruption, parce que j'ai exposé ce projet au parlement en ma qualité de membre du gouvernement.

Il aurait certainement bien fait de se rappeler ces paroles quand il s'est servi de l'expression que j'ai signalée.

> Or, M. l'Orateur, on serait presque porté à croire que l'expérience que certains députés ont acquise dans le passé relativement à des imputations de cette nature les aurait portés à être un peu prudents avant de lancer de semblables accusations. Nous savons tous combien il est facile pour les gens d'accuser un gouvernement de spéculations véreuses. Il ne faut pas beaucoup d'éléments pour formuler ces accusations, et, très souvent, on les porte en raison de l'absence de toute objection sérieuse contre les propositions soumises.

Je demande à l'honorable député de répondre lui-même à l'accusation qu'il a lancée et de s'appliquer à lui-même les paroles qu'il a adressées à d'autres. Mais revenons à la question de savoir si la réalisation de ce projet s'impose immédiatement.

Pour se rendre compte de l'urgence qu'il y a en l'espèce, il suffit de bien se rappeler notre situation géographique. On sait qu'une région à peu près inhabitée et d'une étendue d'environ 750 milles sépare aujourd'hui l'ouest de la province d'Ontario et des autres parties orientales du Canada ; que la superficie de cette contrée est d'environ 106,000 milles carrés, et que la population n'y est que de 100,000 habitants, soit d'un habitant à peu près par mille carré.

Il ne faut pas oublier, d'un autre côté, que les immigrants américains affluent là-bas, apportant avec eux les traditions de leur pays d'origine avec lequel ils continuent d'entretenir des relations d'affaires. Il ne faut pas perdre de vue, non plus, que ces gens intelligents et entreprenants deviendront des facteurs dominants dans les centres où ils déploient leur activité. Ils sont naturellement enclins à faire leurs échanges commerciaux dans la république voisine, et l'on peut voir, du nord au sud, des chemins de fer américains surgir et étendre leurs ramifications comme autant de doigts de la main, tandis qu'il n'y a qu'une seule ligne de communication avec l'est. Il est temps, ce me semble, que nous songions à changer cet état de choses. En janvier 1881, parlant du syndicat du Pacifique-Canadien, sir John Macdonald s'exprima en ces termes :

> La non-exécution, due à l'éclosion du scandale du Pacifique, du contrat conclu en 1872 avec sir Hugh Allan, relativement à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, fut un grand malheur pour le pays. Le Nord-Ouest, où l'on ne voit aujourd'hui qu'un petit nombre de colons, à l'extrémité orientale, serait l'heureuse patrie de centaines de mille—au bas mot.

Et plus loin :

> Notre confédération est aussi grande que toute l'Europe, et autant vaudrait dire que le chemin de fer de Paris à Moscou peut répondre aux besoins de toute l'Europe que de prétendre que ce chemin de fer (le Pacifique Canadien) répondra à tous les besoins du Nord-Ouest. Dans la suite des temps il y aura place dans cette région pour autant de chemins de fer qu'il en existe en Europe.

La construction de ce chemin n'aura pas seulement pour effet de stimuler le mouvement de l'immigration vers l'ouest, il contribuera aussi à la colonisation des parties reculées des provinces de Québec et d'Ontario. Autrefois, chacun sait cela, le marchand de bois était le grand agent colonisateur du pays ; il a largement contribué à l'ouvrir à la civilisation. Les premiers colons se groupaient, autant que possible, dans le voisinage du marchand de bois qui leur donnait de l'emploi en hiver, et à qui ils vendaient leurs produits agricoles en été. Si le colon recherchait autrefois le voisinage des marchands de bois et des cours d'eau, il n'en est plus de même de nos jours ; le nouveau colon tient à s'établir à proximité des voies ferrées.

Les explorations et les études que l'on en a déjà faites, démontrent que les nouvelles

régions situées au delà de la ligne de partage des eaux sont susceptibles de nourrir une nombreuse population. J'aimerais, à ce propos, attirer l'attention sur le rapport des personnes que le gouvernement de la province d'Ontario a envoyées dans ces régions-là, en 1900, avec mission d'en faire l'étude complète. La gauche a jugé convenable de se moquer des conclusions du rapport de ces explorateurs ; mais, pour l'avantage de ceux qui tiennent à se renseigner, qu'on me permette de faire connaître les conditions dans lesquelles ces explorations furent faites. Le compte rendu des explorations et des études de la région septentrionale de la province d'Ontario fait voir que ces travaux se firent sous la direction de dix ingénieurs géographes diplômés, dont chacun avait la direction d'un groupe d'explorateurs. On envoya aussi là-bas douze personnes chargées de déterminer la valeur des terres et des forêts, et autant de géologues ; chacun de ces envoyés rédigea un rapport sur le territoire que lui avait assigné l'arpenteur dont il relevait. Au rapport de chacun de ces explorateurs, excepté à ceux d'un évaluateur et de deux géologues, se trouve annexé un affidavit ou une déclaration solennelle certifiant la véracité et l'exactitude du rapport. Quatre des ingénieurs firent une déclaration de ce genre ; un autre mourut avant d'avoir terminé son rapport. Les cinq autres ne paraissent pas avoir certifié sous serment l'exactitude de leurs rapports, mais ils sont tous si avantageusement connus dans toute la province que nul ne peut songer à révoquer en doute leur honnêteté et leur bonne foi. Ce sont MM. Alexander Niven, d'Haliburton, T. B. Speight, de Toronto, Walter S. Davidson, de Sarnia, H. B. Proudfoot, de Fort-William, et David Beatty, de Parry-Sound

Ces rapports font connaître l'immensité des ressources de cette région ; ils nous apprennent qu'il se trouve au nord de la ligne de partage des eaux une belle contrée susceptible de produire tout ce que produit la partie orientale de la province d'Ontario, que le sol de cette contrée est en tous points semblable à celui du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et que, de plus, il est couvert de riches forêts. Qu'on me permette, à ce propos, d'appeler l'attention sur le développement de l'industrie de la pulpe en ce pays. De 1891 à 1901, de vingt-quatre qu'il était, le nombre des pulperies s'est élevé à trente ; le nombre de leurs employés s'est élevé de 1,025 à 4,550, et leurs salaires, de $292,000 à $1,587,000 ; de $1,000,000 qu'elle était en 1891, la valeur des produits des pulperies atteignit en 1901 le chiffre de $6,176,000. Ce chemin de fer dût-il seulement nous permettre de coloniser cette partie-là du Canada, nous aurions encore raison de nous imposer des sacrifices pécuniaires pour le construire. Mais nous avons encore d'autres raisons.

M. FITZPATRICK.

Les honorables députés de la gauche prétendent que nous nous hâtons trop de construire ce chemin, que nous manquons de renseignements, que nous agissons avec une précipitation inconsidérée, sans nous soucier des conséquences, sans avoir la moindre idée des dépenses qui découleront de l'entreprise. En consultant les journaux de la Chambre, ces messieurs verront qu'en 1872, le parlement a résolu, à une très forte majorité, de mettre à la disposition du gouvernement une somme de $30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre pour servir à la construction du Pacifique Canadien, outre 20,000 acres par mille pour l'embranchement sur le Nipigon. Sir Charles Tupper disait en 1880 :

M. l'Orateur, je rappellerai à la Chambre qu'on s'attendait à cette époque-là, et c'est peut-être encore cela qui sera fait, à ce que, à partir du lac Nipissing et dans la direction de l'ouest, la ligne du Pacifique Canadien passât au nord du lac Nipigon c'est pour assurer la construction d'une voie de communication entre le lac Supérieur et la ligne principale qu'il fut voté une concession de 25,000 acres de terres par mille pour 120 milles de voie ferrée.

Voici en outre ce qu'on lit dans le rapport officiel de 1872, c'est-à-dire, d'il y a trente ans :

Sir Hector Langevin cite le rapport des explorations pour démontrer que la meilleure route à suivre en allant vers l'est, à partir du fond du lac Supérieur, consisterait à passer sur le plateau nord de la ligne de partage des eaux.

La carte géographique indique que le faîte de partage des eaux se trouve au nord du lac Nipigon. Si le gouvernement d'alors était déjà en possession de ce renseignement, peut-on nous reprocher à nous qui sommes encore mieux renseignés, de vouloir réaliser, en l'an de grâce de 1903, un projet dont il était déjà question à cette époque-là?

N'importe-t-il pas aussi, que ce pays remplisse ses obligations envers l'ouest et le Manitoba ? N'importe-t-il pas de tenir compte des progrès accomplis dans cette partie-là de notre pays ? Prenons quelques chiffres pour comparer ce qu'elle était en 1901 à ce qu'elle était dix ans auparavant. En 1891, il y avait environ 1,010,000 acres de terre ensemencés de blé ; il y en avait environ 2,495,000 en 1901. En 1891, il y avait environ 64,000 acres de terre ensemencés d'orge ; il y en avait 162,500 en 1901. Durant la même période, l'étendue de terre ensemencée d'avoine s'est portée de 218,000 à 833,000 acres. En 1901, notre excédent de blé était de 45,000,000 de boiseaux ; en 1902, il s'élevait à 50,000,000 de boisseaux, et l'on a lieu de s'attendre à ce qu'il soit de 59,208,000 boisseaux en 1906, et de 99,300,000 boisseaux en 1901. Comment ferons-nous pour transporter cet excédent ? Ce nouveau chemin de fer ne sera pas terminé avant 1898. Allons-nous laisser subsister le présent état de choses et dire à nos compatriotes du Nord-Ouest : Portez vos regards vers le sud ; exportez vos produits par les

routes américaines, car nous ne vous mettrons pas en mesure de faire vos échanges commerciaux avec vos frères de l'Est ?

J'aborde maintenant la question du contrat intervenu entre la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique ou ses représentants et le gouvernement, sous l'empire duquel cette ligne doit être construite depuis Winnipeg jusqu'à Moncton et, lorsque la construction en sera terminée, être affermée et exploitée par le Grand-Tronc-Pacifique. Qu'est-ce à dire ? Cela signifie que la division est du chemin sera contruite au plus bas prix possible, et que tout y sera de première qualité. Comment cela, dira-t-on ? Parce que le gouvernement se procurera aux meilleures conditions l'argent nécessaire à la construction du chemin, et parce qu'il sera exercé une surveillance efficace sur les devis et sur les travaux qui seront exécutés en conformité de ces devis. Cette surveillance s'exercera de la manière prévue à la clause 7 du contrat où il est stipulé que les travaux devront être exécutés de façon à satisfaire et l'ingénieur de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique et celui du gouvernement. Ainsi, cette double surveillance est une garantie que le chemin sera de la meilleurs qualité et que la construction en sera effectuée aussi économiquement que possible.

Bien plus, il n'y a pas ici de promoteurs intéressés à réaliser des profits ; il n'y a pas de compagnie de construction qui cherchera à gagner des millions de dollars à même cette entreprise ; il n'y aura pas de sacrifice de capital-obligations, pas de majoration du capital-actions ; il n'y a pas d'individus intéressés à accumuler des fortunes aux dépens du public. J'aborde, maintenant, les articles du contrat relatifs à la construction, et d'abord j'appelle l'attention sur l'article 5, qui dispose :

5. La division de l'est sera construite par le gouvernement et à ses frais, en suivant le tracé et les plans et devis, qu'il déterminera en veillant à la rectitude de la voie, à la praticabilité des pentes et à la disposition convenable des courbes.

L'article 8 statue :

8. La construction de ladite division est sera mise en train dès que le gouvernement aura fait les études et arpentages et établi les tracés, et devra être parachevée avec toute la diligence raisonnable.

L'article 7 statue sur la direction générale qu'exerceront la Compagnie du Grand-Tronc Pacifique et le gouvernement sur les devis et les travaux à exécuter. L'article 6 décrète :

6. La compagnie s'engage à construire, entretenir et exploiter ladite division de l'ouest, et à entretenir, affermer et exploiter ladite division de l'est, aux termes et conditions et de la manière ci-après énoncés.

Voyons, est-ce que ces dispositions dénotent de l'imprudence ? Trahissent-elles trop de précipitation ? Accusent-elles le mépris des intérêts publics ? D'abord, il y est décrété que le tracé sera établi d'après les plans, devis et profils exécutés par le gouvernement ; que tous ces travaux s'exécuteront, aussitôt que le gouvernement aura fait les études et levés de plans et déterminé le tracé de la route, et que tous ces travaux se feront avec la diligence légitime. Il n'y a pas de délai fixé ; le gouvernement procédera avec délibération, après instruction convenable, et lorsque cette entreprise sera accordée, il se trouvera en possession de devis qui lui permettront d'exercer une direction convenable sur les travaux. En outre, l'article 7, qui à mes yeux, est une des clauses les plus importantes de ce traité, dispose que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement exerceront une direction collective. Cette disposition législative assurera infailliblement une direction efficace et une construction économique; car si la Compagnie du Grand Tronc s'oblige à payer 3 pour cent sur chaque dollar dépensé pour ces travaux de premier établissement, elle est intéressée à ce que ces deniers soient utilement dépensés et à ce qu'ils lui rapportent des bénéfices de cent pour cent. En outre, il fallait pourvoir ici à la construction de la section de l'ouest et à l'exploitation de la section de l'est, et à ce que ces deux choses se fissent simultanément. Il fallait stipuler, comme condition du concours financier accordé par l'Etat pour la construction de la section de l'ouest, que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique exploiterait la ligne de l'est se prolongeant jusqu'à Moncton.

Si le gouvernement ne construisait pas cette ligne de Winnipeg à Moncton, dans quelle situation se trouverait-il, relativement au Grand-Tronc-Pacifique ? Infailliblement, il aurait fallu autoriser la compagnie à construire sa ligne de North-Bay à Winnipeg ; car on ne saurait guère exiger d'elle qu'elle consacre ses capitaux au développement de l'ouest, sans avoir les moyens de le relier à son réseau de l'est d'Ontario.

L'honorable député s'écriait dernièrement : "Il est incroyable que le gouvernement s'engage à construire ce qu'il appelle la section la plus pauvre, de Winnipeg à Moncton, tandis qu'il abandonne la section la plus rémunératrice à une compagnie privée." Et cependant, l'honorable député ne nous a-t-il pas proposé, cette après-midi même, d'acheter la section du chemin de fer Canadien du Pacifique, au nord du lac Supérieur ? Est-ce donc là une section rémunératrice ? Quels profits donnerait l'exploitation de ce tronçon du chemin de fer Canadien du Pacifique ? Que devient alors l'argument de l'honorable député, qui prétend que nous construisons la partie peu rémunérante du réseau, tandis que nous abandonnons la partie rémunératrice du même réseau au Grand-Tronc-Pacifique ? Je prétends que le traité sous l'empire duquel la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique obtient le concours financier de l'Etat pour la construction de son réseau au Manitoba et

dans les Territoires du Nord-Ouest, aux conditions stipulées au contrat et sous condition qu'elle exploitera la section de l'est, ce traité, dis-je, est dans l'intérêt du pays en général. Ici, je dois appeler l'attention de la Chambre sur l'article 14, qui donne l'interprétation du mot "dépenses" appliqué à la partie de l'est. L'article 15 donne la définition de l'expression "coût de construction", et l'article 16, dit ce qu'il faut entendre par le mot "amélioration". Il est statué que le coût des travaux de premier établissement comprendra l'intérêt des sommes dépensées au fur et à mesure du progrès des travaux, de sorte que, durant l'intervalle s'écoulant jusqu'au parachèvement des travaux, l'intérêt est ajouté au compte du capital ; et la garantie de l'Etat se rattache aux trois quarts du coût de la construction, l'intérêt, au cours de l'exécution des travaux, faisant partie du coût.

L'article 16 statue sur les améliorations, c'est-à-dire qu'au cours de l'exploitation, on peut constater qu'il importe d'apporter quelques modifications à la plateforme de la voie ferrée, ou d'effectuer certaines améliorations imputables sur le compte du capital. A cet égard il est statué qu'il ne sera effectué aucune modification sauf du consentement de la compagnie qui exploite la voie ferrée ; mais que celle-ci paiera trois pour cent d'intérêt sur ces dépenses ainsi que sur les frais généraux des travaux de construction.

J'en viens à la question de l'exploitation. L'article 20 décrète que lorsque la section de l'est sera complétée, elle sera affermée et exploitée pendant cinquante ans. L'article 23 contient une disposition fort importante, sur laquelle j'appelle l'attention de la Chambre, parce qu'elle semble avoir échappé à l'attention de ceux qui ont discuté ce traité jusqu'aujoud'hui.

Le bail relatif à la section de l'est devra contenir toutes les dispositions nécessaires et convenables exigées par le gouvernement pour assurer, durant toute la durée du bail en question, le bon entretien et la bonne exploitation de cette section.

On a exprimé des doutes sur la question de savoir si la compagnie exploiterait la ligne de Winnipeg à Moncton et si, après qu'elle aura été mise en possession de cette partie du réseau, elle continuerait son exploitation et se conformerait aux stipulations du bail, au cas où elle ne réaliserait pas de profits. Voici le fait que je tiens à signaler : c'est que d'abord, comme première garantie, la compagnie est tenue de mettre de côté et d'attribuer à la division de l'est $5,000,000 sur les $20,000,000 qu'elle consent à dépenser pour l'outillage. Ainsi l'outillement de la voie jusqu'à concurrence de $5,000,000, d'après les stipulations du traité, est la garantie que la compagnie exploitera la ligne entre Winnipeg et Moncton. Au cas où elle manquerait de faire l'exploitation de cette ligne il sera en notre pouvoir de prendre cet outillage jusqu'à concurrence de $5,000,000 que nous aurons sur la section de l'est et de l'utiliser pour les besoins du chemin de fer. Nous avons, toutefois, une autre garantie encore supérieure à celle-là ; garantie absolument parfaite et qui n'est subordonnée qu'au soin que le gouvernement apportera, à l'avenir, à sauvegarder les intérêts et les droits du Canada, et la voici : Winnipeg est la limite orientale du prolongement du chemin de fer vers l'ouest. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique construit et exploite la partie du réseau, de Winnipeg à l'océan Pacifique. La limite du raccordement oriental dans l'Ontario est North-Bay.

L'espace intermédiaire qu'il faut franchir pour exploiter ces deux réseaux simultanément, la clef de la situation se trouve entre nos mains. Nous sommes les maîtres du chaînon qui relie les deux réseaux ; et si la compagnie n'exploite pas la ligne de Winnipeg à Moncton, le parlement fera en sorte qu'elle n'exploite pas la ligne de Winnipeg à North Bay ; et voilà comment il se fait que nous sommes maîtres absolus de la situation. Le chaînon qui raccorde les deux réseaux est entre nos propres mains ; la clef de la situation est en notre pouvoir, et le parlement n'a autre chose à faire, à l'avenir, que de sauvegarder les intérêts du Canada, en veillant à ce que ce chemin de fer soit exploité.

Au cours de ses observations, cet après-midi, le chef de l'opposition a affirmé que comme de raison, le grain chercherait un débouché par la voie des grands lacs, et qu'après avoir atteint Port-Arthur, il se dirigerait vers Midland, qui est un terminus du Grand Tronc, puis de là à Montréal, et qu'ainsi tout ce projet aboutirait à l'avortement. Eh bien ! non, il n'en sera absolument rien. Si le grain prend la route de Winnipeg à Port-Arthur, comme il le fera, je crois, dans un avenir rapproché, puis de là, à travers les grands lacs, jusqu'à Midland et Montréal, alors tant mieux. Ce serait l'exécution littérale des stipulations du traité. Montréal n'est pas un port étranger; c'est un port canadien ; Montréal est la métropole commerciale du pays. La prospérité de Montréal reflète celle du Canada, et chaque boisseau de blé du Nord-Ouest qui trouve un débouché par la voie de Montréal, est autant de gagné pour le pays.

M. R. L. BORDEN : Ce que j'ai fait observer, c'est que, lorsque le grain arriverait au littoral de l'ouest, au lac Supérieur, il prendrait soit la direction de Montréal soit celle de Portland, sans qu'il soit porté la moindre atteinte à cette stipulation du traité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je reviendrai plus tard sur la question de la route du grain, et pour le moment, je me contente de dire qu'il ne prendra pas une double direction. Du moment que les transports auront été améliorés au Nord-Ouest, le grain ne suivra qu'une seule direction, à partir du lieu de production jusqu'au point

de destination. Quand le grain sera sorti de l'entrepôt, il n'y aura qu'un seul connaissement direct, du point de production au lieu de destination, et le transport du grain s'effectuera, en territoire canadien, à bord de vaisseaux canadiens, par voies navigables canadiennes, et de là à Liverpool, pourvu que les stipulations du contrat soient exécutées.

M. BARKER : L'honorable ministre de la Justice pense-t-il qu'il y aura un connaissement direct pour le blé qui demeure à Port-Arthur tout l'hiver ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le blé qui reste à Port-Arthur se rendra, par la voie des grands lacs, à Midland et à Montréal, et si cela arrive, nous en serons enchantés.

M. BARKER : C'est de Port-Arthur que le grain sera mis en route ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, si le grain suit une double direction ; mais s'il n'y a qu'une expédition par la route de Port-Arthur, les choses se passeront comme je viens de le dire. Je reviendrai plus tard sur cette question ; car, à mon sens, les avis exprimés par de simples amateurs en fait d'entreprise de chemins de fer ne sauraient avoir autant d'importance que les opinions d'hommes versés dans ces matières.

M. OSLER : Le ministre de la Justice est un expert amateur, en fait de chemins de fer, je suppose.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, je ne suis ni expert ni amateur.

M. OSLER : Voilà ce qui explique ce que le ministre vient d'avouer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand j'aborderai la question de l'itinéraire, je citerai des opinions de gens autorisés que la Chambre saura, j'en suis sûr, apprécier, et qui ont bien autant de valeur que les avis exprimés par certains individus qui affectent de parler avec une autorité qu'ils ne possèdent point. A l'égard de la division de l'est, je le répète, le gouvernement n'est pas désarmé ; il a cette garantie de $5,000,000, et ce qui est encore mieux, nous sommes les maîtres du seul raccordement entre le Grand Tronc dans l'est et le Grand Tronc-Pacifique dans l'ouest et ce chaînon de raccordement entre les deux réseaux ne peut être établi qu'avec notre consentement.

De Winnipeg ou de quelque point de la division est, la ligne sera construite jusqu'à l'océan Pacifique. Afin d'établir le raccordement avec le prolongement de l'ouest, il y a ici une double division : celle des montagnes et celle des prairies. La division de l'ouest sera construite par la compagnie d'après des plans et devis qui seront soumis à l'approbation du gouvernement. La compagnie commencera les travaux immédiatement et elle devra les terminer en cinq ans, à dater du 1er décembre 1903. Une autre stipulation du traité, c'est que le type du chemin de fer, pour la section de Winnipeg à l'Océan Pacifique, devra être semblable à celui du chaînon du Grand Tronc, de Montréal à Toronto.

En outre, il est statué que le chemin de fer, sur tout son parcours, de Port-Simpson à l'océan Atlantique aura l'outillage voulu pour répondre à tous les besoins du trafic. Afin de garantir l'exécution des stipulations du traité, il y aura un dépôt de $5,000,000, ainsi que prévu par l'article 12. Je tiens à bien mettre en relief cette disposition puisque le chef de l'opposition nous a dit, cet après-midi, que ces $5,000,000 déposés à titre de garantie pourraient être versés à la compagnie par le gouvernement, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Citons l'article 13 du traité :

> Le gouvernement devra remettre le dépôt à la compagnie, lors du parachèvement de la construction de la section de l'ouest et de l'outillage primitif de tout le réseau du chemin de fer, aux termes des présentes. Toutefois, s'il est établi, à la satisfaction du gouvernement, que ce dépôt pourrait être utilement affecté au parachèvement de la construction et de l'outillage en question——

L'article ne dit pas que ces $5,000,000 pourront être payés au fur et à mesure de l'avancement des travaux, mais afin d'assurer le parachèvement des travaux.

> ——et qu'on entend l'affecter à ces fins, le gouvernement pourra remettre ce dépôt par versements partiels dont on pourra convenir ; mais si la compagnie manquait de remplir ses obligations relativement à la construction de la division de l'ouest et à l'outillage primitif de toute la ligne du chemin de fer, aux termes du présent contrat, pris intégralement, alors ladite somme sera confisquée au profit du gouvernement pour l'usage de Sa Majesté le roi.

On le voit, il ne s'agit nullement ici d'effectuer des remises, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Le député d'Hamilton (M. Barker) a formulé une proposition, à laquelle le chef de l'opposition a donné son adhésion : c'est que ce matériel de $20,000,000 pourrait être loué ou affermé, et qu'ainsi il ne pourrait nullement être utilisable à titre de garantie en faveur de l'Etat. Je l'avoue, si pareille proposition n'avait pas été formulée par un légiste aussi éminent que le député d'Hamilton et sanctionné, je crois, par le chef de l'opposition, je n'aurais pas hésité à déclarer ici que cet argument ne tient pas debout.

M. BORDEN (Halifax) : De quoi s'agit-il? Je n'ai pas bien saisi la question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit de cette proposition-ci: que l'outillage de $20,000,000 pourrait être loué ou affermé, et n'étant pas la propriété de la compagnie, il ne serait pas utilisable à titre de garantie.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas avoir touché à cette question, cet après-midi.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est au cours des observations du ministre de

l'Intérieur, que l'honorable député a exprimé cet avis. Sans doute, il n'a pas touché à la question cet après-midi; il est trop bon avocat pour oser formuler pareil argument.

L'article 11 porte:

La compagnie devra faire le tracé, la construction et l'outillement de la division de l'ouest dudit chemin de fer, d'après un type non inférieur à celui de la ligne-mère de la Compagnie du Grand Tronc, entre Montréal et Toronto.

Ainsi la compagnie sera tenue de faire l'outillement de sa ligne de chemin de fer, d'après un type semblabe à celui du Grand Tronc.

L'article 12 décrète

12. La compagnie sera tenue de déposer entre les mains du gouvernement dans les trente jours qui suivront la date où seront sanctionnés l'acte confirmatif du présent contrat et l'acte constituant en corporation la compagnie ci-après désignée, cinq millions de dollars en argent ou en valeurs admises de l'Etat, ou partie en argent et partie en telles valeurs, au choix de la compagnie, à titre de garantie pour assurer la construction de la division de l'ouest et le premier outillement de toute la voie ferrée ainsi qu'il y est pourvu par le présent contrat.

Ainsi, il y a ici la garantie que la compagnie affectera $20,000,000 à l'outillement de sa ligne; et cependant, on prétend qu'elle pourrait remplir cette condition, en louant ou en affermant l'outillage qu'elle placera sur la ligne.

L'article 13 dispose que :

Le gouvernement devra remettre ce dépôt à la compagnie, lors du parachèvement de la construction de la division de l'ouest et de l'outillement original de toute la ligne du chemin de fer, aux termes des présentes.

L'article 19 décrète :

Afin de permetttre au gouvernement de déterminer lec oût de la construction dudit chemin de fer ou d'une partie quelconque d'icelui, ou le coût de l'outillage fourni ou du gain net du chemin de fer, ou de quelqu'une ou quelques-unes de ses parties, en exécution du présent contrat, le gouvernement aura droit à son gré et à toutes époques, de faire par l'entremise des agents, ingénieurs, comptables et inspecteurs qu'il désignera pour cette fin l'inspection des livres de compte, feuilles de paye, contrats, correspondances, ainsi que de tous autres livres, écritures et documents dont l'inspection peut être jugée nécessaire pour arriver à la détermination dudit coût ou dudit gain net.

Cet article attribue au gouvernement le droit de faire enquête dans le but de constater le coût de l'outillage établi; et nonobstant cela, on prétend que cet outillage pourrait être affermé !

L'article 22 décrète :

22. La compagnie sera tenue d'outiller les deux divisions de ladite ligne de chemin de fer d'un matériel roulant, moderne et complet, suffisant amplement à l'exploitation efficace et au transport de toutes les catégories de trafic à la satisfaction du gouvernement et l'outillement primitif pour le chemin de fer une fois parachevé équivaudra au moins à la somme de vingt millions de dollars, dont une proportion de cinq millions au moins sera établie pour l'exploitation de la division de l'est de ce chemin de fer, et ces cinq millions de dollars valent de matériel roulant, ainsi que tous les renouvellements de ce matériel et le matériel neuf seront marqués comme affectés à ladite division de l'est et seront censés faire partie de l'outillage de cette division de l'est du chemin de fer, durant ladite période de cinquante ans et seront utilisés à titre d'outillage y appartenant suivant la pratique ordinaire des administrations de chemins de fer, durant ladite période de cinquante ans.

Et en présence de ce texte si clair, on prétend que la compagnie peut se conformer à la disposition portant qu'elle devra établir sur sa ligne un outillage valant $20.-000,000, en affermant ou en louant cet outillage.

L'article 34 dispose :

34. Vu que les obligations à être garanties par le gouvernement ne pourvoient qu'à une partie des frais de construction de la division de l'ouest, la compagnie par les présentes s'engage à faire garantir ses obligations par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada pour le reste des frais de construction de ladite division de l'ouest, à l'exclusion des vingt millions de dollars requis pour l'outillage primitif.

Et voici le dernier article du contrat, l'article 35 (a) :

Une hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, l'outillage et les biens, les péages, droits et privilèges de la compagnie, y compris tout l'outillage et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir (mais à l'exclusion des embranchements de plus de six milles de longueur ou des recettes en provenant et des privilèges s'y rattachant ou du matériel roulant additionnel qui pourra de l'assentiment du gouvernement avoir été désigné et marqué par la compagnie comme constituant l'outillage d'iceux, et à l'exclusion des navires ou de toute concession de terres par les municipalités ou les provinces, à titre d'encouragement ou de subventions à ladite compagnie, pour des fins autres que celles de son chemin de fer) pour assurer le rachat de ladite émission de premières obligations hypothécaires garanties par le gouvernement.

La compagnie s'engage à nous donner une hypothèque sur le chemin de fer et son outillage et cependant on prétend qu'elle peut se conformer à cette stipulation du traité, en louant l'outillage.

L'article 35 (b) décrète :

(b.) Une hypothèque qui sera une charge de deuxième ordre sur les biens couverts par l'hypothèque visée par le paragraphe 35 (a), sauf le matériel roulant constituant l'outillage de la division de l'est pour assurer le remboursement des obligations que doit garantir la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada.

Ici on exempte de l'hypothèque l'outillage de la division de l'est ; mais à quoi cette exemption, si l'outillage en question n'appartient pas à la compagnie ? D'ailleurs, à mon avis, l'article 37 fait cesser toute équivoque à cet égard :

La compagnie sera tenue d'acheter tous les matériaux et les fournitures nécessaires à la

construction de la section de l'ouest et à l'outillement de l'ensemble de ladite ligne de chemin de fer, des producteurs canadiens.

Je le répète, je n'aurais pas cru que cette objection valût la peine d'être discutée, si elle n'avait été formulée par certains députés de la gauche. Je me suis même donné la peine de consulter un jurisconsulte sur cette question. Lorsque ce traité a été rédigé, je voulais y stipuler que l'outillage serait subordonné à la créance du gouvernement ; qu'il constituerait une garantie réelle et efficace. C'est ainsi que la chose a été débattue par ceux qui étaient présents, lorsque la convention a été rédigée, et c'est dans ce sens que tous l'ont compris. Toutefois, après avoir entendu l'honorable député (M. Barker) formuler cette objection, je crus que j'avais peut-être mal rendu ma pensée et celle que les deux parties intéressées avaient l'intention d'exprimer. Je consultai un homme dont les opinions ont un grand poids au pays ; je m'adressai à M. Shepley, de Toronto, et il me déclara qu'à son avis, cette prétention n'était pas soutenable.

M. BARKER : Est-ce que M. Shepley n'est pas un des avocats qui ont été engagés pour rédiger ce traité ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BARKER : Par l'autre partie ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oh ! non ; nous ne sommes pas aussi pervers que cela. L'honorable député est vraiment trop habile.

M. BARKER : J'affirme qu'il en est ainsi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est inexact.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Lorsque le contrat a été virtuellement complété, nous avons demandé à M. Shepley de venir nous donner son avis, de peur que quelque détail n'eût été omis et il nous a fait bénéficier de ses lumières.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est le gouvernement qui l'a invité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sans doute. L'honorable député (M. Barker) à coup sûr ne s'imagine pas que je sois allé consulter l'autre partie intéressée. En outre, j'ai cru devoir m'en référer à l'avis de M. Chrysler qui s'est aussi occupé de cette affaire, et je lui ai demandé si nous avions réellement manqué absolument de remplir l'intention exprimée par les deux parties contractantes et il a paru étonné qu'on eût même soulevé pareille question. Je suis allé même plus loin. Il m'est venu à la pensée que l'honorable député (M. Barker) croirait peut-être que ces deux avocats, ayant été consultés par le gouvernement au sujet de ce contrat, pourraient incliner du côté du cabinet, bien que je n'aie jamais cru qu'on me soupçonnerait d'avoir appelé l'avocat de l'autre partie contractante.

J'ai donc consulté M. Gormully, le solliciteur de la banque de Montréal, un de nos hommes les plus autorisés à émettre un avis sur cette question, et il s'est entièrement rangé à l'avis des deux autres avocats. Enfin, j'ai cru devoir recourir aux lumières d'un gentleman dont l'opinion a un grand poids dans ce pays, et que je tiens pour un de nos meilleurs jurisconsultes. Il s'agit du sous-ministre de la justice, M. Newcombe, et il a donné son entier acquiescement à l'avis formulé par les autres avocats.

Afin d'aider la compagnie à construire la section de l'ouest, il est statué que le gouvernement garantira le paiement du principal et de l'intérêt jusqu'à concurrence de $13,000 par mille, dans la section des prairies, et jusqu'à concurrence de $30,000 par mille, dans la section des montagnes. Voilà jusqu'où s'étend notre responsabilité. Si les trois quarts des frais de construction n'atteignent pas les chiffres que j'ai mentionnés, alors le gouvernement n'est pas obligé de dépenser les trois quarts de ces frais, comme on s'y attend. Si, toutefois, ces frais dépassent l'estimation en question, la responsabilité du gouvernement est fixée et limitée relativement à la section des prairies, à $13,000 par mille, et relativement à la section des montagnes, à $30,000 par mille; et je le répète, l'intérêt, au cours des travaux est compris dans les frais de construction. En se reportant aux articles 15 et 18 du contrat, on trouve la définition des mots " frais de construction ". Ils comprennent à peu près tout ce qu'il est possible de concevoir relativement à la section de l'est et quant à la section de l'ouest, ils embrassent " les frais de même catégorie que ceux relatifs à la section de l'est."

Il importe donc de savoir comment on peut déterminer avec certitude les frais de construction.

L'article 19 décrète :

19. Afin de permettre au gouvernement de déterminer le coût de la construction dudit chemin de fer ou d'une partie quelconque d'icelui, ou le coût de l'outillage fourni ou du gain net du chemin de fer, ou de quelqu'une ou quelques-unes de ses parties, en conformité du présent contrat, le gouvernement aura droit à son gré et à toutes époques, de faire par l'entremise des agents, ingénieurs, comptables et inspecteurs qu'il désignera pour cette fin l'inspection des livres de compte, feuilles de paye, contrats, correspondances, ainsi que de tous autres livres, écritures et documents dont l'inspection peut être jugée nécessaire pour arriver à la détermination dudit coût ou dudit gain net.

Nous avons le contrôle absolu de la comptabilité de la compagnie et de son administration, dans le but de constater et de contrôler le coût de construction.

Il est un autre point de grande importance sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre. On se rappelle que le gouvernement doit garantir le coût de construction de la division de l'ouest, jusqu'à concurrence de soixante-quinze pour cent.

Il importe de savoir comment on peut constater le coût des travaux de construction;

mais la Chambre et le pays tiennent aussi à savoir comment le gouvernement doit se lier relativement à cette garantie. Quand cette garantie se donnera-t-elle? Est-ce immédiatement ou après que le chemin de fer sera terminé ? Relisons l'article 29 du traité:

29. Lesdites obligations peuvent être émises en monnaie du Canada, ou en livres sterling de la Grande-Bretagne, suivant qu'on en conviendra, et le principal desdites obligations sera remboursable en cinquante ans de la date de l'émission et lesdites obligations seront datées et émises, et la garantie du gouvernement y sera portée au dos, aussitôt après que la division de l'ouest aura été parachevée et outillée, prête pour l'exploitation.

La compagnie devra construire la division de l'ouest, l'outiller et la mettre en état d'exploitation avant que le gouvernement soit tenu d'endosser ces obligations.

Le gouvernement a la maîtrise absolue sur toute l'entreprise.

L'article 40 décrète :

40. La compagnie avant d'avoir droit à la garantie stipulée dans le présent contrat, devra fournir au gouvernement une preuve satisfaisante que toutes les créances légitimes des entrepreneurs, pour les matériaux, les salaires et les fournitures, et toutes les créances légitimes sur les entrepreneurs ou les sous-entrepreneurs pour matériaux, salaires et fournitures entrant dans la construction du chemin de fer et à lui fournis, ont été dûment acquittées.

Non seulement la compagnie est-elle tenue de construire et d'outiller la voie ferrée, mais elle doit prouver au gouvernement qu'elle a satisfait à toutes les obligations désignées ici, avant d'avoir droit à la garantie du gouvernement.

On me demande tout naturellement ici : Comment la compagnie va-t-elle faire face aux frais de l'entreprise, au cours de la construction ? La chose est prévue.

J'appelle l'attention de la Chambre sur la teneur de l'article 36, qui statue sur l'émission d'obligations provisoires :

Nonobstant les stipulations du présent contrat, des obligations provisoires de la compagnie garanties par première hypothèque et affectées à la construction de ladite division de l'ouest, pourrait, de temps à autre, être émises par la compagnie et garanties par le gouvernement comme il en sera convenu en temps et lieu, sauf les restrictions imposées par la présente convention.

Le gouvernement n'est nullement obligé à endosser une seule obligation, avant que le chemin de fer soit terminé et outillé, sauf dans la mesure où le gouvernement, sous l'empire de l'article en question, jugerait utile de le faire. La chose est laissée à la discrétion du gouvernement. Quant à la division de l'ouest, c'est la compagnie qui construira et outillera le chemin de fer, et notre obligation, à titre de garants des obligations de la compagnie ne commence que lorsque le chemin de fer est terminé dans son intégrité, de Winnipeg à l'océan Pacifique.

M. FITZPATRICK.

M. HEYD : A cette époque, combien de capitaux la compagnie aura-t-elle engagés dans la construction le la division de l'ouest?

M. NORTHRUP : Pas un rouge liard.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A cette époque, la compagnie aura fait tous les frais de construction. On porte ces frais à $20,000 par mille pour les 1,200 milles de la section des prairies, et à $50,000 le mille pour les 480 milles de la division des montagnes. La compagnie aura engagé tous ces capitaux. C'est un total de $48,000,000, outre $20,000,000 pour frais d'outillage, soit une dépense globale de $68,000,000. La propriété sur laquelle ces sommes auront été dépensées servira de sûretés au gouvernement, et pourquoi ? Pour la garantie jusqu'à concurrence de $13,000 le mille pour la section des prairies et de $30,000 le mille, pour la division des montagnes. Nous aurons donc donné une garantie jusqu'à concurrence de $30,000,000 tandis que nous aurons une sûreté de $68,000,000.

Ce n'est pas tout. Dans l'hypothèse où la compagnie ferait appel à la garantie de l'Etat et que nous devions payer l'intérêt, durant les sept années, sur la section des montagnes, cet intérêt se monterait à $3,024,000 ; de sorte que la limite extrême de nos obligations relativement à la section de l'ouest est de $33,024,000, tandis que nous aurions un chemin de fer coûtant $68,000,000 à titre de sûreté. Mais il y a plus que cela. Nous avons à cet égard une sûreté supplémentaire ; c'est que la Compagnie du Grand Tronc est tenue, de par cette convention, de garantir les obligations émises dans le but d'obtenir les fonds voulus pour l'achèvement du chemin de fer. Que faut-il entendre par là ? Si la section des prairies coûte $2,000 par mille, la Compagnie du Grand Tronc devra garantir $8,400,000, le reste de la somme nécessaire à l'achèvement des travaux de cette section. Si la section des montagnes coûte $50,000 le mille, la Compagnie du Grand Tronc devra garantir $9,600,000, c'est-à-dire que cette garantie se montera à $18,000,000, abstraction faite de l'outillage.

Advenant que la compagnie manquerait de payer l'intérêt des obligations garanties par l'Etat, nous prendrions possession du chemin de fer et de son outillage, et les porteurs de la deuxième émission d'obligations seraient obligés de s'adresser à la compagnie du Grand Tronc pour le paiement. On le voit donc, cette compagnie sera intéressée à ce que le service de l'intérêt ne demeure pas en souffrance. Après s'être rendue responsable de $18,000,000, elle n'ira pas laisser l'intérêt en souffrance, puisqu'alors il lui faudrait puiser ces $10,000,000 dans sa propre caisse, pour les payer aux porteurs d'obligations, tandis que le gouvernement prendrait possession du chemin de fer. Par conséquent, outre la sûreté créée par la voie ferrée elle-même, nous avons une sûreté supplémentaire dans le fait que le crédit de la compagnie du Grand Tronc est engagé jus-

qu'à concurrence de $18,000,000. Abstraction faite de l'ouverture de ce pays à la colonisation, quels sont les avantages qui découlent de ce traité ? D'abord, le gouvernement aura le droit de réglementer les tarifs et, en outre, le droit de parcours sur toute la ligne.

L'article 39 décrète:

39 Les taxes et péages prélevés et exigés par la compagnie sur toute partie dudit chemin de fer seront soumis à la réglementation de l'exécutif ou de la commission ou du tribunal désignés et constitués par tout acte du parlement du Canada pour assurer le réglementation ou le contrôle des affaires de chemins de fer.

Ensuite, vient la question du droit de parcours. Il me semble que nous nous trouvons aujourd'hui en singulière posture, après le discours du chef de l'opposition. On se rappelle qu'un député ayant des relations avec la droite (l'honorable M. Blair) qui est en mesure de parler avec autorité sur les questions de chemins de fer, nous a dit que l'article relatif au droit de parcours est ridicule, vide de sens et qu'il serait inapplicable. Non seulement le nouvel apôtre de l'opposition s'est-il prononcé en ce sens, mais le député d'Hamilton (M. Barker), qui est un expert en matière de voies ferrées, a émis le même avis et nous a dit qu'il est impossible d'appliquer l'article du traité relatif aux droits de parcours. Comment l'attitude prise par ces messieurs soutient-elle la comparaison avec celle adoptée par le chef de l'opposition ? Cet après-midi, il a développé un projet, d'après lequel il achèterait le chemin de fer de Sudbury à Port-Arthur et accorderait le droit de parcours sur cette ligne à tous les autres chemins de fer. Qu'a-t-il voulu dire, cet après-midi, lorsqu'il nous a déclaré que relativement à cette partie de la ligne de Port-Arthur à Winnipeg, il favorisait l'achat de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, afin d'assurer à tous les chemins de fer le droit de parcours sur cette ligne ? A coup sûr, il doit y avoir erreur quelque part.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre me permettrait-il un mot d'explication ? Quant à la ligne de North-Bay, le gouvernement canadien exploitant cette ligne indépendamment des autres chemins de fer, peut parfaitement faire la chose, au jugement des experts, sans se mettre en contradiction avec l'avis émis par le député de Lanark-sud et le député d'Hamilton. Voici la différence qui existe entre ce plan et celui élaborée dans le bill. Dans le premier cas, la Compagnie du Grand Tronc a la maîtrise de la ligne, parce qu'elle l'afferme ; tandis que, dans l'autre cas, le gouvernement, qui est un corps indépendant agissant par l'intermédiaire d'une commission, aurait la direction de la ligne et donnerait à tous les chemins de fer égalité de droits de parcours sur cette ligne. Quant à la ligne de Port-Arthur à Winnipeg, je n'ai peut-être pas suffisamment rendu ma pensée sensible et j'aurais dû ajouter qu'une ligne de ce genre entre ces deux points doit être exploitée sous une direction mixte.

Les observations faites par les députés de Lanark-sud et d'Hamilton ne sont nullement en désaccord avec l'avis que j'ai émis, parce que, dans le premier cas, il y a une commission indépendante qui exploite la voie ferrée, et que les compagnies de chemins de fer qui l'utilisent ont droit de parcours ; tandis que, dans l'autre cas, il y a une exploitation mixte, sous la direction de l'Etat.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député a-t-il donc oublié le tableau que nous a tracé l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux quand il nous a montré l'Intercolonial arrivant à Québec et sur son parcours vers l'est stoppant à tout instant pour prendre de l'eau ou pour permettre aux employés de se rafraîchir, jusqu'à ce qu'il arrive à Winnipeg ? Quelle différence y a-t-il entre ce tableau et celui que présenteraient les wagons des diverses compagnies de chemins de fer circulant sur la ligne projetée par le chef de l'opposition ?

M. BORDEN (Halifax) : Si le ministre me le permet, je vais satisfaire sa curiosité. Le premier ministre nous a présenté le tableau d'un train de l'Intercolonial à Halifax, alors qu'un des fonctionnaires de l'administration crierait à ses équipes : "En route. Piquons une pointe à travers le continent !" Et le premier ministre est d'avis que la chose est parfaitement praticable. Mais il y a toute la différence du monde entre un chemin de fer exploité par une autorité indépendante, par l'entremise d'une commission et les différentes compagnies de chemins de fer utilisant cette voie ferrée, sous la direction de cette autorité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que l'honorable député relise le contrat et me signale la différence entre les conditions stipulées au traité et celles qu'il propose lui-même.

Notre intention est de développer le commerce par la voie des ports canadiens, en construisant et en exploitant un chemin de fer qui servira de route commune de grande communication, à travers le Dominion.

M. BORDEN (Halifax) : C'est bien cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voilà l'interprétation à laquelle les deux parties intéressées donnent leur adhésion. Puis, l'honorable député a-t-il donc oublié qu'il s'agit ici d'un chemin de fer d'Etat et que l'Etat l'afferme à une compagnie ? Nous en sommes les propriétaires ; c'est le gouvernement qui en est le maître,

M. BORDEN (Halifax) : Dans la mesure limitée par le bail.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député n'a pas lu le contrat avec assez d'attention. Il s'agit, je le répète, d'un chemin de fer d'Etat, que nous affermons

à une compagnie ; et voyons ce que décrète l'article 24 :

24. Ledit bail devra également contenir les stipulations convenables et ordinaires—

(a.) Réservant au gouvernement, relativement à son droit de propriété présent ou futur de l'Intercolonial et de toutes les autres lignes de chemin de fer, des droits de circulation ou de traction sur ladite division sur un pied d'égalité avec les locataires, sauf les restrictions légitimes et nécessaires.

Voila la teneur du contrat. Mais s'écrie l'honorable député: Le gouvernement est propriétaire de la voie ferrée, mais d'une façon subordonnée au bail! Qu'il relise donc le traité plus attentivement, et il se convaincra que cette disposition est subordonnée aux stipulations du bail. Relativement aux autres chemins de fer, le gouvernement réserve le pouvoir d'accorder des droits de parcours et de traction suffisants pour mettre toute compagnie de chemin de fer qui désire utiliser cette division de l'est, en mesure de le faire aux conditions consenties par cette compagnie; ou bien, au cas où elle ne pourrait pas y consentir, aux termes que le gouvernement jugera légitimes et justes, eu égard aux droits et obligations des fermiers. N'oublions pas que lorsqu'il s'agit du chemin de fer du gouvernement ainsi affermé, nous nous réservons le droit d'utiliser nous-mêmes ce chemin. Voilà ma réponse et elle est parfaitement claire. La raison de cette distinction est évidente. Quant au chemin de fer de l'Etat, nous nous réservons le droit de l'utiliser sur un pied d'égalité avec les fermiers; et quant aux autres compagnies de chemin de fer, nous stipulons au traité qu'elles auront le droit de se servir de la ligne, d'une façon subordonnée à cette condition-ci: c'est qu'elles se conformeront aux stipulations du traité. Voilà la distinction claire et évidente entre les deux plans. Le chef de l'opposition s'est évidemment laissé impressionner par ce qu'on a dit, l'autre jour, au sujet du chemin de fer de Wabash. Evidemment, il ne s'est pas rendu compte du fait que, dans ce pays-ci, nous faisons précisément la chose que l'exministre des Chemins fer et le député d'Hamilton ont déclaré impraticable. L'honorable député (M. Barker) a dit que jamais M. Hays ne voudrait affirmer que la chose est possible, et que nous pourrions appliquer les dispositions de ce traité.. Voici ma réponse. M. Hays et la Compagnie du Grand Tronc se sont prononcés dans ce sens et ont réellement entrepris de faire la chose. Ils s'y sont obligés. Peu importe, du reste, comment ils l'exécuteront; l'essentiel est que c'est là une des conditions de leur contrat. Voilà qui règle la question, en ce qui concerne la compagnie du Grand Tronc. Mais j'ai pris la peine de consulter les fonctionnaires de la Compagnie du Grand Tronc sur cette question et voici leur réponse :

Relativement aux droits de parcours, il est d'usage que les compagnies s'accordent le droit de parcours réciproque, sur leurs lignes respectives, moyennant une redevance consentie entre elles, outre paiement des frais d'entretien calculés sur le pied du nombre de milles parcourus.

Ceci s'applique à un autre chemin de fer, et non pas au nôtre ; car nous avons égalité de droit avec la compagnie sur ce chemin de fer.

C'est là la coutume en vogue en Angleterre. Il est contraire à la vérité des faits d'affirmer que, bien que la chose soit praticable sur une parcours peu étendu, elle ne l'est pas sur un chemin de fer degrande étendue : preuve, le Wabash qui a droits de parcours sur les rails du Grand Tronc, de Windsor au pont, sur une distance de 229 milles. Sur ce parcours, il faut changer les mécaniciens et les équipes, prendre du combustible, etc., ce qui se fait sans aucune difficulté, pourvu que les règlements de la compagnie propriétaire soient observés. Ce qui se fait ici est praticable sur tout parcours de voie ferrée, en appliquant les mêmes arrangements relativement aux remises des machines, combustible et le reste ; ou en faisant les arrangements voulus avec la compagnie propriétaire pour le dépôt des machines et la fourniture des matériaux nécessaires à l'exploitation des trains.

Rien ne s'oppose à ce que deux compagnies ou même un plus grand nombre fassent circuler leurs trains sur la même voie ferrée, avec une seule série de règlements, pourvu que le trafic ne soit pas trop considérable pour qu'il puisse être transporté sans délai.

Voilà ce que pense un expert en matières de chemins de fer, et cela est si évident qu'il est inconcevable qu'il faille le répéter ici. Quel sera donc l'effet de la convention en discussion ? Le voici. Quand le gouvernement aura construit la section de l'est, avec la réserve du droit de l'utiliser relativement à l'Intercolonial et à tout autre chemin de fer d'Etat, nous avons le droit d'utiliser ce chemin de fer sur un pied d'égalité avec la Compagnie du Grand Tronc, et de fait, l'Intercolonial est prolongé d'Halifax à Winnipeg. Sous l'empire de ce traité, l'Intercolonial a le droit de faire circuler ses trains sur ce chemin de fer, d'une extrémité à l'autre, aux mêmes conditions que le Grand-Tronc-Pacifique. Il ne s'agit que de doter le chemin de fer de l'outillage voulu, et d'y installer des remises de machines et autres choses semblables, comme on l'a fait sur le chemin de fer de Wabash. Le droit d'utiliser le chemin de fer est un droit que l'Etat se réserve, et la Compagnie du Grand Tronc est obligée de nous mettre en mesure d'exercer ce droit que nous nous sommes réservés, sous l'empire de ce traité. Cela revient à dire que l'Intercolonial est prolongé d'Halifax, la limite orientale du Canada, sur l'océan Atlantique, ou de Sydney ou de tout autre point des provinces maritimes, jusqu'à Winnipeg.

Le résultat, d'autre part, est qu'en raison du fait que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a droit de parcours sur l'Intercolonial, le Grand-Tronc-Pacifique se trouve prolongé de l'océan Pacifique à tout point des provinces maritimes atteint par l'Intercolonial. Voilà la lettre du traité, voilà

son effet ; voilà comment il peut et devra fonctionner si le parlement canadien fait son devoir.

J'aborde le dernier paragraphe, au suiet de la direction du trafic. Voilà une question qui a soulevé force récriminations. Là encore on répète qu'en dépit de la solennelle obligation que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a contractée, de diriger vers les ports de mer canadiens tout le trafic auquel on n'a pas assigné de direction, et cela aux mêmes conditions que pour les ports américains, on prétend, dis-je, que la compagnie peut virtuellement mettre au rancart cette convention. Toutefois, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) n'a pas paru se ranger à cet avis, s'il faut en juger d'après la teneur de la lettre qu'il a adressée au premier ministre, lettre consignée au compte rendu officiel des débats et dont j'emprunte l'extrait suivant :

Comme moyen de réaliser un but d'importance majeure, aux yeux des populations de la Nouvelle-Ecosse c'est-à-dire, pour accaparer, au cours de l'hiver, une partie du trafic direct du Grand-Tronc-Pacifique, se dirigeant vers Halifax, la compagnie serait tenue de transporter tout le trafic sans direction sur tout le parcours de la section de Winnipeg, d'un port maritime du Saint-Laurent en été, et en hiver, de Québec à Halifax ou à Saint-Jean par la voie de l'Intercolonial.

Voilà l'avis formulé par l'honorable député (l'honorable M. Blair) et c'est là précisément ce que nous avons stipulé au traité. Nous a-t-il induits en erreur, ou bien les députés de l'opposition prétendent-ils qu'il a tort en affirmant que ce ne soit pas là une disposition législative légitime? mais, s'écrient ces messiers, il est facile d'éluder cette prescription du traité. Eh ! bien, voyons quelle est la nature de la situation. Voici un expéditeur, au point de production au Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest, ou à tout autre point couvert par le traité; il s'adresse à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et lui dit : " Sous l'empire du traité que vous avez conclu avec le gouvernement, vous vous êtes engagée à établir pour l'expédition de marchandises vers les ports canadiens le même tarif que pour le transport du trafic vers Portland. J'ai donc droit de bénéficier de ce tarif, pour l'expédition de mes marchandises, de Winnipeg à Halifax ou à Saint-Jean, tout comme si je les expédiais par la voie de Portland; et en vertu de votre contrat, vous êtes obligée de doter les ports d'Halifax ou de Saint-Jean de tout l'outillage voulu pour le transport de ces marchandises à destination. Est-il possible qu'un Canadien, qui a le moindre sentiment de patriotisme, ferait fi de tous les avantages qu'on lui offre, et dirigerait ce trafic vers Portland, de préférence à un port canadien, lorsqu'il n'en retirerait aucun bénéfice ? La chose est-elle concevable ? Quel pourrait être le but de l'expéditeur canadien, en tenant pareille conduite ? Voilà donc la situation, relativement au trafic auquel on a assigné une certaine direction; et quant au trafic qui n'a pas de direction spéciale, la Compagnie du Grand Tronc a donné son acquiescement à une convention portant que, si l'Etat lui prête son concours financier pour la construction de ce chemin de fer, elle s'engage à diriger tout le trafic qui n'a pas de direction assignée vers les ports canadiens, aux mêmes conditions que vers les ports américains.

Voilà l'engagement solennel qu'elle a pris, et toute institution respectable n'oserait violer pareil engagement. En outre, nonobstant ce que le chef de l'opposition a déclaré cet après-midi, j'ajoute que si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique souscrit à ces conditions avec l'intention de les violer, alors je dois déclarer quelle ferait preuve de duplicité, et qu'elle aurait cherché à obtenir certains avantages sous de faux prétextes. Si elle se rendait couple de pareille chose, il n'est pas de remède auquel le parlement puisse avoir recours, qu'il ne serait autorisé à appliquer.

Pour terminer, laissez-moi vous lire un passage tiré d'une histoire politique du Royaume-Uni, volume 2, page 403, par Goldwin Smith. Voici ce qu'il dit :

Les relations géographiques des provinces canadiennes, provinces s'étendant à travers le continent sur une ligne souvent interrompue, et séparées l'une de l'autre par de grands espaces formant des barrières qui nuisent au commerce et rendent plus difficiles les communications entre les habitants de ces provinces, sont un obstacle à l'élément national sur l'élément fédéral.

Dans le " Collier's Weekly " du 23 mai 1903, je trouve un article dont la conclusion est comme suit :

Le grand Nord-Ouest canadien se peuple rapidement d'une classe plus ou moins désirable d'immigrants. Des cultivateurs, venus de toutes les parties du monde, se fixent sur les terres à blé que le gouvernement distribue généreusement. Bien que le développement du pays soit relativement rapide, il s'écoulera plusieurs années avant que ce développement se fasse sentir d'une façon appréciable sur le commerce d'exportation de céréales de l'univers.

L'avenir, cependant, s'ouvre sous les plus riants auspices pour le Canada, et les hommes d'état du Dominion vont avoir maintenant l'occasion d'étudier des questions du haute politique. L'est et l'ouest du Canada ont peu de liens en commun, et ils sont séparés l'un de l'autre par 1,500 milles d'un étendue du pays presque inhabitable. L'ouest du Canada est en relations plus étroites avec les Etats-Unis qu'avec le Canada. Si l'annexion doit jamais se faire, l'idée première en partira de là, bien qu'il n'y ait pas lieu de croire que les provinces maritimes s'y opposeront bien fortement. Le grand problème, au Canada, est de tenir l'est et l'ouest réunis. C'est là l'idée qui prévaut dans la préférence accordée à l'Angleterre, et c'est aussi là l'idée qui prévaut dans toutes les autres négociations de commerce. C'est de l'ouest du Canada qu'on tend la main qui empêche le parti au pouvoir d'entreprendre rien qui puisse être hostile aux exportateurs des Etats-Unis,

bien que, selon toutes apparences, les provocations ne manquent pas.

Eh bien ! ce que nous voulons, c'est ouvrir à la colonisation nos vastes régions de l'intérieur, afin de donner au Canada l'ampleur qui lui manque, et afin de réunir toutes les parties de notre vaste empire, non seulement par des liens de fer et d'acier, sur lesquels peut toujours s'exercer l'action corrosive du temps, mais par un lien qui, loin de se relâcher avec les années, ne fera de plus en plus qu'acquérir de la force et de la résistance. Je veux parler de ce lien qui est plutôt fait de chair et de sang. Nous saisissons avec empressement la main que nous tend, à travers la distance, l'ouest du Canada, parce que nous désirons que le commerce, les affections et la sympathie politique de l'ouest soient plutôt dirigés vers l'est que vers le sud.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : M. l'Orateur, si j'eusse été un citoyen de la ville de Québec, et que tous mes intérêts eussent été dans cette ville célèbre et classique, les arguments présentés par le ministre de la Justice, en faveur, je ne dirai pas du Canada, mais plutôt de la ville de Québec, auraient achevé de me convaincre que les habitants du Dominion étaient destinés à se faire les porteurs d'eau et les scieurs de bois de la population de l'antique Stadacona. Le seul oubli que je crois que l'honorable gentleman a pu commettre, bien qu'il nous ait donné force détails à propos de cet intéressant contrat, est qu'il ne nous a pas dit comment nous allions traverser le fleuve à Québec, ce qu'il allait nous en coûter pour cela, et qui devait tirer bénéfice de ce pont. Il a eu soin de nous dire qu'on pouvait à la rigueur arriver à Montréal—ville ne représentant pas grand'chose—par la navigation fluviale. Il a aussi été assez bon de nous dire qu'Halifax ne pouvait pas espérer lutter avec Portland, et que, cela étant, il était désirable qu'on dépensât de 100 à 160 millions de dollars afin de convaincre les plus sceptiques du bien fondé de cet énoncé.

Maintenant, sans entrer dans tous les arguments présentés par l'honorable gentleman, j'aimerais à parler d'un sujet qui a été soumis à cette Chambre, non seulement par l'honorable ministre, mais par un ou deux de ses collègues qui ont déjà pris part à ce débat. Nous avons été, je pourrais dire, en butte aux railleries de la droite, parce que nous avons cru bon d'applaudir l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Eh bien ! M. l'Orateur, nous n'avons pas honte de dire qu'en effet nous avons applaudi cet honorable gentleman. Mais nous regrettons d'avoir à constater que les applaudissements dont nous avons salué le discours de l'honorable gentleman, alors que la droite se tenait silencieuse, servent ici à mettre en évidence la grande différence qu'il y a entre les deux partis politiques, différence qui se fera encore plus sensible au fur et à mesure que se prolongera ce débat et lors de l'adoption probable de ce bill. Les honorables gentlemen de la droite savent fort bien, ainsi que nous-mêmes et tout le pays, que leur habitude est depuis longtemps déjà d'applaudir un orateur sans s'occuper des arguments qu'il peut invoquer. Au contraire, nous qui sommes de la gauche, nous savons distribuer nos applaudissements en tenant compte des circonstances. Et quand un ministre qui a toujours passé aux yeux du pays pour l'un de ses premiers hommes d'Etat, un homme en qui son parti a reposé une telle confiance qu'on lui avait confié la charge d'un des premiers départements, quand, disons-nous, ce ministre croit qu'il y va de son devoir à son pays et au sentiment de sa propre dignité de se démettre de ses hautes fonctions plutôt que d'appuyer un projet qu'il croit être nuisible aux intérêts de son pays, alors je dis que nous membres de la gauche nous ne devons pas avoir honte d'applaudir celui qui a jugé devoir en agir ainsi. Si nous avons applaudi cet honorable gentleman quand il s'est levé pour adresser la parole, ainsi que nous membres de la gauche avons l'habitude de le faire, c'était parce que les arguments qu'il faisait valoir nous faisaient un devoir de l'applaudir. Et si tout ce qu'il a dit est vrai, non seulement au sujet de ses ex-collègues mois en outre au sujet des honorables gentlemen de la droite qui ont discuté tout cela en caucus, plusieurs autres honorables députés de la droit auraient dû, s'ils eussent été sincères, joindres leurs applaudissements aux nôtres.

Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable gentleman qui m'a précédé a commencé par poser quelques questions ayant directement rapport au sujet qui nous préoccupe, mais il a pris bien soin, par exemple, de ne pas y répondre. Sa première question était : Le projet en ce moment soumis à la Chambre s'impose-t-il comme une nécessité immédiate ? Je suis certain qu'il n'a pas avancé un seul argument, soit bon, mauvais ou indifférent, pour convaincre même les plus favorablement disposés de ses amis de la droite, que la nécessité de ce nouveau chemin de fer s'imposait en quoi que ce soit. Il a aussi demandé : A-t-on pris à ce sujet toutes les informations nécessaires ? Ici, encore, après avoir posé la question, il a cru que cela était parfaitement suffisant, car il n'a certainement rien communiqué à la Chambre pour nous démontrer que des mesures avaient été prises par le gouvernement afin d'obtenir ces renseignements. Je suis surpris qu'on ne nous ait pas donné ces renseignements, et cela d'autant plus que ces honorables gentlemen de la droite prétendent qu'il est fort aisé d'obtenir tous les renseignements qui peuvent avoir de la valeur. Quand le très honorable premier ministre a présenté ce projet, il a pris soin d'entrer dans beaucoup de détails sur le climat, et les ressources forestières et agricoles de cette partie favorisé du pays que devra

traverser ce nouveau chemin de fer. Quand le ministre des Finances a adressé la parole, il nous a aussi communiqué de précieux renseignements ; et enfin le ministre de l'Intérieur a suivi l'exemple de ses collègues, et il a bien pris soin de ne pas passer sous silence les mêmes sources de renseignements. Mais quand nous en arrivons à étudier le rapport dont parlent ces honorables gentlemen, nous constatons, bien que beaucoup de choses soient telles que mentionnées, et bien que, en réalité, ce livre contienne des rapports faits par des ingénieurs qui ont parcouru cette partie du pays, nous constatons, dis-je, que tous les renseignements communiqués par les honorables gentlemen de la droite sont tirés de l'introduction, sans l'autorité ou la sanction du nom d'aucune personne ; c'est-à-dire que c'est là un rapport rédigé dans le but de nous intéresser à ce travail encore dans le but de faire croire aux gens d'Ontario qu'ils ont reçu la valeur de leur argent ; un rapport préparé par des inconnus, où n'apparaît aucun nom, et qui ne saurait être qu'un abrégé de ce qu'on peut trouver dans les autres pages du livre.

Je ne veux pas faire perdre du temps à la Chambre en leur lisant des extraits de cet ouvrage. Quelques-uns de mes honorables amis de la droite pourraient en profiter pour m'accuser de ce dont on les a déjà eux-mêmes accusés, c'est-à-dire soulever un cri d'alarme contre notre propre pays qui pourrait l'un de ces jours nous causer beaucoup de tort. Par conséquent, je m'abstiendrai de lire ces extraits, mais si ces honorables gentlemen veulent se donner la peine de lire certains passages non anonymes des rapports mêmes des ingénieurs géographes qui ont parcouru le pays en question, ils s'apercevront que ces rapports ne concordent pas du tout avec les exposés de l'honorable ministre de l'Intérieur. Quand l'honorable ministre de l'Intérieur s'est présenté devant la Chambre il a prétendu n'agir qu'avec la plus entière bonne foi, et n'avoir à nous communiquer que les renseignements les plus récents et les plus complets. Pour la première fois dans l'histoire d'un grand chemin de fer transcontinental, tous les levés ont été faits par un fonctionnaire assis à son bureau, et ayant devant lui tous les rapports de la commission géologique sur lesquels il avait pu mettre la main. Et grâce à ces rapports, ainsi que l'a fait observer l'honorable ministre, il a pu tracer sur une carte une route sûre et praticable, d'une partie du pays à une autre. Ces honorables gentlemen de la droite nous permettraient-ils, sans nous accabler de railleries—je dirais même, sans clameurs de réprobation—d'essayer d'imposer à la Chambre une mesure d'une importance aussi transcendante, sans avoir à notre service plus de renseignements que ceux qu'ils nous ont eux-mêmes communiqués ? Vu l'entière ignorance où se trouvent ces honorables gentlemen, relativement au pays que doit traverser ce chemin de fer, je crois que je puis citer quelques-uns de ces passages anonymes tirés de ce rapport, et dont nous ont déjà parlé le très honorable premier ministre et le ministre de l'Intérieur. Ces extraits ont été approuvés par l'honorable ministre des Finances, et par conséquent il ne peut pas m'en vouloir, et le très honorable leader de ce gouvernement et l'honorable ministre de l'Intérieur ne peuvent pas non plus m'en vouloir si je cite quelques parties de ce document afin de démontrer ce que l'auteur pense des renseignements qui ont servi au tracé de la carte dressée dans le département du ministre de l'Intérieur. Je cite textuellement, de la première page :

> Bien entendu, nons avions quelques renseignements, mais ils étaient très vagues. Des explorateurs avaient pénétré, de temps à autre, jusqu'à la baie James, et ils y avaient vu de bonnes terres et des forêts d'épinettes le long des rivières, mais ils ne pouvaient nous donner aucuns détails sur l'importance de ces terres de forêts, non plus que sur les distances où ils se trouvaient d'un endroit quelconque civilisé. M. E. B. Barron, en sa qualité de magistrat stipendiaire du haut Nipissing, et qui a eu la direction de toute cette immense région, a fait plusieurs voyages à la baie James en s'y rendant en canot par différentes routes. M. Barron a aussi vu de bonnes terres et des forêts d'épinettes et d'autres bois le long des cours d'eau où il a voyagé, mais ses renseignements sur tout cela ne laissent pas aussi que d'être quelque peu vagues, car il s'est trouvé à traverser un pays encore jusqu-là complèment inexploré. Des géologues, appartenant à la Commission Géologique du Canada, se sont aussi enquis des particularités des terres adjacentes aux cours d'eau qu'ils avaient remontés ou descendus, et quelques-uns de nos properes arpenteurs, en déterminant la ligne de frontière entre les districts de Nipissing et frontière entre les districts de Nipissing et d'Algoma, ont aussi traversé de bonnes terres et des forêts d'épinettes ; mais tous ces renseignements étaient nécessairement de nature quelque peu décousue et restreinte, bien qu'en somme l'ensemble en fût suffisamment favorable pour permettre de croire que quand on entreprendrait une exploration systématique de cette région jusqu'ici inconnue, on y trouverait de grandes richesses naturelles.

C'est à peu près tous les renseignements que le gouvernement avaient lorsqu'il s'est lancé dans cette entreprise extraordinaire. Mais avant d'entrer dans les détails du projet, je crois qu'il n'est pas hors de propos d'appeler l'attention de la Chambre et du pays sur les circonstances extraordinaires dans lesquelles cette entreprise a été décidée. Nous devons examiner le véritable objet de l'entreprise et quelle leçon nous pouvons en tirer, afin de nous mettre bien en situation de décider si ce projet doit recevoir l'approbation du gouvernement. Ceux qui demandent à la Chambre et au pays d'approuver la dépense énorme que va entraîner la construction de ce chemin de fer, peuvent-ils nous démontrer que nous sommes justifiables de faire cette dépense maintenant ? Cette dépense est-elle nécessaire ? Il est inutile, je crois, pour moi de raconter par le

menu l'origine de ce projet à la tête duquel nous voyons trois ou quatre capitalistes de Toronto : le sénateur Cox, M. Pellett, M. Wood, le sénateur Gibson et quelques autres hauts employés du Grand Tronc qui sont venus demander au parlement permission de construire un chemin de fer depuis North-Bay jusque dans les Territoires du Nord-Ouest. Il n'y a pas une personne dans le pays qui ne serait pas heureuse de voir la Compagnie du Grand Tronc construire à ses propres frais et avec l'aide des capitalistes que j'ai nommés, un chemin depuis North-Bay jusque dans les Territoires du Nord-Ouest, et il était tout naturel, lorsque le projet a été rendu public, que tout le monde l'approuvât : et tous les députés l'approuveraient aujourd'hui s'il n'avait pas été modifié. La Chambre se rappelle la lutte qui a eu lieu devant le comité des chemins de fer au sujet de ce bill ; malgré la chaleur de ces jours d'été, dans notre innocence, nous avons discuté les détails du bill, parce que nous croyions que c'était notre devoir, et que c'était le moyen d'obtenir de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique quelque chose pour le pays. Nous étions contents de nous-mêmes lorsque M. Hays nous faisait de temps à autre la gracieuseté de nous accorder de petites concessions, mais nous ne savions pas que pendant qu'on nous amusait ainsi devant le comité, l'honorable chef du gouvernement et M. Hays réglaient ensemble, pendant la soirée, les détails pratiques du bill que nous discutions pendant le jour. Je m'imagine la surprise des collègues de l'honorable premier ministre lorsque pour la première fois il est entré dans la Chambre du conseil et qu'il leur a soumis cette création de son cerveau en parodiant les paroles de Touchstone:

An ill-favoured thing, Sir, but mine own. A poor humour of mine, Sir, to take that which no man else will have.

Il n'y a donc pas à s'étonner que lorsque l'honorable premier ministre a fait voir cette création de son cerveau à celui de ses collègues qui avaient de l'expérience dans les choses de chemin de fer—et c'est sans doute à cause de cette expérience qu'on ne l'a pas consulté—que ce ministre qui en connaissait assez en matière de chemin de fer pour savoir distinguer une courbe d'une rampe, a trouvé que la courbe que le premier ministre faisait subir au premier bill du Grand-Tronc-Pacifique était trop accentuée pour lui, et peut-être a-t-il cru que son honnêteté était trop élevée et le patriotisme du projet trop mince pour lui permettre de l'appuyer ; et c'est ce qui a fait qu'un homme qui sait distinguer une courbe d'une rampe s'est hâté de répudier le projet et s'est retiré du cabinet. On aurait pu croire que dans ces circonstances le gouvernement aurait hésité, et qu'il se serait trouvé dans le cabinet d'autres ministres ayant suffisamment d'honnêteté et de courage pour dire au premier ministre que, bien qu'ils admiraient, comme nous admirons tous, les nombreuses qualités qu'il possède que bien qu'ils ne nient pas son magnétisme, qu'ils admirent son esprit, reconnaissent son éloquence et ses manières engageantes, ils savaient aussi que son expérience des affaires était bornée. Un contribuable ordinaire se serait dit que dans un projet d'une aussi extrême importance, entraînant la dépense de millions de dollars, que les intérêts du peuple auraient mieux été protégés si l'honorable premier ministre avait demandé des conseils, au lieu de régler seul, lui qui manque d'expérience dans les affaires, malgré toutes ses autres qualités, les conditions du marché avec l'homme le plus habile dans les questions de chemin de fer qu'il y ait en Europe et en Amérique. Nous n'avons donc pas à nous étonner des conditions étranges de ce contrat. Quelques-uns des ministres qui siègent auprès du premier ministre auraient dû, je crois, avoir le souci de leur réputation ou sauvegarder l'honneur de la couronne s'ils n'avaient aucun souci de leur propre renom. Ils ne peuvent avoir oublié les paroles suivantes qui ont été mises dans la bouche de Son Excellence au commencement de la session :

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

Cette déclaration était basée, ainsi que les collègues de l'honorable premier ministre le savent bien, sur le décret ministériel que l'honorable chef de l'opposition a lu cet après midi, décret qui donne en détails les raisons pour lesquelles le premier ministre et ses collègues étaient d'avis que la question pressante était la nomination d'une commission de transport, afin d'étudier cette question compliquée et de donner satisfaction à la Chambre et au pays. Il était donc raisonnable de s'attendre qu'un ministre au moins, sinon plus, aurait dû faire voir les circonstances extraordinaires dans lesquelles ce bill était conçu et le peu de chance que le pays court d'obtenir justice dans ce marché. Mais cet arrangement qui a été fait entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement ne vaudra rien à moins que la Compagnie du Grand Tronc, qui dans le moment n'est aucunement liée, ne vienne se déclarer nement ne vaurait rien, à moins que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et nous gaspillons notre temps à discuter ce contrat. Que devons-nous penser d'un contrat fait par le premier ministre avec des personnes, dont l'une a dit il y a quelques mois devant une assemblée des actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, en Angleterre, que la compagnie était sur le point de se lancer dans une entreprise où elle ne risquerait pas un sou.

Quelle assurance le gouvernement a-t-il que les actionnaires de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à leur prochaine assemblée, approuveront le marché, et cependant nous discutons ici depuis un mois sur cette seule espérance que la Compagnie du Grand Tronc consentira à exécuter le contrat auquel, dans le moment, elle n'est pas engagée. On ne peut avoir de meilleure preuve que ce contrat est tout à l'avantage de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que le simple fait que la Compagnie du Grand Tronc n'a d'autre garantie que les actionnaires du Grand Tronc approuveront ce marché que ses conditions mêmes. En effet, si l'on examine la nature du contrat, nous de ce côté-ci de la Chambre avons le droit de dire au gouvernement, et les honorable députés de la droite pourraient lui dire aussi : Vous devez avoir quelques raisons capables de justifier un tel marché.

L'honorable premier ministre, M. l'Orateur, nous a fait connaître ses raisons ; car je ne voudrais pas dire que dans son long et éloquent discours il n'a pas donné de raisons. J'ai lu son discours avec attention, j'ai pesé les raisons qu'il donnait, et je demanderai à la Chambre d'examiner si ces raisons sont bien fondées. Si elles ne sont pas fondées, nous sommes certainement justifiables de refuser d'appuyer ce projet, et si elles sont bien fondées, nous devons nous demander alors si les résultats seront tels qu'on nous les repréente. Les honorables députés de la droite pensent-ils honnêtement dans leur cœur que les raisons données par le premier ministre les justifient de donner leur appui à ce projet ? Voyons quelles sont ces raisons : Que la construction de ce chemin est une nécessité nationale et commerciale ; que la construction doit s'en faire immédiatement ; que le chemin doit être construit de Moncton à la côte du Pacifique ; qu'il ne longera pas le chemin de fer Intercolonial ; que nous devons en conserver la maîtrise ; que nous devons nous libérer de la servitude du privilège de transit ; que nous utilisons les ports américains parce que nous n'avons pas de chemin de fer pour atteindre nos ports canadiens ; enfin, que le gouvernement doit avoir la haute main sur les chemins de fer afin de réglementer les prix de transport. Telles sont les raisons que l'honorable premier ministre a données en faveur de ce projet. Examinons-les une par une. J'en ai fait une liste, afin que la Chambre puisse comparer cette énumération avec le discours de l'honorable premier ministre, et je suis sûr que les deux s'accorderont. La première raison est que ce chemin est indispensable à notre expansion nationale et au développement de notre commerce. C'est bien trouvé. Tout le monde se sent porté instinctivement à répondre à une nécessité nationale, et je suppose que les honorables députés de la droite, et surtout ceux de la province de Québec ne manqueront pas d'exploiter ce sentiment devant les électeurs. Mais si l'on raisonne froidement ; si l'on met de côté les fleurs de rhétorique et si l'on s'en tient aux faits, y a-t-il un seul des partisans du premier ministre qui croie sincèrement que la construction de ce chemin depuis Moncton jusqu'à Winnipeg et depuis Winnipeg jusqu'au Pacifique est d'urgence nationale ? Y a-t-il un seul député dans cette Chambre qui ne sache pas que nous sommes une nation, et qu'un de ces bons matins, le premier ministre s'est éveillé en découvrant qu'il avait créé la nation canadienne. Nous avons donc la meilleure autorité pour dire que nous étions déjà une nation avant ce chemin de fer. Y a-t-il un seul député dans cette Chambre ou une seule personne dans le pays assez dépourvu de bon sens pour dire que ce chemin répond à un tel besoin national, que nous ne pouvons pas exister comme nation sans qu'il soit construit.

S'il n'est pas indispensable à notre sécurité nationale, est-il donc si nécessaire au point de vue commercial ? En quel sens, peut-il être de nécessité commerciale ? Si ces deux propositions étaient vraies, nous ne pourrions donc espérer être une nation que dans six ou sept ans d'ici. Que le ciel nous préserve de ce malheur ! Nous devons cesser d'être une nation ; la république voisine va nous avaler ou nous submerger, enfin nous avons à craindre les plus grands malheurs si ce chemin est nécessaire à notre existence nationale, car nous ne pouvons l'avoir avant six ou sept ans. Mais tout le monde sait qu'en affirmant que la voie projetée est de nécessité nationale et commerciale, le premier ministre n'a voulu faire qu'une phrase à effet.

Le premier ministre a dit ensuite qu'il faut que la construction de ce chemin se fasse immédiatement ; que l'on ne peut pas perdre de temps en explorations ; et que les renseignements que le gouvernement possèdent sont insuffisants. Pourquoi cette hâte extraordinaire ? L'honorable premier ministre nous dit qu'il y a dans le cas présent autant d'urgence que lorsqu'il s'est agi de construire l'Intercolonial et le Pacifique. Or, je demanderai à l'honorable premier ministre, dont la pensée a toujours été d'accord avec celle de son parti, de se reporter au discours qu'il a prononcé au sujet du projet de construction du Canadien-Pacifique, en 1884, discours dans lequel il citait la résolution proposée par l'honorable M. Dorion lors de la discussion du projet du chemin de fer de l'Intercolonial :

> Que le comité reçoive instruction de modifier le bill de façon à ce que le tracé de l'Intercolonial ne soit pas finalement adopté avant que le gouvernement ait obtenu l'assentiment du parlement.

Il fallait voir l'éloquence des libéraux de ce temps-là lorsqu'ils parlaient des droits du parlement et du crime que le gouvernement commettait en fixant le tracé d'un chemin de fer avant de le faire adopter et ratifier par le parlement. Mais les honorables députés de la droite diront peut-être que

nous avons été nous-mêmes inconséquents, parce que, s'il est vrai que le premier ministre actuel a proposé dans ce temps-là une telle motion, il est vrai aussi que les conservateurs l'ont rejetée. Mais il y avait alors une raison qui n'existe pas aujourd'hui. Le gouvernement impérial garantissait l'entreprise si les travaux commençaient dans les six mois, sinon il retirait cette garantie. Conséquemment, le gouvernement devait agir sans le parlement, et celui-ci devait s'en rapporter au gouvernement.

Lorsqu'il fut nécessaire de construire la ligne courte du Pacifique en 1884, projet pour lequel le gouvernement accordait $170,000 par année, pendant quinze ans, à la Compagnie du Pacifique pour construire un chemin à travers la province du Nouveau-Brunswick par la même route à peu près que celle que l'on propose aujourd'hui, l'honorable premier ministre surveillait alors attentivement les intérêts du pays et le 14 avril 1884 il proposait la motion suivante :

Que ladite résolution ne soit pas maintenant lue une deuxième fois, mais qu'elle soit renvoyée au comité général de la Chambre avec instruction de l'amender en stipulant que le tracé du chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et Halifax en faveur duquel on a accordé une subvention de $170,000 par année pendant 15 ans, soit subordonné à l'approbation du gouvernement.

Cette motion fut rejetée, et l'année suivante, en 1885, l'honorable premier ministre la proposa de nouveau. Les conservateurs la combattirent parce que le gouvernement avait fait avec la Compagnie du Pacifique un arrangement en vertu duquel la compagnie s'engageait à compléter sa ligne dans l'année 1896, et on fit remarquer à l'honorable député que s'il insistait sur son amendement et le faisait adopter, il serait impossible à la Compagnie du Pacifique de terminer la construction de son chemin dans les délais fixés par le contrat. De sorte que dans trois occasions déjà, le parti libéral, et dans deux, l'honorable premier ministre lui-même, ont posé le principe que le tracé d'un chemin de fer de ce genre devait être au préalable approuvé par le parlement.

La raison suivante alléguée par l'honorable premier ministre est qu'il nous faut un chemin de fer sur sol canadien depuis Moncton jusqu'au Pacifique. Je ne veux pas m'attarder à discuter cet arrangement pour la raison bien simple que tous les députés de cette Chambre savent que nous avons présentement un chemin de fer depuis Moncton jusqu'à la côte du Pacifique, et lorsque le premier ministre apporte cela comme raison justifiant cette dépense extraordinaire, je crois que j'aurais mauvaise grâce d'abuser des instants de la Chambre pour discuter ce prétexte évidemment spécieux.

L'honorable premier ministre nous a dit ensuite que ce chemin de fer ne côtoie pas parallèlement le chemin de fer Intercolonial.

On a beaucoup ergoté sur le sens de cette expression. Pour moi cette discussion m'a rappelé celles qui se faisaient il y a une centaine d'années, entre les nations au sujet de mots. Tout le monde sait que si l'on prend l'expression dans son sens strictement mathématique, le nouveau chemin ne sera pas parallèle à l'Intercolonial. Personne n'a jamais voulu dire cela. Mais si l'expression telle qu'elle est comprise dans le monde des chemins de fer, veut dire que le nouveau chemin enlèvera du trafic à l'Intercolonial, y a-t-il un seul député dans cette Chambre qui croira que l'Intercolonial recevra plus de trafic lorsqu'un chemin de fer traversera le pays par une route que l'on prétend devoir être plus directe entre les mêmes terminus ? Les députés du Nouveau-Brunswick peuvent avoir leurs préférences pour un tracé ou pour un autre, suivant les comtés qu'ils représentent, mais ils ne doivent pas oublier que l'honorable ministre des Finances nous a dit l'autre soir qu'il n'était pas de ceux qui condamnaient le tracé actuel de l'Intercolonial—qu'il croyait que ce tracé était le meilleur à cette époque pour les intérêts qu'il avait à servir. Mais si nous consultons les rapports des explorations déposés sur le bureau de cette Chambre, rapports qui montrent que le pays à travers lequel le chemin projeté devra passer est montagneux, et si nous nous rappelons que, il y a un an ou deux, à l'époque où le chemin de fer Canadien du Pacifique, ayant été empêché de transporter nos bestiaux pas sa ligne du Maine à cause de l'embargo du gouvernement des Etats-Unis, nous les avons transportés par le chemin de fer de l'Intercolonial, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que ce transport avait coûté moins cher et avait été fait en moins de temps par le chemin de fer Intercolonial que par le chemin de fer du Pacifique, je crois que nous sommes justifiables d'appuyer notre chef dans la position qu'il a prise cet après-midi lorsqu'il a dit : Servons-nous du chemin que nous avons, utilisons-le, mais ne le ruinons pas, ne le mettons pas de côté. Puis l'honorable premier ministre a dit que nous devions faire honneur à la parole du gouvernement. Jamais je ne voudrais prétendre le contraire. Mais je demanderai à la Chambre quand le parlement s'est engagé à construire un tel chemin. L'honorable premier ministre lui-même, lorsqu'il met de côté l'hyperbole et s'en tient aux faits, nous dit que la ligne dont il a voulu parler était la ligne de Harvey à Salisbury. Les ministres de la couronne en ce temps-là se sont engagés à construire ce chemin, et ils ont sanctionné leur promesse en faisant voter par la Chambre $500,000 à cette fin. Mais la résolution a été rejetée par le Sénat. L'honorable premier ministre siège depuis trop longtemps en parlement et est trop bon avocat pour affirmer que le parlement s'est engagé, lorsqu'une seule Chambre a consenti. Le par-

lement est composé de deux Chambres, et si l'honorable premier ministre est si scrupuleux lorsqu'il s'agit du devoir du parlement de tenir ses engagements, je ne le blâme pas, car s'il a étudié l'histoire du pays depuis la confédération, il a évidemment découvert que le parti conservateur n'a manqué qu'à un seul de ses engagements, tandis que le parti libéral en a répudié un si grand nombre ; je comprends alors qu'il considère comme sacré même un engagement partiel, que le parti conservateur aurait pris, et qu'il vienne demander au parlement d'y donner effet. Mais si le premier ministre croit que la parole du parlement est sacrée je lui demanderai d'avoir un respect égal pour la parole de la Couronne, et de voir à faire remplir les promesses que le gouvernement a faites dans le discours du trône à l'ouverture de cette session. Je demanderai aussi à l'honorable ministre de la Justice, qui doit être la fontaine de la justice dans cette Chambre et qui est le dispensateur des honneurs judiciaires, si les engagements importants que le gouvernement a pris par l'entremise du représentant de la Couronne au commencement de cette session ne devraient pas être également remplis.

La raison suivante donnée par l'honorable premier ministre, est que nous devons nous prémunir contre le danger de l'abrogation du privilège de transit. On a beaucoup fait sonner cette note au commencement de ce débat ; on la fait moins sonner maintenant. Les honorables députés de la droite semblent avoir compris qu'il y a plusieurs aspects à cette question, et que plus nous la discutons, plus leur position devient fausse.

Il suffit de songer un instant à la proposition de dépenser $100,000,000 ou $150,000,000 pour le motif que nos voisins pourraient un jour ou l'autre abolir le privilège de transit, pour en apercevoir tout le ridicule. Supposons que les Américains abolissent la faculté de transit, qu'est-ce que cela pourrait nous faire ? S'ils l'abolissaient avant que ce chemin soit construit, nous pourrions tout de même envoyer nos marchandises à un de nos ports sur l'Atlantique. Nous savons que nous le pourrions, car nous avons déjà des voies de transport sur le sol canadien entre l'Atlantique et le Pacifique. Mais je ne m'étonne pas que les honorables députés de la droite ne le sachent pas, lorsque nous voyons que l'honorable premier ministre lui-même l'a nié dans le discours qu'il a prononcé et que l'on retrouve à la page 7933 des Débats, au sujet des déclarations de M. Carnegie, qui est sans doute un génie pour amasser de l'argent et un prodige pour se faire de la réclame. M. Carnegie qui, apparemment, connaît peu le sentiment canadien et la géographie canadienne, a déclaré que nos ports étaient fermés pendant cinq mois de l'année par la glace. Ce n'est pas, a répondu le premier ministre, parce que nos ports sont fermés par la glace en hiver que nous ne les utilisons pas, mais parce que nous n'avons pas de chemins de fer pour les atteindre. C'est la première raison sérieuse, je dois le dire en toute sincérité, que j'ai pu découvrir parmi toutes celles apportées par l'honorable premier ministre à l'appui de la construction de ce chemin. Je crois que si j'avais été partisan de l'honorable premier ministre je me serais laissé convaincre par cet argument. Lorsque je lui ai entendu dire que nous ne pouvions utiliser nos ports parce que nous n'avions pas de chemin de fer pour les atteindre, j'ai cru qu'il était à peu près temps de faire quelque chose ; mais ce quelque chose c'est de refaire l'instruction des honorables députés de la droite, à commencer par celle de l'honorable premier ministre ; nous devons nous efforcer de leur faire comprendre que nous avons non seulement nos ports de mer, mais des chemins de fer pour nous y rendre et que l'honorable premier ministre ne doit pas s'alarmer au sujet de difficultés qui n'existent pas.

La dernière raison apportée par le premier ministre est que le gouvernement doit construire ce chemin, afin de pouvoir régler les taux de transport. Mais c'est une méthode très dispendieuse que le gouvernement adopte là. La première chose qu'il fait est de construire dans les prairies un chemin qui ne viendra pas à l'est de Winnipeg d'ici à trois ou cinq ans, tant que la division de l'est n'aura pas atteint cette ville. Il est évident que le Grand-Tronc-Pacifique sera à Winnipeg longtemps avant que la divisions de l'est soit construite jusque-là. Si on avait rédigé d'une manière intelligente et en tenant compte des intérêts du pays—je ne tiens pas le ministre de la Justice responsable du contrat, parce que je suppose qu'il n'a fait que donner une forme légale aux intentions des parties contractantes—on aurait stipulé la construction d'une ligne à l'est de Winnipeg jusqu'à North-Bay, avec embranchement à Port-Arthur et Fort-William, ce qui aurait assuré le transport des produits de l'ouest par les lacs jusqu'aux ports de l'est. Mais au lieu de cela, le gouvernement fait le contrat de telle façon que le Grand Tronc-Pacifique sera tenté pendant des années de traverser la frontière au sud de Winnipeg et d'expédier ses chargements par Duluth et Chicago, et nous savons combien, une fois que le trafic a pris un certain cours, il est difficile de lui en faire prendre un autre. Si le gouvernement avait eu plus à cœur les intérêts du pays, au lieu de songer simplement à soigner ses intérêts électoraux, le contrat qu'on nous soumet aujourd'hui aurait été bien différent.

L'honorable ministre des Finances a ajouté bien peu de raisons à celles qu'avait données le premier ministre. Il a prétendu que le parti conservateur n'avait pas fait faire d'explorations avant de signer le contrat pour la construction du chemin de fer Intercolonial, et celui du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais les circonstances,

dans ces deux cas, étaient entièrement différentes de celles qui existent aujourd'hui. Quels étaient les faits au sujet de l'Intercolonial ? Ce chemin, M. l'Orateur, était indispensable à notre expansion. Tout le monde sait que deux des anciennes provinces ne s'accordaient pas à cause des préjugés de religion et de race que le parti conservateur n'avait pas travaillé à faire disparaître, et qu'il est devenu nécessaire de faire quelque chose. Les hommes d'Etat des deux partis politiques décidèrent que la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick devaient être unies aux deux provinces du Canada, afin de ramener l'harmonie entre elles par la Confédération. Voilà ce qui rendait nécessaire au point de vue national la construction de l'Intercolonial. Les deux provinces inférieures n'auraient pas consenti à entrer dans la Confédération si on ne leur avait promis un chemin de fer pour les relier aux provinces supérieures. S'il y a jamais eu un cas de nécessité nationale, M. l'Orateur, pour justifier la conduite du gouvernement, ç'en était un.

Mais, osera-t-on prétendre que cette nécessité existe aujourd'hui? Au sujet du contrat avec la Compagnie du Pacifique, tout le chemin était un sujet de discussion publique depuis des années. Le gouvernement canadien s'était engagé envers la Colombie Anglaise à construire ce chemin, et là encore, il y avait urgence nationale. Nous avions acheté les prairies de l'ouest, et nous savions que la construction du Pacifique à travers ces prairies était d'absolue nécessité pour notre expansion nationale, et c'est ce qui fait que nous avons été obligés de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais existe-t-il aujourd'hui rien qui ressemble à un véritable besoin de défense nationale ?

L'honorable ministre des Finances et l'honorable ministre de l'Intérieur ont voulu faire de l'effet en disant que nous avions, d'année en année, attaqué l'administration de l'Intercolonial. Ils nous ont accusés de ne pas être les amis de l'Intercolonial. Or, M. l'Orateur, nous n'avons jamais attaqué l'entreprise même de l'Intercolonial, mais la manière dont on administre cette grande institution d'Etat ; et l'honorable ministre des Finances prête à rire, lorsqu'il nous accuse de nous être opposés aux subventions votées pour la construction d'élévateurs à Saint-Jean et Halifax, car il nous est facile de lui rétorquer qu'il n'est pas entré un seul boisseau de grain dans l'élévateur d'Halifax, et quant à l'élévateur de Saint-Jean, l'unique chargement qu'on y a logé a coûté $10,000 à l'Etat, de sorte que ces deux entreprises sont comme des monuments attestant le gaspillage de ce gouvernement.

Mon honorable ami, le ministre des Finances, dont tout le monde de ce côté-ci de la Chambre reconnaît l'honnêteté, nous a dit—et je suis certain qu'il l'a dit en toute sincérité —qu'il avait soigneusement examiné le bill

et qu'il croyait que c'était un bill honnête, parce qu'il n'y pouvait rien voir en faveur des promoteurs. Je suis bien prêt à accepter la parole de l'honorable ministre, mais je lui dirai que ce n'est pas dans les pages du bill qu'il doit aller chercher la preuve de ce qu'on soupçonne; car à moins que l'on n'eût collé des billets de banque sous chaque page, il n'y verra rien. Mais il y a des gens qui comprennent mieux que cela. Examinons les conditions du contrat. Si les honorables députés de l'autre côté de la Chambre voulaient se débarrasser de leurs préjugés de partisans et examiner la question dans son mérite, je suis certain qu'un simple examen du contrat ferait cesser la discussion de ce bill en cinq minutes. On nous dit d'abord que le pays va garantir 75 pour 100 du coût de la division de l'ouest, et je n'ai pas besoin de dire combien il sera facile à une compagnie de construire tout le chemin avec cette garantie de 75 pour cent. Quant à la construction de la section de l'est, le pays en supporte tous les frais, de sorte que, lorsque le chemin sera terminé, nous devrons 50 et 60 millions pour la section de l'est et nous aurons garanti les trois-quarts du coût de la division de l'ouest. L'honorable député de Brantford (M. Heyd) m'ayant demandé ce que la Compagnie du Grand Tronc va dépenser dans la construction du chemin, je lui ai répondu qu'elle n'y mettrait pas un sou, ainsi que je vais le prouver. Voyons d'abord d'où vient l'argent? Le gouvernement construit lui-même le chemin depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, et il garantit 75 pour cent du coût du chemin à l'ouest de Winnipeg. La compagnie ne se trouve obligée de fournir que 25 per cent. Mais quand sera-t-elle obligée de débourser cela? J'avoue qu'à la lecture du bill il est très difficile de le dire. On a mis tant d'art dans la rédaction de l'article stipulant que le Grand Tronc devra garantir 25 pour 100, par rapport à la rédaction de l'article au sujet de la garantie de 75 pour cent du gouvernement, qu'il est très difficile de dire ce que cet article signifie. Mais le ministre des Finances et le ministre de l'Intérieur s'accordent tous deux sur la signification de cet article, et tous deux nous disent que la Compagnie du Grand Tronc devra fournir 25 pour cent du coût du chemin en garantissant suffisamment d'obligations pour permettre de prélever ce montant.

Or, si le gouvernement fournit 75 pour cent et le Grand Tronc les 25 pour cent, qu'est-ce que le Grand-Tronc-Pacifique fournit? Son chemin est terminé et la compagnie n'a pas payé un sou. Quelle est alors la situation de la compagnie. Elle possède 20 millions de dollars d'actions privilégiées, et 25 millions d'actions ordinaires pour lesquelles elle n'a pas déboursé un sou. Je suppose que le Grand Tronc aura pour sa part les 20 ou 25 millions en retour de sa garantie des obligations. La balance sera divisée, je suppose, entre les intelligents, industrieux et heureux promoteurs. Et si

le ministre des Finances se trouvait dans les environs, je suppose qu'il pourrait se faire une idée d'où viennent les billets de banque.

Le chemin est donc terminé et la compagnie n'y a pas mis un sou, et je m'appuie pour dire cela sur les paroles du ministre des Finances et du ministre de l'Interieur, qui nous ont dit distinctement que la Compagnie du Grand Tronc garantira, non pas la balance des obligations, mais une quantité suffisante des obligations pour parfaire la balance de l'argent. Il y a une distinction à faire entre les deux opérations. L'article a été rédigé de telle façon que personne ne peut dire exactement ce qu'il signifie. Il est possible qu'il veuille dire que la Compagnie du Grand Tronc garantira 25 pour cent des obligations, et que si cela n'est pas suffisant elle comblera le déficit d'une autre manière. Mais lorsque deux des ministres qui ont pris part au contrat, dont l'un, le ministre des Finances, qui doit connaître la signification des termes de finance, nous dit que la Compagnie du Grand Tronc fournira les 25 pour 100 du coût total de la construction, nous nous demandons naturellement, comment la Compagnie du Grand Tronc va pouvoir dépenser un sou.

L'honorable ministre de la Justice a discuté assez longuement la question de l'outillement de la ligne, et je veux m'occuper immédiatement de cette question, car elle a des rapports étroits avec celle que je viens d'exposer, savoir: qui fournit l'argent pour la construction du chemin ? L'honorable ministre nous a dit que l'article 22 et quelques autres articles dont il a parlé, étaient parfaitement clairs, si clairs qu'il ne comprenait pas comment un avocat de grand talent comme le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) aient osé affirmer que la compagnie n'était pas obligée d'acheter l'outillage nécessaire à la section de l'est, mais je n'hésite pas à dire que le raisonnement même du ministre de la Justice a confirmé, plus que toute autre chose, les honorables députés dans cette Chambre qui ont pris la peine d'étudier cet article dans la croyance que l'opinion exprimée par le chef de l'opposition et par l'honorable député d'Hamilton est absolument correcte, et plus que cela, le ministre de la Justice craint beaucoup lui-même qu'il en soit ainsi. Voyons ce qui a été fait. Le contrat a été rédigé par le ministre de la Justice, qui ensuite le fait reviser par M. Shepley. Je désire témoigner en passant que M. Shepley est un des avocats les plus habiles et les plus sérieux que le ministre de la Justice pouvait choisir. Personne ne m'accusera un instant de critiquer ce choix, et si M. Shepley présente une note un peu élevée, pour ma part, je ne m'opposerai pas à ce qu'on la paie. Mais après que M. Shepley eût revisé le contrat et que le contrat eût été accepté, tout à coup on émet une idée nouvelle dans la Chambre des communes, et le ministre retourne à son avocat et lui dit: " Comment avez-vous pu être assez idiot pour laisser une telle lacune dans le contrat ? "

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas dit qu'il était un idiot.

M. NORTHRUP : Je parle par hyperbole. Il a demandé à M. Shepley comment il pouvait s'être ainsi trompé. Si l'honorable ministre de la Justice n'a pas lu à M. Shepley, au sous-ministre (M. Newcombe) et à M. Gormully d'autres articles du contrat que ceux qu'il a lus ici ce soir, je regretterais d'avoir à dire qu'ils se sont trompés dans l'opinion qu'ils ont donnée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans ce pays-ci, les avocats lisent généralement les contrats avant de donner un avis.

M. NORTHRUP : Je le croirais. Mais l'avis qu'ils ont donné est tel que j'ai dû conclure qu'ils pouvaient n'avoir pas lu tout le contrat. Le ministre de la Justice a appelé notre attention sur les articles 11, 12, 13, 14, 19, 22, 34, 35 et 37. Dans la majorité de ces articles nous trouvons que tout repose sur la signification du mot " outiller " au point de vue légal. J'ai consulté ensuite le dictionnaire, afin de trouver la signification commune du mot dans la langue anglaise, et je trouve que le mot " outiller " veut dire " garnir, fournir des outils et engins nécessaires pour quelque exploitation ". Vous voyez, par cette définition, qu'il est possible, sans rien acheter, de fournir tout ce qui est nécessaire pour une exploitation.

Un exemple. Lorsque le ministre de la Justice est entré dans le cabinet, s'il avait dit au premier ministre : " Je désire que vous me fournissiez à Ottawa une résidence toute meublée dont je paierai le loyer ". Et si le premier ministre avait consenti à lui fournir cette résidence, le ministre de la Justice aurait pu difficilement refuser d'en payer le loyer, en prétendant que les meubles en avaient été empruntés ou loués. Il n'avait pas à s'inquiéter si les meubles avaient été achetés, du moment qu'ils n'avaient pas été volés. Fournir est une chose ; acheter est une autre. Lorsque l'on voit le mot " acheter " employé aussi souvent que ce contrat —je ne crois pas qu'aucun autre mot revienne aussi fréquemment—pourquoi dans le cas actuel, le ministre de la Justice n'aurait-il pas dit " acheter et outiller " ?

Nous avons donc droit de savoir ce que cet article signifie. Les autres articles que le ministre a lus n'ont jeté aucune lumière sur le sujet. Cet article répète tout simplement le mot " outiller " et nous ne voyons nulle part que ce mot signifie que la compagnie doive acheter et outiller. Puis, nous avons l'article 14 que le ministre n'a pas lu dans cette Chambre, mais que je prendrai la liberté de lire, et je demanderai à n'importe quel député de cette Chambre, quand bien même il ne serait pas avocat, s'il ne saisit pas immédiatement la signification du mot " outiller " tel qu'on l'emploie dans le

contrat. Cet article 14 se rapporte aux frais généraux d'exploitation, et les honorables députés se rappelleront que pendant les dix premières années, la compagnie déduit ces frais généraux du loyer qu'elle s'engage à payer. De sorte qu'il est important de savoir quels sont ces frais. Voyons donc ce que la compagnie peut faire entrer dans ces frais de la section de l'est :

14. Pour les fins du présent contrat, l'expression " frais généraux " quand elle s'applique à la division de l'est du chemin de fer, se dit et s'entend de tous les frais d'entretien de ladite division, et des gares, constructions, ouvrages et installations en dépendant et du matériel roulant ou d'autre nature, ainsi que de l'outillage mobilier servant à l'exploitation de ladite division, et de tous loyers, taxes et redevances annuels que doit payer la compagnie pour les biens par elle pris à bail——

La compagnie aura donc des biens pris à bail. C'est dit ici. Mais j'appelle tout particulièrement l'attention du ministre sur ce qui suit :

—ou possédés à l'égard de ladite division de l'est (à l'exception du loyer qu'elle est tenue de payer pour la location de quelque ligne distincte de la sienne) ou pour l'usage moyennant rémunération de matériel roulant par elle loué pour faire partie de l'équipement de ladite division de l'est.

Il ne peut pas y avoir de langage plus clair. Le contrat dit que la compagnie devra fournir, non pas acheter, $5,000,000 de matériel roulant pour l'exploitation du chemin. Il est stipulé que ce matériel sera pour cette division, afin, je suppose, que s'il passait sur une autre on puisse l'y faire revenir, et qu'en moyenne la valeur du matériel roulant soit toujours de $5,000,000. Il n'y a aucun doute que c'est la valeur spécifiée, mais le bill est silencieux quant au propriétaire de ce matériel, excepté que dans l'article traitant des frais d'exploitaion il est dit que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique pourra ajouter à ces fras toute somme qu'elle payera pour loyer de matériel roulant pris à bail comme partie de l'outillage servant à l'exploitation de la dite division." Si le cas était soumis à un juge et si le ministre de la Justice disait que le mot " outiller " signifie " acheter et outiller " le juge ne répondrait-il pas : Vous avez dit vous-même dans cet article que la compagnie pourra tenir à bail une partie de l'outillage de la division de l'est. Peut-on douter que le juge ne décidera pas que les conditions de l'article sont remplies si la compagnie emprunte ou prend à bail du matériel roulant pour cette division pour une valeur de $5,000,000?

Il y a une autre considération qu'il ne faut pas oublier, celle des frais d'exploitation pour les dix premières années. Nous n'avons pas à nous préoccuper des années qui suivent, car ce n'est que pendant ces dix années que la compagnie a droit de déduire les frais d'exploitation. La compagnie est tenue de placer pour $5,000,000 valant de matériel roulant sur la division de l'est, et parce qu'il est connu d'avance qu'il n'y aura pas sur cette division suffisamment de trafic pour donner un profit pendant les dix premières années, le gouvernement abandonne à cette dernière le loyer de la ligne pendant cette période. Puisque le gouvernement admet cela, n'est-il pas surprenant et absurde de dire qu'une compagnie qui ne fera pas assez d'argent pour payer le loyer du chemin, prendra à bail un matériel roulant additionnel de $5,000,000 ? Si telle avait été l'intention on peut être assuré que quelques-uns des avocats retors qui ont rédigé ce contrat auraient inséré deux ou trois mots comme ceux-ci par exemple, " en sus du matériel de $5,000,000 acheté à cet effet " ou autre formule ayant la même portée ".

Mais le ministre de la Justice va nous dire que nous n'avons pas lu la clause 35. Eh ! bien, lisons-la. Il est question dans cet article d'une garantie sous forme d'hypothèque qui constituera une première charge sur le chemin de fer, l'entreprise, le matériel et les biens, les recettes, droits et privilèges de la compagnie, y compris tout l'outillage et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir. Si la compagnie achète un wagon, ce wagon est hypothéqué au gouvernement. Si la compagnie loue $5,000,000 valant de matériel, tout avocat sait que le locataire obtient un titre qu'il peut hypothéquer. C'est là la première charge sur le locataire. Ce serait du nouveau si le locataire pouvait hypothéquer la propriété d'un autre. Le ministre de la Justice ne doit pas oublier que si la Compagnie du Grand Tronc porte à la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique une amitié telle qu'elle est disposée à garantir ses obligations gratuitement, elle pourra aussi bien lui louer ses wagons à des conditions si favorables que si le gouvernement était obligé un jour de prendre le chemin, il lui serait avantageux de se substituer au locataire, et de ne pas obliger la compagnie à acheter de nouveaux wagons, mais de se servir des anciens. Mais cela ne veut pas dire que si vous avez une hypothèque sur un matériel, cette hypothèque vaudra sur la propriété d'un autre. Les paragraphes suivants (b) (c) et (d) ne changent rien. C'est toujours le mot " outiller " qui est employé, et du moment que l'on est convenu du sens de ce mot tous les autres paragraphes s'en suivent.

Un autre argument de l'honorable ministre c'est que l'article 37 est explicite. Je ne croyais pas qu'il nous parlerait de cet article mais qu'il laisserait ce soin à un avocat moins habile que lui. Cet article diffère complètement de tous les autres articles du contrat. On l'a fait dans un but tout spécial, et chacun sait que ce but est d'obliger la compagnie à acheter de producteurs canadiens tous les matériaux et fournitures nécessaires à l'exploitation de son chemin. Jamais article plus futile n'a été inséré dans un contrat. La compagnie n'est tenue d'acheter de fabricants cana-

diens tous les matériaux et fournitures nécessaires à la construction de la section de l'ouest et à l'outillage de la dite ligne tout entière, que lorsque ces articles sont fabriqués dans le Canada et lorsque ces matériaux et fournitures peuvent être achetés dans les quantités désirées et d'une qualité convenable pour les fins voulues, et à des prix et conditions aussi avantageux que les produits qu'elle pourrait se procurer ailleurs ; c'est-à-dire que si la compagnie peut acheter au Canada à aussi bon marché et d'aussi bonne qualité qu'elle peut acheter en dehors du Canada, elle sera assez sage d'économiser le transport et l'assurance sur lesdits articles en les achetant ici. Mais si elle ne veut pas les acheter en Canada, rien dans l'article ne l'y oblige, et qui pourra dire plus tard que la compagnie n'a pas été prudente de se réserver cette liberté ? Le but de cet article est donc de stipuler que la compagnie devrait acheter en Canada les articles dont elle aura de besoin. Qu'est-ce que cela a à faire avec la construction et l'outillage du chemin ? Le mot " outillage " est employé seul. S'il oblige la compagnie à se le procurer en Canada vous n'avez pas besoin de cet article ; car si le mot " outiller " implique l'idée d' " acheter ", l'article 22 suffit ; mais si outiller n'oblige pas à acheter le matériel roulant et le reste de l'outillage, alors cet article n'a pas d'application. Je dis donc que la prétention de l'honorable chef de l'opposition et de mon honorable ami le député d'Hamilton est parfaitement correcte ; et que ce contrat ne donne pas au pays toute la garantie qu'il devrait lui donner.

Le ministre de la Justice nous a dit ensuite que le pays n'aurait rien à payer, tant que le chemin de fer ne sera pas terminé. Je crois qu'il n'a pas lu les articles avec soin, car je vois que le gouvernement contribuera virtuellement à la construction du chemin à mesure qu'elle avancera. J'admets que cette contribution est facultative.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai rien dit autre chose.

M. NORTHRUP : Je crois que l'honorable premier ministre a prétendu davantage; autrement il n'avait pas besoin de parler ; mais l'objet qu'on cherchait à atteindre, c'était de faire accroire au pays que l'Etat n'était pas obligé de débourser d'argent pendant la construction du chemin. Il y a une différence entre dire que le pays est " légalement " obligé de payer, ce que je n'ai pas prétendu, et dire que le pays est " virtuellement " obligé de payer, et c'est ce que j'ai dit.

Si l'Etat garantit les obligations jusqu'à la somme de $75,000,000, et s'il voit la compagnie écrasée par le coût exorbitant de tout ce qu'elle achète ou fait faire, pourquoi ne lui avancerait-on pas l'argent dans l'intervalle ? Si le gouvernement se prévalait de son droit et ne versait pas un seul sou à la compagnie avant que le chemin soit achevé, ce chemin coûtera trois ou quatre fois plus qu'il aurait coûté si les fournisseurs avaient été payés au fur et à mesure des travaux. La Chambre aimerait à apprendre de la bouche de l'honorable ministre, s'il parle de nouveau sur le sujet, comment sera construite la section de l'ouest, si le gouvernement paie quelque chose ou ne paie rien, et s'il ne garantit pas d'obligations tant que le chemin ne sera pas tout terminé.

Je veux maintenant dire quelques mots au sujet du contrat. C'est un document si extraordinaire que nous serions presque justifiables de refuser de l'étudier à cause des signes évidents de faiblesse qu'il porte presqu'à chaque page. D'abord on voit qu'il a été fait à la hâte, et c'est peut-être la raison qui a porté le premier ministre à dire que nous devrions agir et non délibérer. C'est à peu près la seule déclaration que cette Chambre puisse accepter sans hésitation, savoir que le gouvernement a agi sans délibérer. Peut-être qu'une des raisons était que le gouvernement lui-même ne savait pas où il était ni avec qui il traitait, lorsqu'il a fait ce contrat du transcontinental. Si l'on examine le premier bill (n° 64) intitulé Acte constituant en corporation la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, on voit que les promoteurs sont :

L'honorable George A. Cox, H. M. Pellatt et E. R. Wood, tous de Toronto, Ontario, l'honorable William Gibson, de Beamsville, Ontario, J. R. Booth, d'Ottawa, Ontario, l'honorable H.-B. Rainville, Charles M. Hays, Frank W. Morse et William Wainwright, tous de Montréal, et John Bell, de Belleville, ainsi que toutes les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie sont constitués en une corporation portant nom, " The Grand Trunk Pacific Railway Company," ci-après appelée " la Compagnie."

Le parlement a discuté avec beaucoup de soin cette demande de charte, et la Chambre a voté un bill qui est maintenant rendu devant le Sénat, mais qui n'a pas encore été adopté par ce corps, constituant ces personnes en Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique . Puis tout à coup arrive comme un éclair dans un ciel sans nuage, le bill du gouvernement qui commence comme suit :

Contrat intervenu le vingt-neuf juillet 1903, entre Sa Majesté le Roi, traitant pour le Canada et représenté aux présentes par l'honorable William S. Fielding, ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, d'une part ; et sir Charles Rivers-Wilson, C.B., G.C.M.G.; le très honorable lord Welby, B.C.B., John A. Cluttom-Brock, Joseph Price, Alfred W. Smithers, tous de la ville de Londres, Angleterre ; Charles M. Hays, Frank W. Morse et William Wainwright, tous de la ville de Montréal, Canada, et John Bell, de la ville de Belleville, Canada susdit, représentant aux présentes la compagnie dite " The Grand Trunk Pacific Company,"——

Quelles sont ces personnes ? Le préambule nous dit que c'est :

—une compagnie constituée en corporation par un acte du parlement du Canada rendu en sa présente session.

Ces personnes ne sont pas encore constituées en compagnie, et le bill n'est pas véridique à sa face même. C'est peut-être de peu d'importance, mais cela suffit pour montrer le manque de soin et la hâte avec lesquels ce contrat a été bâclé. Cela me paraît comme si c'était le gouvernement qui avait rédigé le bill et que les avocats de la compagnie auraient rédigé le contrat. Si nous examinons le contrat nous trouvons qu'il est fait entre le gouvernement et un certain nombre de personnes :

Représentant aux présentes la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, compagnie devant être constituée en corporation par acte du parlement du Canada, à sa session présentement en cours, et agissant au nom de ladite compagnie.

Ceci montre que les avocats du chemin de fer connaissaient le véritable état des choses tandis que le gouvernement ne le connaissait pas.

Il est réellement extraordinaire que ce débat ait duré aussi longtemps. L'honorable chef du gouvernement a déposé ce bill, plusieurs de ces collègues ont parlé, mais aucun d'eux n'a encore expliqué comment il se faisait que huit ou dix personnes qui ont demandé dans le cours ordinaire des choses à être constituées en Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique disparaissent soudainement comme la rosée du matin sous le soleil, et que le gouvernement fasse un contrat avec d'autres personnes représentant ladite compagnie ou prétendant la représenter. La Chambre a certainement droit d'exiger une explication de la manière dont ce contrat a été conclu ; elle a droit qu'on lui dise comment il se fait que le gouvernement ne connut pas la responsabilité de ceux avec lesquels il traitait. J'arrive maintenant à l'article 21 de ce bill, qui est un article très curieux :

Le Gouverneur en conseil a en tout temps le pouvoir de suspendre les travaux sur ladite division de l'est jusqu'à la session suivante du parlement.

Est-il possible que le gouvernement doute de lui-même ? Est-il possible qu'il craigne que ce qu'a prédit l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux arrive ? Prévoirait-il que la dépense soit si grande que le pays ne pourra pas supporter la construction de la division de l'est, ou voudrait-on retarder l'exécution de l'entreprise jusqu'aux élections, et alors le gouvernement pourra ajouter une autre section, s'il le juge à propos ? La Chambre a certainement droit d'être renseignée à cet égard. L'honorable ministre de la Justice nous a dit que le gouvernement voulait agir avec prudence dans la construction de ce chemin. L'honorable ministre nous a fait un exposé assez exact du bill. Il a dit que le gouvernement construisait la section orientale de la ligne ; que la compagnie payait 3 pour 100 du coût du chemin ; que la compagnie construisait la section de l'ouest, le gouvernement garantissant 75 pour 100 du coût et que de cette façon chaque partie surveillera la construction de la ligne pour l'autre partie. De cette façon, dit-il, les intérêts du pays seront sauvegardés. Que peut-il y avoir de plus sûr, demande-t-il. Comment l'argent du pays pourrait-il être gaspillé lorsque les intérêts des deux parties sont si soigneusement sauvegardés ? Voyons comment l'article 7 sauvegarde ses intérêts. Je voudrais que l'honorable ministre de la Justice nous dise si l'article suivant a été rédigé par lui ou par les avocats de la compagnie.

7. Afin d'assurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu——

C'est la garantie que l'on prétend donner au peuple.

—que les devis——

Les devis, les devis.

—que les devis de la construction de la division de l'est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction.

Mais où est la sauvegarde dans les soumissions et les contrats, car c'est là que se fait l'argent et non pas dans les devis de la construction. Il faut réellement que le gouvernement ait cru que les électeurs méritaient bien l'opinion que Barnum avait de la masse lorsqu'il disait que le peuple aimait à être blagué, pour lui parler de sauvegardes que le pays aura dans les précautions que l'Etat prend au sujet des devis de construction, tandis qu'il n'en prend aucune relativement au cahier des charges. Justement là où se font généralement les tripotages. Le même raisonnement s'applique à la section de l'ouest. Partout on parle des devis de la construction, mais nulle part du cahier des charges. Ce qui fait la faiblesse de ce contrat, c'est la hâte et le manque de précaution avec lesquels le gouvernement s'est engagé. Il est plus que singulier que des honorables ministres nous disent que la construction de la section de l'est ne coûtera rien au pays, parce que le Grand-Tronc-Pacifique s'engage à payer un loyer de 3 pour 100. Nous garantissons 3 pour 100 des obligation de la compagnie, mais ces obligations sont payables tous les six mois et le loyer n'est payable que tous les ans. Il aurait été pourtant bien facile au gouvernement de se faire payer le loyer tous les six mois puisqu'il payait, lui, l'intérêt tous les six mois. Lorsqu'il s'agit de millions, l'intérêt de six mois représente une somme considérable et de la façon qu'il est fait, le contrat est tout à l'avantage de la compagnie ; pour qu'il fût à l'avantage du pays il aurait fallu obliger la compagnie à payer le loyer tous les six mois. Il y a un autre article qui dit que si le loyer n'est pas payé à l'échéance, on le capitalise, mais on ne le capitalise pas

à intérêt composé. De cette façon, si on ne capitalise que les arrérages de trois ans le pays aura dans l'intervalle perdu les intérêts.

Je trouve aussi l'article 21 bien singulier, voici ce qu'il dit :

21. Si à l'expiration dudit bail, le gouvernement juge à propos de ne pas se livrer à l'exploitation de ladite division de l'est, la compagnie, à la condition que les termes par elle posés soient aussi avantageux pour le gouvernement que ceux que propose une autre compagnie de chemin de fer, également en état de remplir et d'exécuter les obligations qu'impose le gouvernement au locataire de ladite division, aura droit à une prorogation ou à un renouvellement dudit bail pour un autre terme de cinquante ans aux conditions dont il pourra être convenu. Avis de l'intention des parties sera donné de la manière que ledit bail pourra prescrire.

Tout le monde admettra que cet article place le gouvernement dans une position bien extraordinaire. A l'expiration du bail, le gouvernement se trouve à exploiter depuis Moncton jusqu'à Winnipeg un chemin qui commence et ne finit nulle part. Si le gouvernement veut exproprier la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à la côte, il pourra le faire, mais il lui faudra payer ce que vaudra le chemin à l'expiration de 50 ans. Le gouvernemnt contribue les trois quarts du coût de la construction du chemin, mais il lui faudra payer aux actionnaires de la compagnie la valeur que le chemin aura acquise.

Aucune autre compagnie ne pourrait essayer de faire concurrence au Grand Tronc-Pacifique pour l'exploitation de la division de l'est, parce que, supposons qu'une autre compagnie fasse une offre aussi avantageuse, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à cause de son installation et de ses vaccordements avec la section de l'est, serait en position plus avantageuse pour faire cette exploitation que toute autre compagnie de chemin de fer. Le gouvernement fait donc virtuellement un présent à la compagnie de cette section de l'est pour toujours, et si le gouvernement veut acheter la section de l'ouest dans 50 ans d'ici, il sera obligé de payer le prix que le chemin vaudra à cette époque.

Le gouvernement a prétendu qu'une des principales raisons qui l'ont engagé à entreprendre la construction de ce chemin est la facilité de pouvoir réglementer les taux de transport, mais l'article dans lequel on prétend décréter ces pouvoirs paraît dire réellement toute autre chose. Si c'est de cette façon que le gouvernement espère régulariser les tarifs, je dis que c'est le moyen sûr d'empêcher le résultat que l'on prétend avoir en vue. Examinons un instant la situation des cultivateurs de ce pays. Nous avons $25,000,000 d'actions d'une catégorie, et $20,000,000 d'actions d'une autre, qui seront distribuées gratuitement entre les promoteurs et les actionnaires et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et les cultivateurs du Nord-Ouest seront à perpétuité obligés de faire des sacrifices pour payer des dividendes sur ces actions à quelqu'un qui n'aura rien payé pour les obtenir, et cependant on prétend que c'est un contrat dans les intérêts du pays.

Je n'irai pas jusqu'à dire que je suis en faveur de la construction par l'Etat d'une ligne de chemin de fer qui s'étendrait de Moncton au littoral du Pacifique ; il se pourrait, toutefois, que je me range plus tard à cette idée, lorsque nous serons mieux renseignés et que les conditions de notre pays ne seront plus les mêmes. Mais, M. l'Orateur, je n'hésite aucunement à le dire, au lieu de se lancer dans une entreprise où il devra pendant un certain temps fournir les trois quarts des fonds nécessaires, assumer tous les risques, la compagnie ne fournissant absolument rien, mais se faisant garantir l'autre quart des fonds par une compagnie amie, et devant retirer tous les profits, le gouvernement servirait mieux les intérêts du peuple si, en sa qualité d'administrateur de la chose publique, il se constituait le détenteur des $25,000,000 d'actions privilégiées et des autres millions d'actions ordinaires, plutôt que de permettre à des étrangers de toucher pendant 50 ans les dividendes auxquels ces actions donneront droit.

Je prie la Chambre de m'accorder encore un moment d'attention, car je voudrais lui signaler le genre de raisonnement auquel ont recours les députés de la droite. Si ces messieurs daignaient seulement considérer les faits sous leur vrai jour et s'en inspirer dans ce débat, il n'y aurait plus en cette Chambre d'aussi grandes divergences d'opinion que celles que l'on constate si souvent. Ainsi, par exemple, lorsque certains députés de la gauche ont félicité M. Booth de ce qu'il avait fait, le ministre de l'Intérieur ne se sentait plus de joie ; mais il n'a pu cacher son dépit, sa stupéfaction lorsqu'on s'est permis de critiquer les actions du gouvernement. Cette attitude de l'honorable ministre se concevrait si M. Booth et le gouvernement avaient fait la même chose, mais comme cela n'est pas, il s'ensuit que l'attitude de mon honorable ami est vraiment injurieuse pour la Chambre. Quels sont les faits ? M. Booth et le gouvernement avaient chacun leur ligne ; M. Booth possédait le Canada-Atlantique, et le gouvernement était propriétaire de l'Intercolonial. M. Booth résolut de prolonger sa ligne ; son premier soin fut de faire faire des levés, préparer les plans et de localiser le tracé de sa ligne ; après quoi il se mit à construire. Est-ce bien ce que le gouvernement a fait? N'avons-nous pas raison de reprocher au gouvernement de n'avoir pas suivi l'exemple de M. Booth, c'est-à-dire, de n'avoir pas fait faire de levés ? M. Booth fit faire tous les travaux préliminaires avant d'entreprendre le prolongement de sa ligne.

M. SCHELL : M. Booth a-t-il fait faire ces travaux préliminaires par rapport à la

ligne qu'il projette en ce moment de construire dans la direction de l'ouest, à partir de Whitney, et au sujet de laquelle il a obtenu une charte ?

M. NORTHRUP : Je parle du prolongement du Canada-Atlantique jusqu'à Depot-Harbour, dont il a été fait mention par le ministre de l'Intérieur, et je cherche à faire voir l'énorme différence qu'il y a entre la manière de procéder de M. Booth et celle du gouvernement.

M. Booth a prolongé sa propre ligne ; le gouvernement prolonge-t-il la sienne? En prolongeant sa ligne, M. Booth a amélioré son chemin et en a accru la valeur. Le gouvernement, lui, ne prolonge pas sa ligne ; il en construit une nouvelle parallèlement à l'ancienne. Certes, il y a là une différence sensible. Il y a vraiment lieu de féliciter M. Booth et de blâmer le gouvernement. Après avoir construit le prolongement de sa ligne, M. Booth l'exploite lui-même. Je ne sache pas que le gouvernement doive exploiter la ligne dont la construction va coûter si cher. Puis, lorsque M. Booth eut construit sa ligne, il y fit passer tout son trafic, et après avoir fait passer ce trafic sur tout le parcours de sa nouvelle ligne, il le fit aussi passer sur l'ancienne, de sorte que ce nouveau trafic créait des recettes non seulement à la ligne nouvelle, mais ajoutait encore à celles de l'ancienne. Ce n'est pas le cas du gouvernement qui afferme sa ligne à une autre compagnie. De plus, M. Booth prolongea sa ligne dans la direction des grands lacs ; c'est aussi ce que voudrait l'honorable leader de l'opposition. M. Booth prolongea sa ligne jusqu'où il savait obtenir du trafic, jusqu'à l'endroit où le besoin s'en faisait sentir, où les gens expédiaient le grain destiné à l'exportation. Le gouvernement prolonge-t-il sa ligne jusqu'aux grands lacs? Ne se propose-t-il pas plutôt de construire une ligne inutile qui n'aura d'autre trafic que celui qui lui donnera l'autre chemin de fer qui en sera la continuation à travers les prairies? Il est assez concevable, ce me semble, que du moment que la gauche applaudissait à l'esprit d'entreprise de M. Booth, elle ne pouvait manquer de blâmer le gouvernement, parce que ce que M. Booth en homme d'affaires sensé, adroit et clairvoyant qu'il est, a fait pour assurer la prospérité de son chemin de fer, le gouvernement l'a soigneusement évité, et que c'est pour cette raison-là que le présent projet n'aboutira qu'à l'avortement.

Nous demandons à nos honorables amis de la droite de se dépouiller de tout esprit de parti dans l'étude de cette question. Personne ne niera un seul instant que cette dépense de $100,000,000 à $150,000,000 devra avoir un effet heureux ou malheureux sur notre crédit. Personne ne le niera, cette dépense de $100,000,000 à $150,000,000 qu'entraînera la construction de la ligne projetée devra nécessairement nous empêcher à l'avenir de faire d'autres dépenses plus utiles peut-être que la construction de ce chemin de fer. M. l'Orateur, je demande en ce moment à nos honorables amis de la droite de mettre de côté tout esprit de parti, de ne considérer que le fond de la question, de se refuser à servir de machines à voter, de marionnettes que le premier ministre fait mouvoir à son gré ; je leur demande de voter comme d'intelligents représentants du peuple, de songer qu'ils ont un devoir à remplir envers leurs commettants et envers leur patrie ; je leur demande de peser les raisons que les ministres on apportées à l'appui de leur projet, et s'ils n'en trouvent pas une seule qui soit appuyée par les faits ; s'ils trouvent que, de toutes les garanties offertes, il en est bien peu qui soient réelles, je leur demande, dis-je, de se poindre à nous pour faire échouer ce projet et pour faire en sorte que le pays tire les meilleurs résultats possibles des dépenses qu'il fera par rapport à la solution de l'important problème du transport.

L'honorable JOHN COSTIGAN (Victoria, N.-E.) : M. l'Orateur, je désirerais dire quelques mots sur cette importante question. Je ne crois pas que je doive m'excuser de ne pouvoir rendre mes observations aussi intéressantes que celles des nombreux députés qui ont pris la parole avant moi ou qui devront se faire entendre. Mais, M. l'Orateur, ayant passé un si grand nombre de mes années dans la vie publique, ayant été témoin de la naissance de l'Intercolonial et du Pacifique Canadien, ayant vu la réalisation de ces deux projets grandioses, il est tout naturel qu'à mon titre de Canadien je porte le plus vif intérêt à ce grand projet national. Pour moi qui habite le Nouveau-Brunswick, ce projet est particulièrement intéressant, parce que jamais depuis la confédération les intérêts de ma province n'ont été aussi en butte au dénigrement et aux préjugés. J'estime donc, M. l'Orateur, qu'il m'incombe de réfuter nombre d'assertions qui ont été faites au cours du présent débat.

Sous plus d'un rapport le présent débat est assez singulier. Certains députés ont dénoncé le projet dans son entier et blâmé le gouvernement de l'avoir présenté, parce que, prétendent-ils, nous n'avons pas devant nous de données suffisantes. Les adversaires du projet nous ont dit que la partie du Nouveau-Brunswick qui se trouve située à l'ouest de Moncton est absolument inconnue, qu'il en est de même de la partie septentrionale des provinces de Québec et d'Ontario, et ainsi de suite. Mais, M. l'Orateur, il est assez étonnant d'entendre ces messieurs affirmer que le gouvernement est absolument dépourvu de renseignements, quand ils viennent eux-mêmes se dire si parfaitement renseignés au sujet des pentes raides que l'on rencontrera, des montagnes qu'il faudra traverser, ainsi que des difficultés de toutes sortes qu'il faudra surmonter. Si l'on manque de renseignements à l'appui du projet, comment se fait-il qu'on en trouve tant pour le combattre? Ce raisonnement manque évidemment de logique—tout autant qu'on

en a manqué sur nombre d'autres points.

L'Intercolonial a été un facteur puissant dans la question de la confédération, si puissant que sans lui les provinces maritimes, c'est-à-dire la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick n'auraient pas, je crois, souscrit alors au pacte fédéral. Depuis l'établissement de la Confédération et la construction de l'Intercolonial, j'ai siégé ici sous toutes les administrations ; j'ai été témoin des efforts souvent tentés, surtout dans la province d'Ontario, pour indisposer les représentants de cette province contre l'Intercolonial, dans le but de faire croire que ce chemin était un fardeau pour la population ontarienne et qu'il n'avait été construit que dans le seul intérêt des habitants des provinces maritimes.

M'est avis que rien ne se pouvait dire de plus injuste ni de plus méprisable. D'abord, il a été reconnu dès l'origine qu'on n'a jamais songé à faire de l'Intercolonial une route commerciale. On l'a construit dans le but d'unir ensemble les diverses provinces, d'encourager le commerce interprovincial et d'établir des relations plus étroites entre les différents groupes de notre population. Nous, les habitants de la partie ouest de la province—j'inclus dans cette partie la ville de Saint-Jean et tous les comtés situés le long de la rivière dans cette région—nous vîmes bien que l'on sacrifiait nos intérêts lorsqu'on décida de suivre le tracé Robinson ; et l'on vient cependant nous faire reproche aujourd'hui du peu d'utilité de ce chemin au point de vue commercial. Nous n'y sommes pourtant pour rien. Le chemin a été construit pour des fins militaires, sans quoi on n'aurait pas suivi le tracé Robinson. Ces messieurs de l'opposition pourront discourir à leur aise, mais tous ceux qui ont encore présents à la mémoire les débats qui eurent lieu avant la Confédération et durant la première session du parlement qui la suivit, ne manqueront pas de convenir que l'opinion était d'abord presque unanimement en faveur de ce qu'on appelait le tracé de la frontière, et que, en manière de concession, on se prononça ensuite en faveur du tracé central.

Certains députés, de même que, dans son numéro du 15 août, un journal qui a discuté le projet avec mesure, nous ont dit, depuis l'ouverture du présent débat, que la partie centrale du Nouveau-Brunswick est infranchissable. D'aucuns même sont allés jusqu'à prétendre que cette région est sans valeur aucune, et qu'elle ne vaut pas la peine d'être développée. Je ne saurais vraiment en vouloir outre mesure à ces honorables députés, puisque l'ex-ministre des Chemins de fer lui-même (l'honorable M. Blair), le seul représentant que notre province avait au sein du cabinet, a donné à entendre, dans son discours, que le chemin de fer, au lieu de desservir les endroits les plus riches et les plus peuplés, traversera une contrée hérissée d'obstacles et presque sans valeur. Or, M. l'Orateur, politiquement parlant, j'ai été durant de longues années l'ami de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Je l'appuyai comme le chef d'un gouvernement de coalition dans notre province, gouvernement qui s'est maintenu pendant des années, au grand contentement des deux partis. Je l'appuyai alors, bien qu'il fût libéral, comme je l'ai appuyé pendant qu'il était ministre dans le gouvernement du jour. Je ne voudrais pas prononcer une seule parole désobligeante pour l'ex-ministre ou ses nombreux amis. Pourtant, j'ai le droit de dire que, lorsque celui qui représentait la province du Nouveau-Brunswick dans le cabinet, a motivé sa retraite et blâmé cette politique—et je le dis en toute franchise et en toute sincérité—je ne l'ai pas entendu invoquer une seule raison qui m'ait convaincu que c'était bien le motif de sa démarche. L'ex-ministre lui-même, en discutant cette question, a prétendu, comme ont également prétendu tous les journaux qui combattent ce projet, que le défaut de l'armure consiste dans le prolongement de la ligne vers l'est, de Québec à Moncton. Pourtant, cette partie du projet a d'abord été représentée comme la conséquence des démarches des représentants des provinces maritimes. Et, si notre cause est faible sous ce rapport, c'est parce que l'ancien ministre a donné de la force à cet argument. Mais notre faiblesse ne résulte que de l'emploi d'arguments sans fondement, pour combattre cette partie du projet. Le représentant de Lanark-sud, qui parle toujours en homme pratique et qui fut longtemps ministre des Chemins de fer et Canaux—bien qu'il parle quelquefois sans être certain de l'exactitude de ce qu'il avance—a énuméré ses objections au prolongement du réseau de Québec à Moncton. Il a d'abord dit que ce serait simplement établir une ligne parallèle ; que le nouveau chemin, sur les premiers 100 milles de distance à partir de Lévis, ne passerait pas à plus de 15 milles de l'Intercolonial en aucun endroit. Je suis certain que si l'honorable député veut s'enquérir des faits, il sera le premier à s'apercevoir qu'il a commis une erreur. A nul endroit, à partir de la bifurcation de Chaudière, le chemin ne passera à moins du double de la distance mentionnée, jusqu'à ce qu'il parvienne à ce point de la frontière du Maine, sur la rivière Saint-François, si souvent mentionné au cours du débat. De ce point, la distance augmente ; elle se double et elle se triple ; et, ainsi que l'a dit à si juste titre le premier ministre, le chemin traverse un pays inaccessible par l'Intercolonial dont il est séparé par une chaîne de montagnes qui a servi d'arguments à ceux qui combattent l'établissement de cette voie ferrée, comme si elle devait franchir ces hauteurs.

D'ordinaire, nous ne construisons pas les chemins de fer pardessus les montagnes. Si ces hauteurs formaient des montagnes infranchisssables, sans défilé, sans vallons na-

turels, j'admettrais que cet argument a du bon. Cependant, la nature a tranché le problème. Croyez-vous faire traverser les montagnes Rocheuses par un chemin de fer, alors qu'on dit qu'elles sont infranchissables et que vous ne pouvez pas construire un chemin pour les traverser. Cela est vrai, cependant, la nature a fourni la clef du problème dans plusieurs circonstances. Vous avez les défilés du Cheval-qui-Rue, de la Tête-Jaune, de la rivière à la Paix, de la rivière aux Pins. Les eaux qui coulent dans ce dernier défilé ont leur source à 125 milles de la côte du Pacifique. Ces eaux se forment sur les hauteurs, au printemps, et coulent vers l'est à travers des milliers de milles carrés du territoire qui s'étend au-delà des mantagnes Rocheuses et elles trouvent un débouché à travers la chaîne principale de ces montagnes, continuent leur cours vers l'est, formant la rivière à la Paix, puis vers le lac Athabaska et le grand lac des Esclaves, se jetant ensuite dans le Mackenzie qui charrie ses eaux jusqu'à l'océan Arctique. Cela dépend de la configuration du terrain, et il ne saurait être question des pentes. Il y a d'autres défilés, plus au sud. J'ai prêté une oreille attentive au discours du député de Victoria-nord, à qui sa valeur militaire a acquis une si belle réputation, qui caresse un idéal si élevé, bien que son ambition soit modeste, qui excelle dans tout ce qu'il entreprend ; et il a accompli des merveilles, uniquement en jetant un coup-d'œil sur le pays. Je suis certain qu'il n'a jamais parcouru le territoire dont il nous a parlé; mais, partout où il voyagea en imagination à travers cette partie du Nouveau-Brunswick et d'une extrémité à l'autre de Québec, les collines et les montagnes dansèrent autour de lui et s'élevèrent à des hauteurs de plus en plus grandes, tellement que je me suis demandé ce qu'il y avait de plus élevé—de ces cimes montagneuses ou de lui-même——

Une VOIX : Le bénéfice du doute est acquis à l'honorable député.

L'honorable M. COSTIGAN : Depuis la bifurcation de Chaudière, au meilleur de ma connaissance—et je n'entreprendrai pas d'affirmer des choses dont je ne serai pas raisonnablement sûr—le chemin de fer ne traversera pas la ligne de partage des eaux en aucun des endroits où s'élèvent ces montagnes. Il évitera de franchir cette ligne en suivant les bassins des cours d'eau qui se déversent dans le Saint-Laurent. En côtoyant cette chaîne de montagnes, il traversera un ou deux petits tributaires du fleuve Saint-Jean ; parviendra au côté sud de la chaîne qu'il longera jusqu'au point où le lac de la frontière se déverse dans la rivière Saint-François. On est d'accord à dire que la différence de niveau des eaux de nos rivières est d'environ 10 pieds par mille. La difficulté ne saurait être grande quand la tion soit modeste, qui excèle dans tout ce différence ne dépasse pas 10 pieds par mille,

M. COSTIGAN.

et c'est le cas pour cette rivière. On traverse cette vallée et on atteint la vallée du fleuve Saint-Jean sur le territoire canadien, et on se rend à Edmundston et à Grand-Falls ; puis, on traverse le pays de biais pour se rendre à Moncton. Selon moi, le tracé définitif passera par Edmundston et Grand-Falls ; cependant, cela est une question de détails qui sera réglée plus tard. Les difficultés que l'on invoque contre ce projet au point de vue du génie civil, sont de purs épouvantails et n'existent pas, si ce n'est dans le cerveau des députés qui s'en servent comme d'arguments. On nous dit que les arpentages faits par sir Sandford Fleming, ou sous sa direction, démontrent jusqu'à l'évidence qu'il est impossible de traverser le cœur de la province du Nouveau-Brunswick. Bien que le rapport ne soit pas très favorable, que dit-il en somme ? Il déclare que la partie centrale du Nouveau-Brunswick se compose de collines élevées, à partir des sources de la Tobique, du Miramichi, de la Restigouche et de l'Upsalquitch. Il est vrai que toutes ces rivières ont leur source dans un petit territoire, qu'elles coulent en différents sens, et que dans la partie du pas où elles ont leur source, il y a un amas de collines très élevées.

Si quelqu'un parlait de faire passer une voie ferrée par là, je dirais, non pas que son projet est impraticable, mais qu'il y a là de fortes inclinaisons et que le plus grand inconvénient résultera des courbes et de la longueur du chemin. Néanmoins, la ligne projetée contournera au sud toutes ces hauteurs. De toutes les chaînes de montagnes de cette province, la plus haute est le mont Bleu, sur la rive nord-est de la rivière Tobique, à environ 40 ou 45 milles de l'endroit où elle se jette dans le fleuve Saint-Jean. Si on venait me dire que le gouvernement a résolu de construire un chemin de fer à travers le mont Bleu, je déclarerais que le gouvernement ne connaît guère le pays et je lui conseillerais de se renseigner.

M. LOGAN : En partant de la Rivière-du-Loup, il faudrait franchir le mont Bleu.

L'honorable M. COSTIGAN : Non. Un chemin de fer est aujourd'hui construit et exploité entre la Rivière-du-Loup et Edmundston. Lorsque eut lieu le débat concernant l'adoption du tracé définitif de l'Intercolonial, l'opinion au Nouveau-Brunswick, était à peu près également partagée entre le tracé des vallées et celui de la rive nord ; de sorte que notre décision n'a pas une grande signignification. Nous avons toujours cru que la Nouvelle-Ecosse serait en faveur de la route Robinson, plus avantageuse pour Saint-Jean que la vallée du fleuve du même nom. Lors de la présentation des candidats, j'ai déclaré que la province de Québec serait en faveur d'un chemin qui traverserait les comtés de son territoire et assurerait les progrès de deux de ces derniers, tandis que l'autre ne serait pas aussi avantageux, et que la provin-

ce d'Ontario resterait indifférente, à moins d'être influencée par des motifs politiques. Mais on a attaché beaucoup d'importance aux considérations stratégiques, et la décision a été influencée par le fait que le gouvernement anglais garantissait les frais de premier établissement du chemin, pourvu qu'il approuvât la route choisie. Le chemin de fer fut construit et voici le sentiment qui prévalut au Nouveau-Brunswick. La population de la partie ouest, bien que déçue, bien que sentant qu'on avait choisi un tracé trois fois plus coûteux, beaucoup plus long, moins avantageux pour le commerce, ne tint pas rancune à la longue à la population de la rive nord, et le sentiment général fut qu'en somme, cela était aussi bien ; car, plus tard, un chemin de fer fut construt dans cette vallée jusqu'à Edmundston, à l'avantage des habitants de l'endroit, tandis que les gens de la rive nord n'auraient jamais eu de chemin s ns n'avaient dû compter que sur leurs propres ressources.

A en juger par leurs discours, les orateurs de l'opposition semblent croire que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a donné sa démission parce que, en conscience, il ne pouvait pas approuver ce projet, parce que ce projet est insensé, irréfléchi et mal conçu. Cependant, selon moi, il n'a pas remis son portefeuille parce que le gouvernement refusait de se ranger à son avis et de diriger le chemin de fer sur Saint-Jean, de manière à abréger le parcours. Il n'eut pas été conséquent et il n'eut pas justifié les motifs qu'on lui prête. Il a seulement prétendu qu'il ne pouvait pas approuver le dédoublement de l'Intercolonial. Personne ne soutiendra qu'on pourrait raccourcir la distance que fournira le chemin de fer projeté, en partant de la Rivière-du-Loup, traversant le comté de Témiscouata pour se rendre à Edmundston, et en suivant la vallée du Saint-Jean.

Certes, aucun député de la Chambre ne dira que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a donné sa démission parce qu'on devait doubler, détruire et rendre inutile l'Intercolonial, et qu'il aurait défendu la politique ministérielle, si on s'était contenté d'établir une ligne parallèle en passant par la route de Témiscouata pour se rendre à Saint-Jean au lieu de Moncton. Cela serait-il logique ? Mais on a un motif d'avoir deux cordes à son arc. Ce motif ressort des écrits d'un journal publié au Nouveau-Brunswick, le "Telegraph", de Saint-Jean. Ce journal nous apprend que le ministre est sorti du cabinet, lorsqu'il a constaté que le gouvernement ne consentait pas à construire un chemin de fer partant de l'Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, jusqu'à Edmundston et traversant la vallée du fleuve Saint-Jean pour se rendre à la ville du même nom.

Cela n'est pas être sincère en politique. Quelle eut été l'utilité d'un pareil chemin ? Vous avez entendu ce qu'on a dit des pentes, des courbes et des frais de premier établissement de la ligne projetée. Je ne prétends pas être un ingénieur de chemin de fer, mais je me vante d'avoir quelques connaissances pratiques et d'être en mesure de me former une opinion sur les conclusions que des hommes pratiques, tels que moi, tireraient de certains faits. Je puis apprendre à la Chambre qu'un chemin de fer fortement subventionné par le parlement a été construit entre la Rivière-du-Loup et Edmundston. On l'exploite depuis quatre ans. On l'a construit en dépit des rapports défavorables relativement aux pentes et aux courbes de cette voie ferrée.

Une compagnie portant le nom de Fraser et fils, des Ecossais, qui vinrent au Nouveau-Brunswick, qui s'établirent dans cette région et réussirent à y créer un commerce de bois florissant, achetèrent des concessions forestières et y construisirent une scierie mécanique, l'une des plus considérables du Nouveau-Brunswick, sur les bords du lac Témiscouata, à mi-chemin entre la Rivière-du-Loup et Edmundston. Ils conclurent un marché avec la compagnie pour livrer leur bois de construction à la Rivière-du-Loup pour l'expédition. J'ignore qu'elle est la nature des rampes. Tout ce que je sais, c'est qu'avec un convoi de 10 wagons, la locomotive éprouve beaucoup de difficultés à remorquer ce convoi ; et je sais également que si l'on y attache plus de dix wagons, il faut deux locomotives. Vous n'avez pas besoin d'étudier la hauteur des rampes. Il suffit de se rendre compte de l'effet qu'elles produisent. Ce chemin ne peut devenir une entreprise profitable pour la transport des marchandises. A part cela, cette route serait de 40 milles plus longue que la route projetée même jusqu'à Edmundston, sans tenir compte de la différence à partir de ce dernier endroit.

Je n'entreprendrai pas d'étudier le côté légal des conditions du contrat. Je crois qu'un certain nombre de membres de cette Chambre, bien que n'appartenant pas à la profession légale, sont capables de prendre part à une discussion de cette nature et de tenir tête à ceux qui sont avocats. Mais il est inutile pour moi d'entrer sur ce terrain. Je suis convaincu que ceux qui s'occupent de l'intérêt du gouvernement et du pays sont des hommes de confiance, capables de protéger l'intérêt public comme il est de leur devoir de le faire. Et, sans vouloir blesser personne, je suis bien convaincu que ceux qui ont critiqué ce contrat sont loin de croire qu'il a aussi peu de valeur qu'ils semblent vouloir le laisser supposer. Pour ma part, je suis convaincu qu'il mérite de recevoir l'appui de la Chambre.

Quelques députés nous ont dit ce qui arriverait si le peuple pouvait être appelé à se prononcer sur la valeur de ce contrat. J'étais ici il y a 20 ans passés lorsque, après avoir fait l'acquisition des Territoires du Nord-Ouest et annexé la Colombie Anglaise au reste de la Confédération, sir John Macdonald proposa la construction du chemin

de fer transcontinental de la Compagnie du Pacifique Canadien, comme on se plaisait alors à l'appeler. J'ai écouté l'autre soir avec baucoup d'intérêt le discours prononcé par l'honorable député de Norfolk (M. Charlton). Je considère qu'au point de vue de l'argumentation et des renseignements nombreux qu'il contenait, ce discours est un des meilleurs qui ait été prononcés au cours de ce débat. Cependant, je considère que la dernière partie n'a ajouté aucune force à son argumentation, et qu'elle était inutile pour les fins de la cause. Je vais moi-même établir une comparaison entre les deux contrats et les deux entreprises, entre ce chemin de fer projeté et le chemin de fer Canadien du Pacifique. J'essaierai de démontrer que le peuple canadien est tout aussi disposé aujourd'hui à accepter la politique du gouvernement sous ce rapport, qu'il était disposé à adopter la politique du gouvernement à cette époque. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire ou même convenable d'essayer de démontrer que ce contrat n'était pas favorable. Le pays s'est prononcé sur cette question il y a déjà longtemps.

Nous sommes unanimes à reconnaître que le chemin de fer Canadien du Pacifique a plus contribué au dévelopement de ce pays que n'importe quelle autre entreprise. Mais établissons une comparaison équitable entre les deux entreprises. Lorsque sir John Macdonald adopta cette politique vigoureuse, basée sur l'espérance et la confiance qu'il avait dans l'avenir de ce pays plus que sur toute autre chose, les renseignements que l'on possédait sur la valeur des Territoires du Nord-Ouest n'étaient guère considérables, et l'on n'avait guère confiance dans leur avenir, mais ce qui contribua le plus à assurer cette politique, c'est qu'ayant acheté le Nord-Ouest et réuni la Colombie Anglaise à la Confédération, il n'y avait qu'un moyen de les administrer, et ce moyen, c'était l'établissement d'un chemin de fer.

Nous ne pouvions espérer qu'une chose, c'est que ces résultats justifieraient sa construction—et elle l'ont amplement justifiée. Le gouvernement de cette époque dût accorder des subvenions considérables en argent, en terre, et des chemins de fer déjà construits, pour amener la compagnie à se lancer dans cette entreprise et à signer ce contrat.

On a prétendu que les conditions de ce contrat étaient extravagantes. Ceux qui peuvent se rappeler la discussion qui eut lieu à cette époque, savent qu'il fut sévèrement critiqué et que cette critique n'était guère plus raisonnable et plus justifiée que celle que l'on fait au projet actuel. Si quelqu'un est encore porté à croire que c'était là un contrat extravagant, qu'il se rappelle ces deux choses : Premièrement, que les terres ainsi données à cette époque ne pouvaient avoir de valeur que si elles étaient ouvertes par la construction de ce chemin

et, en deuxième lieu, qu'il se souvienne qu'une fois que cette compagnie fut organisée, eut signé son contrat, conclu ses arrangements financiers et commencé ses travaux, il dut s'adresser de nouveau au parlement et lui dire : Nous ne pouvons aller plus loin ; nous sommes rendus au bout de nos ressources; si le parlement du Canada ne consent pas à nous prêter $230,000,000, l'entreprise sera abandonnée. Cela remplit d'épouvante non seulemnt le peuple canadien, mais aussi les membres du parlement et même les membres du gouvernement. Mais sir John Macdonald crut qu'il y avait là un placement aussi nécessaire qu'avantageux à faire. Il prêta donc l'argent. Ce prêt assura le parachèvement de cette grande entreprise et l'argent prêté fut remboursé intégralement. Je suis fier d'avoir contribué à la réalisation de cette grande entreprise. Je suis également fier d'avoir vécu assez longtemps pour voter, comme j'ai l'intention de le faire, en faveur de la grande entreprise qui nous est actuellement soumise. Et tout en n'aimant pas à attendre un honorable député rabaisser les résultats ou les conditions de la politique qui a construit le chemin de fer Canadien du Pacifique, je vais essayer d'établir une comparaison entre les deux.

Lorsque ces terres furent données pour venir en aide à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, elles étaient sans valeur. Depuis, elles ont acquis une valeur incalculable. Quand ce contrat fut conclu, la foi dans l'avenir et la confiance dans le succès futur de cette entreprise était plus limités que le sont les avantages qu'offre l'entreprise actuelle. Le gouvernement ne pourrait-il pas aujourd'hui s'adresser au peuple canadien et lui dire : Vous avez approuvé la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique destiné, à l'origine, à développer le Nord-Ouest et la Colombie Anglaise. Vous ne saviez pas ce que vous entrepreniez à cette époque. C'était une entreprise courageuse. Mais, aujourd'hui, cette partie du pays est partiellement colonisée, et quand je dis partiellement, je veux parler de l'immense étendue de cette région. Pourquoi voulez-vous construire un autre chemin de fer dans cette partie du pays ? Parce que les terres qui étaient inconnues à cette époque, sont connues aujourd'hui, non seulement du peuple et du gouvernement canadien, mais sont connues de l'univers entier. On sait que ces terres sont capables de produire assez de céréales pour nourrir non seulement le peuple canadien, mais aussi des millions d'habitants de l'autre côté de l'Atlantique. On sait que ces terres ont de la valeur et qu'elles se vendent à des prix rémunérateurs.

Un des principaux avantages de ce projet, c'est que ce chemin de fer va traverser une région encore inhabitée et va avoir pour résultat d'augmenter la valeur dans la même proportion que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique a augmenté

la valeur des terres dans les districts qu'il traverse. Mais il va y avoir cette différence, que tandis que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait le droit aux terres qu'il gagnait, il retire en même temps une riche moisson de la valeur de ces terres qui étaient absolument sans valeur il y a 20 ans passés. Les terres qui augmenteront de valeur par suite de la construction de ce chemin ne deviendront pas la propriété du chemin de fer du Grand Tronc, mais resteront entre les mains du Canada pour les colons canadiens. On ne peut attacher trop d'importance à ce point particulier du contrat. Je ne dis pas cela dans le but d'établir un contrat au détriment du contrat original du chemin de fer Canadien du Pacifique. On ne pouvait construire la première voie de cette manière, car, il n'existait aucune garantie, comme il en existe aujourd'hui, de la valeur future que pourrait avoir ces terrains. Nous sommes donc parfaitement justifiables d'entreprendre cette dépense, qui est modérée après tout, si on la compare aux résultats qu'elle doit atteindre.

Quelqu'un dit : Qui a demandé un chemin de fer transcontinental ? Quelle nécessité y a-t-il de tant se presser pour construire cette voie ?

Voici bientôt trois ans, M. l'Orateur, que cette question est discutée tant dans ce parlement que dans la presse canadienne. Cette question du transport occupe actuellement la première place dans l'esprit des contribuables de ce pays et elle est digne de toute leur attention. Il faut l'étudier, comme l'a dit l'orateur qui m'a précédé, au point de vue essentiellement canadien et en laissant de côté les considérations de parti.

Cette grande question est liée à une autre question très importante. La solution du problème des transports entraîne avec elle le développement de la plus vaste partie du territoire canadien. Vous ne pouvez soumettre un projet vraiment canadien, si ce projet laisse dans l'ombre la moindre partie de notre population. C'est là la politique qui a présidé aux destinées de la Confédération, c'est dans ce but que l'Intercolonial a été construit, c'est également dans ce but que le Canadien du Pacifique a été construit plus tard—pour réunir entre elles toutes les provinces qui existent entre les deux océans. Je dis donc que ce projet promet non seulement de résoudre la question du transport, mais aussi de faire pour le Canada plus que ce qui peut être fait de n'importe quelle autre manière pour assurer le développement de toutes les provinces de ce Dominion.

Dans l'ouest, sa construction ouvrira de nouveaux territoires à travers cette vaste région, elle créera un commerce pour la Colombie Anglaise, elle ouvrira un nouveau champ d'action pour l'industrie minière dans la Colombie Anglaise, elle créera un nouveau débouché pour l'industrie du bois de construction, elle ouvrira de nouveaux territoires agricoles qui, jusqu'à présent, sont demeurés inaccessibles. C'est également ce qui aura lieu, dans une large mesure, pour la province du Manitoba.

Dans le nord d'Ontario, la construction de ce chemin ouvrira de vastes territoires d'une immense valeur pour cette vieille province, sans que cette dernière ait autre chose à débourser pour cela qu'à payer sa part déterminée du coût général de l'entreprise. Dans la province de Québec, sa construction ouvrira également toute la partie nord de cette province. J'ai entendu certains représentants de cette province prétendre que ce chemin doit traverser une région désolée. Je leur conseillerais de ne pas répéter cela trop souvent, car les rapports ne justifient pas une pareille assertion, et nous pourrions en conclure que l'on se sert de cet argument plutôt dans un but politique que dans l'intérêt de la province.

Maintenant, M. l'Orateur, on se sert du nom et de l'autorité de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, pour déclarer que cette partie du Nouveau-Brunswick que doit traverser le chemin de fer projeté est absolument inproductive. Je crois connaître cette partie du pays mieux que n'importe quel homme dans cette Chambre ou ailleurs, et je vais, sur ma parole de membre de ce parlement, déclarer ce qui en est sans fanfaronnades. J'ai visité la plus grande partie de cette région, je l'ai explorée pour y choisir des terrains agricoles dans le comté de Carleton, qui est limitrophe de mon propre comté. J'ai fait la pêche et la chasse dans cette partie du pays. J'y ai fait des courses sans nombre, je m'y suis occupé du commerce de bois, et je dis, sans craindre d'être contredit, que cette région est d'une grande valeur. Je ne prétends pas dire qu'elle est comparable à la section des prairies ou aux autres terres que l'on trouve dans la péninsule de Niagara, mais je dis que l'on ne peut trouver dans tout le Canada une égale étendue de forêts inhabitées d'une plus grande valeur que celle qui renferme cette même partie de la province que l'on cherche à déprécier aujourd'hui. Je parle en connaissance de cause. La partie supérieure de ce district peut être comparée favorablement à n'importe quel autre territoire au Canada, quelle que soit sa fertilité, On trouve là quelques-unes des plus belles terres qu'il soit possible d'imaginer.

Dans le comté de Victoria et dans la région de Madawaska, vous trouverez des plateaux et des terrains boisés de la plus grande valeur. Une fois ce pays arpenté, vous pourriez dire à un individu : Allez au bureau des Terres publiques, prenez une carte, et choisissez le terrain que vous voudrez ; vous ne pouvez vous tromper, ils sont semblables. Ce n'est pas dans tous les pays que vous pourriez agir ainsi ; car vous seriez exposé à avoir un terrain improductif ou marécageux. Le pays reste le même à travers les comtés de Madawaska, de Victoria, de Carleton et d'York . Depuis York jusqu'à Moncton le terrain n'est pas en moyenne

aussi bon ; mais c'est encore une bonne terre arable et bien boisée. Quand je dis bien boisée, je ne veux pas contredire une déclaration faite spécialement par l'ex-ministre des Chemins de fer t Canaux. Un des arguments présentés par cet honorable député c'est que tout le bois de valeur a été enlevé du pays. Il y a beaucoup de vrai là-dedans. Mais il se trouve ici des députés qui connaissent quelque chose de l'exploitation forestière, qui n'ont pas été engagés eux-mêmes dans cette exploitation, mais qui comprendront facilement que cette exploitation se poursuivant le long des cours d'eau, qu'on utilise pour le flottage des billes, les bords de ces cours d'eau se trouvent dépouillés ; mais il reste donc l'intérieur des plateaux boisés qui ne sont pas atteints. Les hommes d'affaires pratiques en cette Chambre et au dehors savent bien que si, dans les conditions que je viens de décrire, vous établissez une voie ferrée qui dessert l'intérieur, vous donnez naissance à de nouvelles industries aussi importantes que celles en voie de disparition. Car non seulement vous atteignez une partie du pays qui n'a pas encore été touchée par l'exploitation forestière, mais vous facilitez l'établissement d'industries qui se greffent sur cette exploitation primitive et en transforment plus ou moins complètement les produits, lesquels une fois transformés sont expédiés pas le chemin de fer. De nouvelles industries sont ainsi établies dans le pays, sans compter que l'agriculture se trouve par là même développée ; et ces deux intérêts sont nécessaires l'un à l'autre en vue d'alimenter le chemin de fer qui traverse la région. Il y a cinquante ans, on parlait de construction de chemin de fer ; mais vous ne pouviez engager aucun capitaliste dans une entreprise de cette nature, à moins d'être en mesure de lui soumettre des estimations indiscutables quant au trafic probable que la région pourrait fournir. Aujourd'hui, c'est un principe assez généralement admis qu'étant donné un pays même adapté à la culture, riche en bois, en minéraux, si vous construisez un chemin de fer, ce chemin fera surgir des industries nouvelles et par là rendra utilisable les ressources du pays.

Dans le cours de cette discussion j'ai eu occasion de constater d'une manière très frappante comment on peut être emporté trop loin par son enthousiasme. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, en parlant des services que pourrait rendre l'Intercolonial, s'est servi d'un argument qui, à ma surprise, a été grandement applaudi de ce côté-ci de la Chambre. Je ne voulus pas l'applaudir, et on ne l'aurait pas applaudi de ce côté-ci de la Chambre, si on en avait bien saisi la portée. De quoi s'agissait-il ? En 1883, sir Charles Tupper proposa au parlement de voter $170,000 de garantie pour quinze ans au chemin de fer Canadien du Pacifique en vue de relier Montréal à Saint-Jean et Halifax. Le projet n'aboutit pas ; mais l'année suivante (1884), sir Charles Tupper proposa de nouveau à la Chambre d'accorder $250,000, si je me rappelle bien, ou $280,000 pour vingt ans.

M. LOGAN : C'était $250,000.

L'honorable M. COSTIGAN : $250,000 pour vingt ans au lieu de $170,000 pour quinze ans.

Il s'agissait alors, non pas de relier Montréal à Saint-Jean et Halifax, mais d'assurer la construction d'un chemin de fer à partir de la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis Montréal, à travers les townships, jusqu'au lac de Moose-Head, Mattawamgeag, Fredericton et Salisbury. C'était un chemin dont le tracé était nettement indiqué dans la résolution. Quelle explication sir Charles Tupper donna-t-il pour se justifier de vouloir ainsi construire une ligne faisant double emploi de l'Intercolonial, bien qu'en se faisant elle traversât un pays étranger ? Il déclara que l'Intercolonial avait été construit pour des fins militaires et non pas commerciales, et qu'il avait rendu plus de services que n'en attendaient ses amis et ses adversaires. Mais que, par suite de la longueur de son parcours, les ports de Saint-Jean et d'Halifax étaient hors d'état de soutenir la concurrence des ports des Etats-Unis. Il fallait donc trouver un chemin plus court vers Saint-Jean. C'est en vue d'établir ce chemin plus court que fut construit ce nouveau chemin de fer parallèlement à l'Intercolonial. C'est pour cette raison que nous donnâmes cette forte garantie à la nouvelle ligne. Elle eut son terminus à Saint-Jean et non à Salisbury. Qu'est-ce que l'ex-ministre des Chemins de fer voulait prouver, l'autre soir, lorsqu'on l'a si étrangement applaudi ? Il voulait prouver que sir Charles Tupper avait eu tort de demander $250,000 pendant vingt ans pour une ligne courte. Après avoir dit que sir Charles Tupper avait eu tort de demander au parlement d'accorder cette garantie, et que le parlement s'était trompé en aidant à la construction d'une ligne courte qui ferait concurrence à l'Intercolonial, il dit : Je sais qu'après que l'Angleterre eût interdit l'entrée sur son sol de bestiaux ayant passé par les Etats-Unis, l'Intercolonial transporta des bestiaux à Saint-Jean plus promptement et à meilleur marché qu'on ne pouvait le faire par la ligne courte, après tous les frais qu'on s'était imposés. Qu'est-ce que cela signifie ? Je pense que le raisonnement de sir Charles Tupper était bon. Il demanda au parlement de faire cette dépense, et il donna de bonnes raisons pour la faire ; mais ce que disait l'ex-ministre avait pour but d'établir que la ligne courte n'avait pas donné satisfaction. C'est ce que je ne puis accepter. Si elle n'a pas donné satisfaction dans ce cas, c'est que les rampes étaient trop raides et les courbes d'un rayon trop court.

J'ai peut-être parlé trop longuement,—une demi-heure—mais ce n'est pas très long en comparaison de certains discours prononcés de ce côté-ci de la Chambre ; et j'ai

promis à mes honorables amis que je ne prendrais pas la parole tant que les discours brefs ne seraient pas à l'ordre du soir.

Un honorable DEPUTE : A l'ordre du matin.

M. SPROULE : Vous avez déjà parlé une heure.

M. LANCASTER : Exactement une heure.

L'honorable M. COSTIGAN : Une demi-heure, je pense.

M. LANCASTER : Exactement une heure.

L'honorable M. COSTIGAN : Je pense que l'honorable député est aussi exact en cette matière que lorsqu'il parle du contrat à l'étude.

M. SPROULE : L'honorable député a commencé à parler à onze heures et trente et il est maintenant minuit et demi.

L'honorable M. COSTIGAN : Je ne parlerai pas beaucoup plus longtemps. Lorsque sir Charles Tupper fit sa proposition, nous, de l'ouest de la province, espérions qu'on trouverait à établir le tracé d'une telle ligne courte vers Saint-Jean sur le sol canadien. Nos espérances étaient raisonnablement bien fondées, et je pense qu'elles se seraient réalisées, n'avait été l'existence de tronçons de lignes dans la direction du lac de Moose-Head, laissant une longueur moins grande à construire.

A mes amis de l'ouest je dirai qu'après tout, le problème des communications naît dans ce pays-là. Il n'est pas douteux que la future prospérité du Canada dépend de l'heureuse solution de cette question. Ce que veulent les gens de l'ouest, c'est l'écoulement plus économique de leurs produits ; et aucun Canadien ne serait bon patriote s'il ne s'efforçait de leur assurer cet écoulement à bon compte. Nous voulons que leurs produits viennent à travers le territoire canadien à développer nos ports dans l'est, de même que nous nous efforcerons de développer leur pays de l'ouest. De cette manière le peuple de l'ouest et celui de l'est auront un même objet en vue. Un honorable député déclara aujourd'hui qu'il envisageait la question au point de vue large du Canadien, et qu'il méprisait toute conception étroite, de clocher. Mais il ne s'en plaignit pas moins de ce que le gouvernement, par ce contrat, établissait une ligne de plein parcours pour le transport des marchandises, et que les manœuvres le long de la route n'en retireraient rien ; et il fit observer au député de Simcoe (M. McCarthy) que Collingwood allait être ruiné par cette politique. Certes, ce n'était pas là une vue très large de la question ; car il s'agit précisément de grever le moins possible de frais de manutention le grain de l'ouest en route à travers le Canada ; et les manœuvres trouveront quelque autre compensation.

En somme, M. l'Orateur, si j'ai pris la parole, c'est surtout dans la crainte qu'on ne représente ce projet sous un faux jour, cette partie particulièrement ayant trait au tronçon à travers le centre du Nouveau-Brunswick, que quelques-uns veulent considérer comme le point faible du projet. Je regrette, M. l'Orateur, que nous n'ayons pas le concours de l'ex-ministre des Chemins de fer pour faire valoir les intérêts du Nouveau-Brunswick en cette circonstance. Je suis persuadé que ces messieurs de la gauche qui le louent si hautement, tireraient sur lui à boulets rouges s'il ouvrait la bouche en faveur du projet ou en faveur de sa province. Il s'est élevé très haut soudain dans l'estime de l'opposition. Il mérite leur respect et leur considération. C'est un homme habile et capable ; mais leur attitude à son égard a vivement et très sensiblement changé. J'ai en même temps une vive commisération pour un ancien ami, je veux dire l'énergique et distingué représentant de Sainte-Marie. Lorsqu'il remit son portefeuille de ministre, il fut porté aux nues par ses anciens adversaires, et au lieu d'être à leurs yeux ouvertement un traître à son pays, comme ils avaient coutume de l'appeler, il fut proclamé le ministre le plus capable qui eût fait partie du ministère Laurier. Il fut reçu à bras ouverts ; on lui fit la cour, on le complimenta, on l'adula. Mais depuis que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux est entré en scène, j'observe que mon honorable ami (M. Tarte) semble oublié. Il n'a pas la moitié de l'importance qu'on lui accordait il y a quelques mois ; et en ces derniers temps l'affection des membres de la gauche s'est concentrée sur cet homme, le plus grand des ministres que nous ayons eus à la tête du département des Chemins de fer. Mais, M. l'Orateur, observez que ces messieurs sont les mêmes qui condamnaient l'honorable député (M. Blair) il y a peu de temps comme rien moins qu'honnête ou moral. L'honorable ex-ministre, je n'hésite pas à le dire, a joui d'une grande influence dans sa province.

L'honorable député de Grey-nord s'est acharné contre l'honorable député de Westmoreland, un vieil ami à moi ; mais s'il ne lui a pas fait plus de mal qu'il n'en a fait au Grand-Tronc-Pacifique, il peut s'attendre à le voir vivre encore longtemps.

M. SPROULE : Je regrette de l'avoir occis.

L'honorable M. COSTIGAN : Je crois bien que l'honorable député n'a pas eu l'intention de blesser mon honorable ami physiquement, mais je lui dirai que tout député pourrait s'estimer heureux de jouir de la confiance de ses commettants, au même degré que le représentant de Westmoreland. On a prétendu aussi que ce dernier était le pupille et le protégé de l'ex-ministre des Chemins de fer. Eh, bien ! qu'on me permettre de le dire, l'honorable député de Westmoreland jouit d'une grande po-

pularité dans son comté et dans sa province ; il est bien connu dans tout le Nouveau-Brunswick, et il est profondément respecté partout où il est connu. Qu'on ne s'y trompe pas, son influence au Nouveau-Brunswick est grande ; il a une longue expérience, un passé honorable, et le peuple a confiance en lui. Je serais le dernier à vouloir déprécier l'ex-ministre (l'honorable M. Blair) mais ma très grande expérience me permet de dire qu'il n'est pas d'homme si puissant qu'il soit capable de se passer de ses amis, et que l'ex-ministre doit aux bons amis qui l'ont appuyé toute l'influence qu'il a pu avoir au parlement. S'ils l'appuient encore, il est aussi fort que jamais ; s'ils lui retirent leur appui, ils l'affaibliront considérablement. Moi-même j'ai fait plusieurs campagnes électorales dans mon comté, je le représente depuis nombre d'années, et de l'aveu même de mes adversaires, j'y suis très populaire ; mais je me demande ce que je deviendrais si je perdais la confiance de ceux qui me rendent fort? C'est là tout le point. Je me borne à parler de mon comté, les autres comtés ayant leurs porte-parole, mais je ne crains pas de dire, cependant, bien que je ne me prononce pas d'une façon officielle, que tout le Nouveau-Brunswick voit ce projet d'un bon œil et l'appuiera avec enthousiasme.

M. LOGAN : Au nom du député de Wellington-sud (M. Guthrie), je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à 12.40 du matin, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 19 août 1903.

L'Orateur ouvre la séance à onze heures.

SERVICE CIVIL—AMENDEMENTS.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 245) pour amender de nouveau la loi de service civil.

M. SPROULE : Expliquez.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il s'agit de régulariser la position de certains fonctionnaires. Depuis quelque temps, un membre de cette Chambre, l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) a fait des démarches dans ce sens, auprès du gouvernement, et bien que le bill ne lui accorde peut-être pas tout ce qu'il demandait, il lui donne satisfaction sur certains points. Il s'agit dans ce bill des sous-ministres, des chefs de bureau, des surnuméraires et aussi du personnel de certains ministères, comme celui des Douanes et celui du Revenu de l'intérieur. Il traite surtout de questions de détails concernant les salaires et, maintenant qu'il est entre les mains des députés, il sera mieux compris. Si l'honorable député (M. Sproule) veut le lire, il en saisira facilement la portée.

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

INTERPELLATIONS.

24ME REGIMENT.

M. HUGHES (Victoria)—par M. Taylor :

1. Qui est le premier major du 24e régiment, et qui est le major en second ?
2. Quelles sont les titres et certificats de chacun d'eux ?
3. Où chacun d'eux est-il domicilié ?
4. Un congé d'absence a-t-il été accordé à l'un ou à l'autre, ou à tous les deux ?
5. L'un ou l'autre de ces officiers a-t-il été absent du district depuis des années ?
6. L'un ou l'autre desdits officiers a-t-il été nommé à son grade de préférence à quelque autre officier dont le rang était supérieur ?

Le MINISTRE DE LA MILICE :

1. Premier major, major R. Gillis ; major en second, major D. A. McRae.
2. Major Gillis, certificat de première classe (infanterie) équitation; major McRae, certificat de première classe (infanterie) équitation.
3. Le major Gillis réside à Sydney, C.-B. ; le major McRae (domicile encore inconnu).
4. Non.
5. Non.
6. Le major Gillis a été promu de préférence au capitaine J. P. McNeil, qui n'avait pas les certificats requis. Le major McCrae a été promu de préference aux capitaines ci-après mentionnés, qui n'avaient pas les certificats requis pour passer au grade de major.

Capitaine J. P. McNeil, capitaine J. D. McRae, capitaine J. S. McLaren, capitaine A. D. McRae, capitaine R. Y. McKenzie.

TRAVAUX PUBLICS—ENTREPRISES ADJUGEES.

M. THOMSON (Grey):

1. Combien de concessions pour travaux publics, édifices, etc., ont été adjugées par le gouvernement, du 1er janvier au 31 juillet de la présente année ?
2. Dans quelles localités sont construits ces travaux, édifices, etc., et quel est le prix stipulé dans chaque contrat ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En l'absence de l'honorable ministre des Travaux publics, j'ai l'honneur de donner les deux réponses suivantes :

1. Soixante-deux.
2. Burk's Falls, Ont., quai, $5,400 ; Toronto, succursale "C" du bureau de poste, appareil de chauffage, $986 ; Orillia, Ont., quai au parc de, $8,389 ; Nelson, Colombie Anglaise, salle d'exercice, appareil de chauffa-

ge, $215 ; Oromocto, quai, $6,200.00 ; Sturgeon Falls, Ont., quai, $2,810.00 ; Kamloops, C.A., salle d'exercice, appareil de chauffage, $365.00 ; Rossland, C.A., ameublement du bureau de poste, $4,950.00 ; Nelson, C.A., ameublement du bureau de poste, $4,400.00 ; Arichat, N.-E., appareil de chauffage au bureau de poste, $700.00 ; Saint-Irénée, P. Q., extension du quai, $10,399.00 ; Guysboro, N.-E., bureaux publics, ameublement, $1,650,-00 ; Marysville, N.-B., appareil de chauffage, bureaux publics, $825,00 ; Montréal, P.Q., ameublement à la douane, $4,000.00 ; Carnduff, Ass., T. N.-O., appareil de chauffage, palais de justice, $1,078.00 ; Ottawa, élévateur, bureau de poste, $5,310.00 ; Saint-François, Isle d'Orléans, P. Q., jetée isolée, $11,800 ; Sandy-Cove, N.-E., brise-lames, $13,-000.00 ; Tiverton, N.-E., brise-lames, $17,-000.00 ; Green-Cove, N.-E., brise-lames, $6,-475.00 ; Deseronto, ameublement, bureaux publics, $2,800 ; Blind-River, Ont., quai de pilotis, $9,310.75; 36 godets pour le dragueur "Saint-Laurent," $1,872 ; remorqueur "Delisle," chaudière tubulaire, $2,525 ; Short-Beach, N.-E., brise lames, $8,095 ; Hopewell-Cape, N.-B., abords du quai, $900 ; Herring-Cove, N.-E., brise-lames, $11,475 Middleton, N.-E., salle d'exercice, appareil de chauffage, $946.00 ; Granby, P.Q., bureaux publics, ameublement, $2,650.00 ; South-Bay, Invonish, N.E., quai, $2,485.00 ; Pointe-à-Paquin, P.Q., bois de charpente, $5,515.00 ; Québec, ateliers d'artillerie, arbre de couche, $1,879.-00; Dundas, Ont., ameublement, salle d'exercice, $1,330.00 ; Cove-Head, I.P.-E., barrage tournant, $6,699 ; Sussex N.-B., ameublement, salle d'exercice, $4,029 ; Clinton, Ont., bureaux publics, appareil de chauffage, $1,150 ; Arichat, N.-E., bureaux publics, ameublement, $1,750.00 ; Cross-Point, P. Q., quai, $9,-995.00 ; Kngston, Ont., gymnase, chauffage, $1,910.00 ; Descousse, N.-E., quai et entrepôt de douane, $4,388.00 ; Huntsville, Ont., travaux au quai, $320.00 : Québec, Ateliers d'artillerie, installation de la lumière électrique, $442.00 ; Sarnia, Ont., bureaux publics, appareils de chauffage, $1,800.00 ; Washabuck-Centre, N.-E., quai et chemin, $5,860,00 ; Marysville, N.-B., bureaux publics, ameublement, etc., $1,300.00 ; Guelph, Ont., agrandissement du bureau de poste, $30,595.00 ; Carnduff, T. N.-O., palais de justice, ameublement, $269.00 ; Dundas, Ont., plancher à la salle d'exercice, $5,750.00 ; remorqueur "Ottawa", chaudière tubulaire, $1,700 ; Québec, améliorations dans le port,, $198,700.00; Berlin, Ont., changements dans le bureau de poste, $7,316.00 ; dragueur "J-Israël-Tarte," cabestans d'avant et d'arrière, $5.700.00 ; Kingston, Ont., installation de la lumière électrique au gymnase du Collège militaire royal, $575 ; Rivière au Renard, P.Q., prolongement du quai, $41,485 ; Fort-Lawrence, N.-E., quai de pilotis, $14,895 ; bifurcation de Toronto, Ont., bureau de poste, $23,450.00 ; Kaslo, C.-A., ameublement de la salle d'exercice, $10,797 ; Edmonton, T.N.-O., $50,150 ; Portage-du-Fort, P.Q., maçonnerie au pont, $10,797 ; Fredericton, N.-B., écuries pour les chevaux des officiers, $13,100 ; Saint-Hyacinthe, P.Q., bureau pour le Revenu de l'intérieur, $21,089.

DESTITUTION DE DENIS MAYNARD, SAINT-JEAN, P.Q.

M. MONK, par M. Taylor :

1. A quelle date a été envoyée la requête au gouvernement demandant la destitution de Denis Maynard, fonctionnaire du gouvernement à Saint-Jean, P.Q.
2. Quelles furent les raisons invoquées à l'appui de ladite demande de destitution ?
3. Quelles personnes signèrent ladite requête ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :

1. Aucune requête n'a été envoyée au gouvernement demandant la destitution.

2. Dès 1896, l'honorable M. Marchand fit savoir au ministère que M. Lord devait être nommé, vu que le phare était situé sur sa propriété, et qu'un gardien étranger lui causerait des ennuis. Les électeurs du comté de Saint-Jean ont aussi envoyé une requête recommandant la nomination de M. Lord, le gardien actuel, elle était signée par : J. O'Cain, J. E. Herbert, P. A. Chassé, H. Moreau, médecin ; E. J. Paradis, A. U. Deland, notaire ; Laurent Moreau.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre reprend le débat ajourné, sur la motion de sir Wilfrid Laurier pour que la Chambre se forme en comité pour étudier certaines résolutions concernant la construction d'un chemin de fer national transcontinental.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud) : En me décidant, M. l'Orateur, à prendre la parole à cette phase comparativement avancée du débat, je m'efforcerai, autant que possible, de revenir sur les points qui ont déjà été traités au long par les orateurs qui m'ont précédé et qui étaient beaucoup plus que moi en état de le discuter. Je crains cependant qu'il ne me soit pas possible de les éviter entièrement, mais je m'efforcerai de n'en parler que le plus brièvement possible.

Ayant l'honneur de représenter une division électorale de l'intérieur de l'Ontario, déjà desservie par une ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique et par deux lignes du Grand Tronc, mais qui, cependant, est très éloignée de la ligne projetée, je désire exposer les raisons que je trouve assez fortes pour me convaincre qu'en appuyant le bill actuel j'agis au mieux des intérêts de mes commettants, de la province d'Ontario, et du Canada en général.

Après avoir entendu quelques-uns des discours prononcés par les honorables députés de la gauche, je considère qu'il y a un point de cette question que nous ne pouvons pas faire trop ressortir au cours de ce débat. Ce point c'est que la question actuelle n'est

en aucune manière une question locale ou régionale ; ce n'est pas non plus une question provinciale, mais bien une question nationale, dans toute la force du mot. Le gouvernement ne serait pas justifiable de nous soumettre une entreprise aussi considérable, ou d'engager à cep oint le crédit de la nation, pour l'avantage d'une partie du pays ou d'une province en particulier.

Quand nous étudions cette question sous son vrai jour, quand nous nous rendons compte que c'est une entreprise nationale qui, non seulemnt contribuera à faire faire un grand pas à la question des transports, mais qui nous fera faire d'énormes progrès comme nation, nous devons admettre que ceux qui ont confiance dans l'avenir du pays ne doivent pas se laisser arrêter uniquement par la grandeur du projet, mais qu'au contraire cela devra leur donner une énergie nouvelle.

Dans toute agglomération d'hommes il y en a dont les esprits sont troublés par la simple grandeur d'un projet. Il y a des hommes qui, dans les circonstances ordinaires, font preuve de bon sens et de jugement, mais dont les opinions deviennent faussées par les proportions d'une proposition. Je suis convaincu qu'après le premier mouvement de stupéfaction causé par l'ampleur de ce projet, on y réfléchira plus froidement et que la majorité de cette Chambre se montrera disposée à l'accepter.

Au milieu de toutes les divergences d'opinion provoquées par le projet du gouvernement, il me semble qu'il y a un point sur lequel nous sommes tous d'accord, et ce point, c'est que nous avons aujourd'hui un pressant besoin de nouveaux moyens de communication par voies ferrées. Le temps où cette proposition aurait pu être considérée comme désirable ou avantageuse est passé. Elle est maintenant devenue une nécessité ; une nécessité que ne peut retarder ni la volonté d'un homme ni la volonté d'un parlement ; une nécessité qui, si nous retardons à la satisfaire, trouvera elle-même son propre remède, puisque nécessité ne connaît pas de loi. Ce remède, elle pourra le trouver par des routes étrangères, et plus tard, il nous faudra dépenser des efforts considérables et des sommes énormes pour regagner le terrain perdu par nos retards.

Je partage absolument l'opinion de l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) quand il dit que lorsque le commerce a une fois pris une certaine direction, il est très difficile de l'en faire changer. C'est une grande vérité en présence de laquelle nous nous trouverons, si nous ne prenons pas les moyens immédiats d'attirer le commerce par nos propres voies sur notre propre territoire.

Les honorables députés de l'opposition disent au gouvernement que si ce besoin était si pressant, que si la question était si urgente, comment se fait-il qu'il ait attendu sept ans avant de se rendre compte de la situation. Il y a sept longues années,

disent-ils au gouvernement, que vous êtes au pouvoir, et ce n'est que le cinquième mois de la présente session que vous vous décidez à faire quelque chose. Un pareil reproche n'a pas sa raison d'être, et il est injuste à l'égard du gouvernement. Ce n'est que depuis un an ou deux que le besoin s'est fait réellement sentir et que l'encombrement du trafic dans l'ouest est devenu à l'état aigu. Il est vrai que pendant plusieurs années la population du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise a souffert considérablement des prix de transport excessifs qu'on lui imposaient. Ces prix étaient le résultat direct du monopole accordé au Canadien du Pacifique par l'ancien gouvernement conservateur. Jusqu'à venir il y a deux ans, la grande difficulté, le grand sujet de plainte, c'était les tarifs exorbitants. On pouvait toujours expédier des marchandises, en payant les taux exigés par la compagnie. Mais aujourd'hui, la difficulté est double ; il ne s'agit pas seulement des taux élevés provenant de l'absence de concurrence, mais il y a aussi l'encombrement du trafic dans l'ouest. Au lieu de critiquer le gouvernement à ce propos ; au lieu d'insinuer qu'il aurait dû se rendre compte de la situation depuis longtemps, je dis qu'il faut au contraire féliciter le peuple canadien d'avoir à sa tête un gouvernement assez fort, assez courageux, assez renseigné sur les besoins du pays, pour nous soumettre un projet qui, tout grand qu'il est, tout difficile et compliqué qu'il peut être, n'en est pas moins un projet qui, en dépit des critiques de l'opposition, sera considéré dans le principe et les détails, comme éminemment apte à faire cesser les embarras dont le Canada souffre aujourd'hui.

M. l'Orateur, dans tous les discours prononcés par l'opposition depuis que l'ex-ministre des Chemins de fer a pris la parole, à l'exception peut-être de ceux d'aujourd'hui, j'ai remarqué que tous les orateurs ont pris soin de dire que l'ex-ministre des Chemins de fer avait traité la question si à fond, qu'il avait si bien exposé toutes les raisons qui militent contre l'adoption de ce bill, qu'ils se trouvaient dans la situation difficile d'avoir à répéter des arguments déjà donnés. J'avoue que ce n'est pas une position enviable et nous offrons toutes nos condoléances aux honorables députés de la gauche. Je crois aussi, que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, dans le discours qu'il a prononcé à l'ouverture des débats a épuisé toutes les objections que l'on peut raisonnablement opposer à ce bill. Il avait une raison pour agir ainsi. Il venait de démissionner comme membre du cabinet. Il était le seul à n'être pas d'accord avec ses collègues. Sa démission avait été vivement commentée dans les journaux et sur la rue. Il était obligé de justifier devant le pays l'attitude qu'il venait de prendre. Il savait que c'était une tâche difficile et il a fait un effort suprême pour réunir tout ce

qui pouvait être de nature à justifier sa conduite. A en juger par la quantité de manuscrits qu'il avait devant lui, il a dû faire appel à toute son énergie, à tous ses talents, et à toutes les sources de renseignements à sa disposition. Il n'est pas étonnant, alors, qu'il ait épuisé le sujet, qu'il ait réuni dans son discours tous les arguments qu'il soit possible de trouver. Il n'est pas étonnant, non plus, que les orateurs de la gauche qui l'ont suivi, se soient trouvés dans la nécessité de marcher sur ses brisées, et de se servir des mêmes arguments. La tâche n'était certainement pas agréable.

Une partie du discours de l'ex-ministre traite de questions qu'il avait certainement le droit de traiter, mais dans une autre partie il s'attaque à des questions auxquelles il n'avait pas le droit de toucher et c'était pure audace de sa part d'en entreprendre la discussion. S'il s'est retiré du cabinet pour quelqu'une des nombreuses raisons qu'il a données, il a bien fait de se retirer, s'il a agi par conviction. Il avait le droit de s'opposer à ce projet parce qu'il devait nuire à l'Intercolonial. Il était libre de sortir du cabinet en donnant cette raison. Il était libre aussi de discuter le côté financier de l'entreprise ; et si sur ce point il n'était pas d'accord avec ses collègues, c'était son droit de remettre son portefeuille, si en agissant ainsi il obéissait aux dictées de sa conscience. Si ses objections étaient basées sur la longueur du chemin ou la nature du pays qu'il devait traverser, il était parfaitement dans son droit ; et sur tous ces points, à en juger par le discours qu'il a prononcé, j'ai cru qu'il était sincère et qu'il agissait par conviction.

Mais il y a d'autres parties de son discours qui étaient, je crois, plutôt destinées à provoquer les applaudissements de la gauche qu'il n'avait jamais obtenus auparavant. Ces parties de son discours sur lesquelles je ne lui reconnais pas le droit de s'étendre, sont celles dans lesquelles il prétend qu'il n'y avait pas d'urgence, qu'il n'y avait pas de nécessité, qu'il n'y avait pas de demandes pour la construction d'un deuxième chemin de fer transcontinental.

L'ex-ministre des Chemins de fer n'a certainement pas oublié le mémorable voyage qu'il fit à Vancouver il y a sept ou huit mois, ni le discours qu'il a prononcé dans cette circonstance. S'il se rappelle ce discours et s'il était sincère quand il a parlé, pourquoi prétend-il aujourd'hui que ce chemin de fer n'est pas nécessaire, que le public ne le demande pas, et qu'il n'est pas utile de le construire à présent ? Je considère, M. l'Orateur, que c'est à lui que revient l'honneur d'avoir le premier proclamé la nécessité d'une autre route transcontinentale. Dans quelles circonstances a-t-il été appelé à parler à Vancouver ? Il venait de faire un voyage transcontinental. Il avait traversé le pays et visité la population, et il connaissait parfaitement la situation. Dans un temps où tout cela était encore frais à sa mémoire, dans un temps où il avait en sa possession tous les renseignements nécessaires, il a déclaré aux citoyens de Vancouver que cette entreprise était urgente et nécessaire et qu'il n'y avait pas une minute à perdre.

Il a même ajouté qu'un seul chemin ne suffirait pas et que dans un avenir rapproché trois ou quatre lignes transcontinentales seraient nécessaires. Peut-il nous dire ce qui est survenu pour modifier ainsi son opinion ? Est-il survenu quelque chose ? Je suppose que l'ex-ministre était sincère lorsqu'il a parlé à Vancouver et s'il n'est rien survenu depuis pour modifier son opinion, il faut en conclure qu'il n'était pas sincère lorsqu'il a déclaré ici que la construction de cette ligne n'était ni urgente, ni nécessaire.

Il y a beaucoup à glaner dans cette lettre écrite par l'ex-ministre lui-même et qui fait maintenant partie des archives de cette Chambre. Dans cette lettre il se plaint amèrement de ce que le premier ministre ne l'a pas consulté, comme il aurait dû le faire lors des préliminaires sur ce projet. J'ose donner mon humble opinion sur ce point. L'honorable premier ministre n'a fait que ce qu'il devait faire et ce qu'il avait le droit de faire, au cours des négociations qui ont eu lieu concernant ce grand chemin de fer national transcontinental. De quel droit l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux prétend-il qu'il aurait dû être consulté, de préférence à une demi-douzaine d'autres membres du cabinet ? Cette question ne concernait pas que le ministre des Chemins de fer et Canaux ? Elle concernait aussi le ministre des Finances, et le ministre des Finances aurait pu se plaindre de n'avoir pas été consulté. Elle concernait aussi le ministère des Douanes et l'honorable ministre des Douanes aurait pu se plaindre de n'avoir pas été consulté ? Elle concernait le ministère de l'Intérieur, et le ministre de l'Intérieur n'aurait-il pas le même droit de se plaindre, que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ? Pas un des ministres n'avait le droit de se plaindre. D'après la nature même de cette proposition, il est évident que les négociations préliminaires ne devaient avoir lieu qu'avec le premier ministre du Canada, à l'exclusion de tous ses collègues.

Il est évident que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a été blessé dans son amour-propre et sa dignité. Je ne vois pas d'autre explication à cette conversion soudaine et à cette répudiation de son discours de Vancouver de l'automne dernier. Il n'est rien survenu depuis, de nature à justifier ce soudain revirement. L'honorable député n'a nullement prouvé qu'il n'y a pas une nécessité pressante de cette ligne transcontinentale. L'histoire est remplie de telles conversions politiques, mais je n'en connais pas de si soudaine. Autant que je sache, toutes ces conversions politiques ont été le résultat d'une certaine évolution, et cela prend toujours un certain temps. Mais la conversion de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a demandé que quelques mois, au

plus, et dans cet intervalle il n'est rien survenu pour la justifier.

On a reproché à sir Robert Peel d'être un converti politique, et il l'était certainement sur la question des lois des céréales, mais cette conversion était le résultat d'un travail de plusieurs années. On reprochait aussi à Benjamin Disraeli d'être un converti politique—il était entré dans la vie publique comme radical et était devenu le chef du parti conservateur. On a reproché à Gladstone d'être un converti politique, sur la question de l'autonomie de l'Irlande.

Ce grand homme d'Etat a certainement opéré une conversion complète, mais elle aussi fut le résultat de plusieurs années de réflexion. Comme conversion rapide, sans cause apparente, je ne puis comparer celle de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qu'à celle de Paul de Tarse ; mais entre les deux cas, il y a cette différence : la conversion de Paul était due à l'intervention divine, tandis que dans le cas de l'ex-ministre, il n'y a eu d'autre influence ni d'autre intervention que la blessure faite à son amour-propre et au sentiment de sa dignité. Chez certains hommes suceptibles, rien n'exerce une plus puissante influence que les blessures faites à l'orgueil ; ces blessures sont même quelquefois suffisantes pour changer en ennemis d'aujourd'hui les amis de la veille. Chez certains hommes la colère efface les convictions et leur fait prendre en aversion tout ce qui, d'une manière ou d'une autre, peut avoir le moindre rapport avec l'humiliation dont ils se croient victimes.

Je crois que c'est là tout le secret de la conversion si subite de l'ex-ministre. Je suis convaincu que ce n'est que sa fierté blessée qui lui a fait prendre cette attitude. Je lui rappellerai ces paroles de l'Evangile : " L'orgueil précède la destruction et un esprit hautain court à sa perte."

Faut-il s'étonner si l'ex-ministre, se trouvant dans cet état, a fait un exposé complet de la situation, et si les honorables députés de la gauche sont embarrassés pour trouver quelque chose de nouveau à dire.

Si on en excepte quelques détails de peu d'importance, tous les discours prononcés par les orateurs de la gauche se ressemblent sur ce point ; toutes les objections, tous leurs arguments, toutes leurs critiques sont tirés du discours de l'ex-ministre des Chemins de fer.

Le premier à prendre la parole, a été l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Je ne l'ai pas toujours considéré comme un homme ayant une certaine valeur intellectuelle ; mais après avoir condamné, du tout au tout, le projet du gouvernement, après avoir répété les arguments de l'ex-ministre, quelle a été sa principale objection. Il a parlé de la région nord de la province de Québec ; il nous a décrit les progrès de la colonisation dans la vallée du lac Saint-Jean ; il nous a raconté les efforts patriotiques de certaines personnes pour peupler ce district ; il a demandé la construction d'un chemin de fer de colonisation dans ces parages, et se sont là les raisons qu'il donne pour s'autoriser à combattre ce grand projet d'un chemin de fer transcontinental. Si jamais un homme aux vues larges s'est renfermé dans un cercle restreint ; si jamais un membre du parlement fédéral s'est saturé de provincialisme, c'est bien l'honorable député de Jacques-Cartier dans cette circonstance.

Il a été suivi par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) qui, dans les questions de chemin de fer, joue le rôle d'expert pour le compte de l'opposition. J'ignore quelle expérience il possède dans ces questions, mais je suis porté à croire qu'elle se borne au côté légal. J'ignore s'il possède des connaissances pratiques ou non——

M. BENNETT: Si l'honorable député veut me le permettre, je lui dirai que l'honorable député d'Hamilton a été, pendant plusieurs années, le gérant général du chemin de fer " Hamilton and North-western ".

M. GUTHRIE : Dans ce cas il doit posséder des connaissances pratiques que je ne lui soupçonnais pas. En tout état de cause, il a introduit dans le débat un ou deux points qui avaient été omis dans la harangue si complète de l'ex-ministre. Mais je considère que ces points soulevés par l'honorable député d'Hamilton sont de peu d'importance. Ils s'attaquent aux détails et je ne prétends pas que le contrat attaché au bill actuel soit parfait dans tous ses détails. Il y en a peut-être quelques-uns qui prêtent à la critique ; mais l'honorable député d'Hamilton n'a pas osé s'opposer à la construction du chemin de fer transcontinental en vertu du bill qui nous est soumis.

Sa prétention est qu'il est impossible d'accorder des droits de circulation à plus d'une compagnie ; qu'il y aura toujours une compagnie subordonnée à l'autre et que cette dernière lui imposera des conditions désavantageuses ; que le Grand Tronc-Pacifique, étant le locataire du gouvernement, aura le droit d'imposer des conditions aux autres compagnies, et que ces conditions seront tellement onéreuses que les autres compagnies ne voudront pas les accepter.

Je considère, M. l'Orateur,, que cette prétention a été victorieusement refutée, du moins en ce qui concerne l'Intercolonial qui, sous ce rapport, n'est pas dans la même situation que les autres chemins de fer. L'article 24 dit que l'Intercolonial aura des droits de circulation égaux sur cette partie du chemin et non pas les droits de circulation qu'il plaira au Grand Tronc-Pacifique de lui accorder. L'Intercolonial aura les mêmes droits que le Grand Tronc-Pacifique, d'exploiter cette ligne et cela aux mêmes conditions.

L'honorable député d'Hamilton a aussi paru mettre en doute le caractère de solidité du Grand Tronc. Cette attitude de sa part m'a paru assez étrange. Il a dit que la propriété de la compagnie était déjà hypothé-

quée pour un certain montant et il s'est demandé, sérieusement, si elle pourrait se procurer de l'argent sur une seconde hypothèque, ou si la garantie du Grand Tronc serait suffisante. Cela est encore un détail qui ne touche aucunement au principe du bill.

Ensuite, il a prétendu que ce chemin de fer pourrait très difficilement se procurer du charbon. Certaines difficultés peuvent se présenter sous ce rapport, mais voilà encore un simple détail qui n'affecte pas le principe du bill. A en juger par la teneur de tout son discours, je suis certain que lorsqu'il s'agira de voter, il mettra de côté toutes ces questions de détails, et votera en faveur du principe du bill qu'il approuve certainement dans son for intérieur.

L'orateur suivant, du côté de l'opposition, a été celui que l'honorable chef de la gauche a surnommé "spécialiste de chemin de fer le plus compétent de la Chambre", je veux parler de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). Si quelqu'un veut relire son discours et peut découvrir un seul argument qui n'ait pas été employé avant lui, par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), il aura fait ce que j'ai été incapable de faire. L'honorable député de Lanark semble avoir été stupéfait par les propotions du projet, car dans une partie de son discours il dit : "Mais on nous demandera ce que nous avons à proposer à la place."

Ensuite, il nous demande d'attendre, de nommer une commission pour étudier la nature du pays que traversera ce chemin de fer ; il voudrait qu'on s'assurât de la longueur exacte du chemin, mais il ne dit pas un mot contre le principe même du bill. Comme tous les orateurs de la gauche, il demande simplement de retarder l'exécution de ce projet. Ainsi, dans tous les discours qui ont été prononcés, avant la journée d'hier, je ne trouve pas une seule opposition sérieuse au bill, bien qu'on ait critiqué certains détails.

Je ne parlerai pas de la question financière que nous aurons à résoudre, quand le bill sera adopté. Cette question a été traitée à fond. J'aurais eu quelques remarques à faire, sans la promesse du ministre des Finances que le gouvernement verra à ce que ce chemin soit construit sur le modèle des routes commerciales modernes. Peut-être que ses cauculs sont un peu bas, si je puis en juger par les renseignements que j'ai recueillis sur cette question. Il fixe le coût du chemin à $25,000 par mille, pour tout le parcours, et il accorde une marge de 25 pour 100, soit $31,250 par mille. Je crois que les calculs de l'honorable député de Norfolk-nord se rapprochent plus de la vérité et que le chemin coûtera environ $35,000 par mille. En se lançant dans cette entreprise le gouvernement est décidé à en faire une route commerciale égale aux meilleurs chemins de fer du jour, et il ne faut pas qu'il soit gêné par une question de deux ou trois milles dollars par mille, pourvu qu'il donne au pays un chemin comme celui que nous voulons avoir.

Je n'ai rien non plus à ajouter à ce qui a été dit sur la question des distances. Il a été démontré, jusqu'à l'évidence, que la distance entre Lévis et Moncton sera diminuée d'une manière appréciable. Cette différence de longueur sera d'environ 100 milles, et peut même atteindre jusqu'à 120 et même 130 milles.

Je ne parlerai pas non plus de la nature du pays que doit traverser ce chemin de fer. Je crois que sur ce point aussi nous avons des preuves convaincantes que la construction d'un chemin de fer à travers ce pays est chose facile ou du moins comparativement facile. Je suis convaincu, de même que l'honorable député d'Hamilton, qu'il sera facile d'éviter les inclinaisons trop prononcées, si on y met le prix, et je ne crois pas que ce prix soit excessivement élevé. Ces questions et quelques autres ont été discutées à fond et il est inutile d'y revenir.

Je tiens surtout à parler d'une partie de la question qui intéresse plus particulièrement les contribuables de la partie du pays où j'habite. On entend souvent dire, et on peut lire tous les jours, dans les journaux conservateurs, que la construction de ce chemin va porter le coup de mort au réseau actuel de l'Intercolonial. J'admets que dans l'ouest d'Ontario, nous ne connaissons pas aussi bien que les représentants des provinces maritimes, les questions qui se rapportent à l'Intercolonial. C'est probablement cette ignorance de notre part qui donne de la force à cet argument et qui met la population de l'ouest d'Ontario sous l'impression que le nouveau chemin nuira à l'Intercolonial. J'avoue que je connaissais très peu le réseau de l'Intercolonial, avant que l'occasion ne m'eût été donnée, en ces derniers temps, de l'étudier plus attentivement. Il résulte des études que j'ai faites, deux ou trois propositions que je crois pouvoir établir à l'aide de renseignements empruntés à l'Intercolonial lui-même.

La première de ces propositions, c'est qu'il est impossible de faire de l'Intercolonial le dernier tronçon d'un grand réseau transcontinental ; la deuxième, que je prouverai à l'aide de chiffres puisés dans les rapports de l'Intercolonial, c'est que ce chemin n'est pas aujourd'hui un chemin d'entier parcours, mais un chemin purement d'utilité locale. L'expression "chemin d'utilité locale" n'a rien d'humiliant. Un chemin d'intérêt local peut être beaucoup plus important pour les provinces maritimes qu'une ligne directe. A l'aide de chiffres que je prends dans les rapports officiels, je vais établir clairement que l'Intercolonial est avant tout un chemin d'intérêt local. Je démontrerai aussi, à l'aide des mêmes rapports, que le nouveau chemin ne pourra pas nuire à l'Intercolonial et que d'après toutes les probabilités il lui sera plutôt avantageux.

Nous savons tous que l'Intercolonial n'a pas été construit au point de vue commercial. Nous savons tous que dans sa construction on n'a pas tenu compte exclusivement des besoins du commerce, mais qu'on y a fait entrer aussi des considérations militaires et politiques. Nous savons tous que le meilleur tracé, celui de sir Sandford Fleming considérait le meilleur, est celui qui passe près de la frontière du Maine. Mais il n'a pas été adopté, pour des raisons militaires et politiques. Je ne pourrais mieux décrire l'Intercolonial, tel qu'il nous apparaît sur la carte, qu'en répétant la description qu'en a donnée le premier ministre, lorsqu'il à soumis ce projet à la Chambre. Il dit qu'en jetant les yeux sur la carte, on constate que l'Intercolonial, partant d'Halifax et allant jusqu'à Québec, décrit un demi-cercle. Dans la construction des chemins de fer modernes, on cherche toujours la ligne droite.

En matière de construction de chemin de fer, c'est un axiome qu'il faut choisir la route la plus courte entre deux points. De nos jours, un chemin de fer passera à quelque distance des grands centres de population plutôt que de faire un détour. Pour atteindre ces centres, on ne fait pas faire un circuit à la ligne principale, on construit plutôt un embranchement en droite ligne, entre la voie principale et la ville qu'on veut atteindre. Tous les chemins de fer modernes, tant pour le trafic des voyageurs que pour le trafic des marchandises, cherchent à abréger les distances autant que possible. Cette condition n'a pas été observée par ceux qui ont construit l'Intercolonial, en 1867. A cette époque, il n'était pas question de trafic transcontinental. La confédération canadienne n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui. Le Canada de ce temps-là ne s'étendait pas au delà des grands lacs. Ce n'est que plus tard que nous avons fait entrer dans l'union le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest, puis la Colombie Anglaise. Je dis donc qu'à l'époque de la construction de ce chemin, comme voie intercoloniale, on n'avait pas l'idée d'en faire une voie transcontinentale, et que si on s'en servait aujourd'hui, comme partie d'un chemin de fer transcontinental, se serait par pur accident et non à la suite d'une idée préconçue, de la part de ceux qui l'ont construit.

Remontons un peu dans l'histoire de ce chemin de fer. Habitant une partie du pays éloignée des provinces maritimes, je suis peut-être plus en état de traiter cette question d'une manière indépendante, sans m'inquiéter sur qui retombera le blâme, que les honorables députés qui habitent ces provinces. Examinons d'abord la longueur du chemin. On voit la ligne faire un détour pour suivre la rive de la baie des Chaleurs puis celle du Saint-Laurent, jusqu'à Québec. Ceux qui n'ont pas voyagé par ce chemin, n'ont qu'à jeter un coup d'œil sur la carte pour constater qu'il décrit un demi-cercle.

M. GUTHRIE.

Cela sera toujours un obstacle pour faire de cette ligne un tronçon d'un réseau transcontinental.

Passons maintenant aux déclivités. Des gens qui s'y connaissent, des spécialistes, m'affirment qu'on rencontre fréquemment sur l'Intercolonial des pentes de 50 et 60 pieds. Il faudrait faire disparaître ces pentes et raccourcir la distance. Ce chemin n'est pas non plus outillé, sous le rapport des voitures et des locomotives, pour le trafic transcontinental. Tenons compte de toutes ces considérations et demandons-nous s'il conviendrait de terminer une grande voie transcontinentale par un chemin de fer placé dans des conditions aussi désavantageuses. On sait qu'une chaîne ne saurait être plus forte que le plus faible de ses anneaux. Si vous faites de l'Intercolonial une partie du chemin de fer transcontinental, vous affaiblirez celui-ci au point de compromettre gravement le succès de toute l'entreprise.

Voyons maintenant quel genre de trafic ce chemin a transporté par le passé, et quel genre de trafic il peut continuer de transporter. Je vois par le rapport du ministère des Chemins de fer qu'au 30 juin 1902, ce chemin avait coûté à l'Etat $74,194,307. Cela comprend aussi le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ; le réseau de l'Intercolonial proprement dit, a coûté $68,645,853.

Si l'on prend l'ensemble des opérations de ce chemin, pendant 33 ou 34 ans, que constatons-nous? Nous constatons qu'à venir jusqu'au 30 juin 1902, les recettes totales de toutes sources se sont élevées à $83,-991,493 et que les frais d'exploitation ont été de $92,574.580. Le déficit durant cette période a donc été de $8,583,987. Cela ne comprend pas les intérêts sur les obligations, ni les dividendes, ni quoi que ce soit de cette nature. Que ressort-il de tout cela ? Nous avons ici le résultat net de l'exploitation de ce chemin par tous les gouvernements, conservateurs comme libéraux. Ces résultats démontrent que le chemin a été mal administré ou qu'il y a quelque chose de radicalement défectueux dans le chemin lui-même. Je ne crois pas que l'administration ait été radicalement défectueuse, mais je crois que l'exploitation d'un chemin de fer par le gouvernement ne peut pas réussir actuellement dans ce pays. Quant au chemin lui-même, il pèche par le tracé qui a été choisi, par la nature du pays qu'il traverse, par la longueur du parcours, par l'insuffisance de son outillage, et par la trop grande inclinaison de ses pentes.

Je viens de donner le résultat des opérations du chemin depuis sa fondation, mais prenons maintenant la seule année 1902. Les recettes de l'Intercolonial durant cet exercice ont été de $5,671,386. Les frais d'exploitation pour la même année, ont été de $5,574,563, ce qui donne un excédent de $96,-823, soit d'environ un septième pour cent, sur le capital engagé. Si on ajoute à cela les pertes sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, cet excédent se trouve

réduit à environ $57,000, soit un 14ème pour cent, sur le capital engagé.

M. ROSAMOND : L'honorable député a-t-il établi une comparaison entre les tarifs de l'Intercolonial et ceux du Canadien du Pacifique ?

M. GUTHRIE : Je sais que l'on prétend, assez généralement, que les tarifs de l'Intercolonial ne sont pas aussi élevés que ceux de certains autres chemins de fer, mais il n'en reste pas moins que ce chemin, depuis sa construction jusqu'aujourd'hui, a rapporté un septième pour cent sur le coût de sa construction, et un 14ème pour cent, si on comprend le chemin de l'Ile du Prince-Edouard dans ce calcul, et cela à une époque où les autres compagnies de chemin de fer déclarent de forts dividendes et encaissent des excédents considérables. L'exploitation et la gestion des chemins de fer sont devenues une science positive. Un industriel de chemin de fer peut dire aujourd'hui exactement ce que coûte l'exploitation de chaque mille de sa ligne ; il peut dire le rapport des frais d'exploitation à ceux des recettes. En 1902 il y avait en exploitation, au Canada, 18,714 milles de chemin de fer, consistant en lignes directes, lignes locales, chemin de colonisation, chemin de premier ordre, chemin en mauvais ordre, etc. Tous ces réseaux envoient des rapports au ministère des Chemins de fer. Ces rapports font voir que pour tous les chemins de fer du Canada, les frais d'exploitation s'élèvent à $68.54 par $100 de recettes. Ce chiffre de $68.54 par $100 est un chiffre élevé pour les frais d'exploitation. Je crois que la proportion moyenne doit être entre $60 et $65. Sur chaque cent piastres que rapporte l'ensemble des chemins de fer du pays, il faut prendre $68.54 pour payer les frais d'exploitation, et le reste sert à payer les dividendes, les charges fixes, l'intérêt sur les obligations, etc.

Mais sur l'Intercolonial, les frais d'exploitation représentent $98.29 pour chaque $100 de recettes. L'exploitation de l'Intercolonial coûte $30 de plus par $100 que la moyenne de tous les autres chemins de fer du Canada. Si l'on fait entrer dans ce calcul le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, on constate que pour chaque $100 de recettes il faut dépenser $136.24 pour l'exploitation du chemin. Comme je l'ai dit, ce résultat démontre qu'il ne faut pas s'en prendre à l'administration du chemin, car c'est dans la construction du chemin lui-même qu'il y a quelque chose de radicalement défectueux. Si on prend la moyenne des recettes de l'Intercolonial, par mille de chemin, et si on la compare avec la même moyenne, sur les autres chemins, la comparaison est tout-à-fait défavorable à l'Intercolonial. Il en est de même si on compare la moyenne des frais d'exploitation, par mille, sur l'Intercolonial, avec la même moyenne sur tous les autres chemins de fer du Canada. J'ai fait le calcul de 1890 à 1902, en procédant de la manière suivante : lorsqu'il y a une perte moyenne, par mille, dans les recettes de l'Intercolonial, et lorsqu'il y a eu un excédent moyen dans les frais d'exploitation de ce chemin, j'ai additionné ces deux sommes ensemble pour chaque année. Pour les années où les frais d'exploitation indiquaient de meilleurs résultats que la moyenne de tous les chemins de fer canadiens, j'ai déduit ce montant des pertes sur la moyenne des recettes et j'ai constaté qu'entre 1890 et 1902 le réseau de l'Etat a donné le résultat suivant, comparé à la moyenne de tous les autres chemins de fer canadiens :

Année.	Au-des. de la moyenne par mille.
1890	$517
1891	682
1892	563
1893	362
1894	314
1895	275
1896	325
1897	562
1898	603
1899	548
1900	473
1901	723
1902	434

M. ROSS (Ontario) : S'agit-il des recettes?

M. GUTHRIE : Il s'agit des recettes lorsqu'elles étaient au-dessous de la moyenne des autres chemins de fer, et des frais d'exploitation quand elles étaient au-dessus de la moyenne des frais d'exploitation, ou je les ai soustraits, pour les années où le résultat avait été défavorable. Je n'ai pas remonté au delà de 1890, mais ce tableau fait voir que sous les gouvernements conservateurs et sous les gouvernements libéraux, ce chemin a donné des résultats inférieurs à ceux de tout le réseau canadien long de 18,714 milles. Autant que je sache, l'Intercolonial a été bien administré. Nous avons eu une aussi bonne gérance qu'il est possible de l'espérer pour un chemin de fer exploité par l'Etat.

Ce qui précède démontre qu'il y a quelque chose de défectueux dans la construction du chemin et je suis convaincu que si nous incorporons, dans une grande voie transcontinentale, un chemin qui ne donne pas de meilleurs résultats, nous affaiblirons tout le réseau.

Puisque l'on se propose de construire une ligne directe, munie de toutes les améliorations les plus modernes, construit d'après les principes universellement admis de nos jours, serait-il raisonnable, serait-il juste, de lier à cette entreprise un chemin dont les résultats ont toujours été désastreux, depuis qu'il est en exploitation?

Mon autre proposition est celle-ci : les rapports de l'Intercolonial font voir qu'il ne peut pas être exploité avantageusement sous le rapport du trafic d'entier parcours et de plus que les rapports font voir que ce chemin a été, depuis de longues années, ce qu'on est convenu d'appeler une ligne d'intérêt lo-

cal, desservant les localités à travers lesquelles il passe ; qu'il est d'une grande utilité et d'un grand avantage pour la population de ces localités, mais qu'il n'a que très peu d'utilité pour la population du reste de ce pays.

J'ai pris les recettes pendant l'année 1902, cette année étant la dernière dont on ait pu me fournir le rapport concernant les opérations sur tout le réseau. J'y vois que les recettes de l'Intercolonial se répartissent comme suit :

Trafic.	Recettes.
Voyageurs..	$1,787,094
Marchandises..	3,676,813
Malle, messageries et autres sources..	257,083

C'est-à-dire que le chemin a tiré du service des voyageurs 31.2 pour cent du chiffre total de ses recettes, et 64.03 pour cent du transport des marchandises. Ces deux ressources, le trafic-voyageurs et le trafic-marchandises fournissent au chemin 95 pour cent du chiffre total de ses recettes. Comment se répartit le trafic-voyageurs? C'est ce que j'ai cherché à établir, mais je n'ai pas pu entrer dans tous les détails que j'aurais voulu pour y arriver, parce que j'ai dû me contenter des seules données contenues dans le Livre bleu publié par les soins du ministère ; je constate néanmoins qu'il a été transporté vers la mer 3,054 voyageurs, dont 1,213 sont revenus vers l'ouest par le Pacifique Canadien, et 1,761 seulement par l'Intercolonial. D'après les indications des rapports, le trafic de l'Intercolonial est purement local, pour la plus grande partie du moins ; c'est-à-dire qu'il se constitue du transport des marchandises entre les diverses stations échelonnées le long de la ligne. Le nouveau chemin ne saurait nuire en aucune façon à ce trafic. Ce trafic local restera à l'avenir ce qu'il a été par le passé, et au fur et à mesure que le pays se développera et que, ainsi que nous l'espérons tous, il deviendra de plus en plus prospère, ce trafic local de l'Intercolonial s'accroîtra sensiblement. Il devrait s'accroître parce qu'il s'est accru sur toutes les autres lignes de chemin de fer. L'Intercolonial a aussi un trafic qui lui est particulier : je veux parler des touristes qu'il transporte. En été, il transporte de nombreux voyageurs qu'il continuera de transporter nonobstant la construction d'une nouvelle ligne. L'Intercolonial pénètre dans le pays d'Evangeline, dans le paradis des pêcheurs et des chasseurs, dans une contrée dont les belles nappes d'eau, les paysages superbes attirent et attireront toujours, quel que soit la quantité de chemins de fer qu'on pourrait construire, un nombre considérable de touristes, et ce genre de trafic entre pour une large part dans les recettes de l'Intercolonial. J'affirme que loin de le diminuer, le projet actuel aura pour effet d'accroître les recettes provenant du service des voyageurs. A l'heure qu'il est, nous n'avons qu'un seul réseau transcontinental ; le Pacifique Canadien est seul à transporter les voyageurs d'un océan à l'autre. N'importe quelle compagnie de chemin de fer pourrait en faire autant. Espérons que cela sera ; cela devrait être. Lorsqu'une nouvelle ligne transcontinentale aura été construite en vertu du présent contrat, il y a tout lieu de croire que si les voyageurs que le nouveau chemin transportera jusqu'à Moncton ou à Saint-Jean désirent aller plus loin vers la mer ou vers l'est, ils prendront l'Intercolonial. A l'heure qu'il est ce chemin de fer ne transporte guère de voyageurs vers l'ouest. Il est assez plausible de supposer qu'une forte partie des voyageurs venus jusqu'à Moncton ou à d'autres points de l'est retourneront par l'Intercolonial, ce qui accroîtra d'autant le trafic de ce dernier. Mais le transport des voyageurs ne contribue que 31 pour cent des recettes totales du chemin. Comment se répartit ce trafic? Si j'entre dans ces détails, c'est parce qu'on a répété sur tous les tons que le nouveau chemin doit porter préjudice à l'Intercolonial. On a prétendu dans cette Chambre, on a dit sur la rue et répété dans les journaux que le gouvernement est en train de faire en sorte que la dépense de $70,000,000 qu'à déjà occasionnée l'Intercolonial ait été faite en pure perte.

Le trafic le plus important de l'Intercolonial est assurément celui qui résulte du transport des marchandises, puisqu'il fournit à lui seul presque les deux tiers des recettes et que, en 1902, il a représenté 2,385,816 tonnes de chargement, ce qui constitue un poids assez respectable, et met ce chemin de fer au quatrième rang sous le rapport du transport des marchandises par les chemins de fer du Canada. Ce volume de trafic se répartit come suit : Le premier item, et le plus important, c'est le charbon, qui représente 557,520 tonnes, soit 23.09 pour 100 du trafic total. L'item suivant, c'est le grain, qui ne représente que 65,627 tonnes, soit un peu plus de 2 pour 100 du total du trafic-marchandises du chemin. Vient ensuite la farine, qui représente 131,170 tonnes, ou environ 5½ pour 100 du total ; le bois, 544,253 tonnes, ou 22.08 pour 100 du total; les bestiaux, 17,083 tonnes, soit 7 dixièmes pour 100 du total. Viennent ensuite les produits manufacturés, qui représentent 531,180 tonnes, ou 22.03 pour 100 du total ; les produits des pêcheries, 23,124 tonnes, ou un pour cent du total ; enfin le sucre, 41,275 tonnes, soit environ deux pour cent du total. Les autres produits que le chemin transporte en entier parcours représentent peut-être 460,890 tonnes, soit 20 pour 100 du total. Je mentionne ces détails, parce que les rapports les fournissent ; et si l'on se donne la peine de rechercher quelle proportion de ce trafic est d'entier parcours ou purement local, on arrive à des résultats qui sont bien de nature à étonner ceux qui ne se sont jamais occupés de la question. En 1902, toujours d'après ces rapports, l'Intercolonial a transporté 183,147 tonnes de marchandises à destination ou à provenance

de l'Europe : c'est-à-dire que les marchandises à destination de l'Europe ou en provenant qu'il a transportées ne représentent que 8 pour 100 du total de son trafic-marchandises. Et de ces 183,147 tonnes de marchandises, combien ont été transportées en entier parcours ? 172,733 tonnes de ces marchandises sont allées aux divers endroits que dessert l'Intercolonial, ou y ont été prises pour être transportées vers l'est. 10,000 tonnes seulement de ces marchandises ont été transportées au delà de la ligne de l'Intercolonial. On peut donc dire avec raison, ce me semble, que le trafic d'origine maritime de l'Intercolonial est de nature purement locale. Prenons plutôt chaque item séparément. Voici ce qui, des 557,520 tonnes de charbon transportées par ce chemin de fer, est allé au delà des stations de l'Intercolonial : Par Sainte-Rosalie, 1,131 tonnes ; par Chaudière, 5,763 tonnes ; par Saint-Jean, 3,640 tonnes, c'est-à-dire que le transport d'entier parcours n'a été que de 10,534 tonnes, tandis que 347,986 tonnes ont été délivrées aux diverses stations de l'Intercolonial. L'article suivant du rapport concerne le sucre. L'Intercolonial a transporté, en tout, 11,643 tonnes de sucre brut, dont 90 tonnes seulement sont allées au delà de l'Intercolonial à l'ouest, tandis que les 11,553 autres tonnes ont été distribuées le long du parcours du chemin. L'Intercolonial a transporté à l'ouest 10,793 tonnes de sucre raffiné et en a distribué 18,839 le long de son parcours ; il a transporté 13,082 tonnes de poisson frais, dont 7,605 tonnes à destination de l'ouest et 5,447 aux diverses localités qu'il dessert ; il a transporté 10,042 tonnes de poisson salé, dont 4,846 à destination de l'ouest, et 5,196 tonnes à destination des localités situées sur son parcours. En somme, on peut dire que le transport du poisson frais et du poisson salé constitue l'unique source de trafic de l'Intercolonial qui ne soit pas d'une nature purement locale, parce qu'il en a été transporté la moitié environ au delà du terminus occidental du chemin.

Je m'appuie sur ces données pour dire que le nouveau chemin ne nuira en aucune façon au trafic de l'Intercolonial. La construction de la nouvelle ligne ne saurait être préjudiciable au transport du charbon, et ce trafic représente 23.09 pour 100 du trafic-marchandises de l'Intercolonial ; elle ne saurait nuire au transport du bois par l'Intercolonial, qui représente 22.08 pour 100 du total de son trafic. Et quelle est la provenance de ce bois ? D'après l'annexe qui accompagne les rapports, cette source de trafic comprend le bois de chauffage dont la plus grande partie provient de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Le reste provient vraisemblablement de la vallée de l'Ottawa et des environs de Québec ; mais la plus grande partie de ce bois est prise en divers endroits de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et ne sort pas de ces provinces. La nouvelle ligne ne saurait donc nuire en aucune façon à ce trafic de l'Intercolonial. Le transport des produits manufacturés représente 22.03 pour 100 du total du trafic-marchandises de l'Intercolonial. Quelle est la provenance de ces articles ? Il en vient peut-être un peu des provinces de Québec et d'Ontario, mais la plus grande partie provient de Sydney et d'autres endroits de la Nouvelle-Ecosse où il y a de grands établissements industriels. La nouvelle ligne devant franchir plusieurs centaines de milles avant de pénétrer dans la province d'Ontario, je prétends que, malgré la construction de cette ligne, l'Intercolonial continuera de transporter dans les provinces maritimes les articles manufacturés provenant d'nOtario. Le transport de la farine ne représente que 5 pour 100 du trafic total ; et comme une grande partie de cette farine est prise dans la province d'Ontario, je prétends que ce trafic de l'Intercolonial ne subira aucune modification.

En étudiant tous ces item l'un après l'autre, on finit par découvrir que le trafic de l'Intercolonial est purement local dans une proportion de 90 pour 100 ; la construction de la nouvelle ligne n'affectera donc pas ce trafic. Le trafic de l'Intercolonial étant presque entièrement local, si la construction de la nouvelle ligne devait avoir quelque effet sur le trafic de l'Intercolonial, ce ne pourrait être que par rapport à une faible partie de ce transport d'entier parcours que l'Intercolonial a toujours effectué avec perte. Les honorables députés de la gauche conviendront avec moi, j'en suis sûr, que le transport d'entier parcours a toujours été une cause de perte pour l'Intercolonial.

Après avoir pris connaissance de ce rapport de l'Intercolonial, peut-on soutenir qu'une nouvelle ligne passant à une distance de 30 à 100 milles et servant à coloniser un territoire nouveau qui sera bientôt peuplé et bien développé ; peut-on soutenir, dis-je, qu'une tellle ligne formant partie du nouveau réseau soit susceptible d'amoindrir la valeur de l'Intercolonial ? Loin de là, je prétends que si l'Intercolonial n'effectue guère aujourd'hui de transport d'entier parcours, il est probable, très probable que la construction de la nouvelle ligne lui fournira une certaine somme de ce trafic dont il tirera quelque profit. Je crains fort, cependant, que, grâce à son mode de construction et à son tracé, l'Intercolonial ne puisse jamais, à moins que ce ne soit au prix de dépenses fabuleuses, effectuer avec avantage le transport d'entier parcours. Je ne crois pas qu'il soit aussi en mesure que la nouvelle ligne de transporter à bon marché les marchandises prises à Moncton. En manière de proposition alternative, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dit : Prenez les $15,000,000 que devra vous coûter la nouvelle ligne que vous voulez construire à travers le Nouveau-Brunswick—c'est le chiffre qu'il a lui-même établi—et consacrez-les à l'amélioration de l'Intercolonial. Qu'ad-

viendrait-il, M. l'Orateur, si nous devions suivre ce conseil ? Il faudrait modifier le tracé de ce chemin de fer et supprimer ce demi-cercle qu'il décrit entre Halifax et Québec ; il faudrait faire disparaître ces rampes de 50 et de 60 pieds, poser des rails de 90 livres, remplacer les locomotives actuelles, bien qu'elles soient assez bonnes, par des locomotives de 100 à 110 tonnes, et pourvoir le chemin de nouveaux wagons de toute sorte. Il faudrait faire une dépense colossale pour mettre l'Intercolonial sur un pied moderne, et le gouvernement en est venu à la conclusion, et avec beaucoup de sens, selon moi, que le meilleur moyen de trancher le nœud gordien, c'est de construire à travers le Nouveau-Brunswick une nouvelle ligne qui sera munie de tout l'outillage d'une grande route commerciale des temps modernes.

Me basant sur les rapports de l'Intercolonial même, j'ai dit que ce chemin de fer, de par la nature de sa construction, de par son tracé, ne saurait faire partie d'une route transcontientale, et je crois avoir suffisamment démontré que son trafic actuel est purement local, qu'il est plus utile au pays à titre de chemin local qu'il ne pourrait l'être autrement. Je crois aussi avoir prouvé que si la construction de la nouvelle ligne doit avoir quelque effet sur l'Intercolonial, ce sera plutôt dans un sens favorable. Mais je ne pense pas qu'elle ait d'effet sensible.

Comme je l'ai fait observer, le pacte fédéral nous a imposé l'obligation essentielle de construire l'Intercolonial et de le maintenir en état convenable. Depuis 1886, époque à laquelle le gouvernement actuel prit en mains la direction des affaires du pays, on a mis l'Intercolonial sur le meilleur pied possible. On lui a donné accès à Montréal ; on l'a favorisé de toute manière ; on l'a pour ainsi dire outillé à neuf ; on en a fait une des meilleures routes locales qui soient au pays. Le pays n'est pas tenu d'en faire davantage. Les habitants des autres provinces n'ont trouvé rien à redire aux dépenses que ces améliorations ont entraînées. Je prétends que nous avons fait pour ce chemin tout ce à quoi nous étions tenus. A l'appui de cette assertion, je citerai le témoignage de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), qui, à la dernière session, s'est exprimé en ces termes (voir " Débats " de 1902, page 3491) :

> Je ne suis pas entré dans les détails au sujet de l'Intercolonial. Nous aurons occasion plus tard de discuter les divers item à mesure qu'ils viendront et le ministre pourra nous donner les renseignements les plus complets à leur sujet. J'ai voulu signaler à l'attention du pays les sommes énormes que le gouvernement dépense sur ce chemin. La promesse qui a été faite aux provinces maritimes lorsqu'elles sont entrées dans la Confédération, a été de construire le chemin de fer Intercolonial et d'en faire un bon chemin, reliant effectivement les provinces d'en haut avec les provinces d'en bas.

Voilà, à mon sens, un exposé satisfaisant de la situation. Le chemin a été construit

M. GUTHRIE.

dans le but de relier les provinces d'en haut aux provinces maritimes. On l'a maintenu, et maintenu en état convenable ; nous avons fait sous ce rapport tout ce à quoi nous étions tenus. Or, parce que ce chemin de fer est là et qu'il nous a coûté d'aussi fortes sommes, est-ce à dire qu'il devra être un obstacle à la construction d'une nouvelle ligne transcontinentale ? Parce que nous avons sur les bras un chemin qui ne fait pas ses frais d'exploitation, est-ce à dire que nous ne devrons pas construire de route transcontinentale, ou que, si nous en construisons une, nous devrons lui imposer l'inutile fardeau de l'Intercolonial ? Je ne le pense pas.

Je n'ai que quelques observations au sujet de la question de savoir si le nouveau chemin deviendra jamais une route commerciale selon les conceptions modernes. C'est là surtout une question de dépense ; et le ministre des Finances nous a dit, à ce propos, que le gouvernement tient à ce que le nouveau chemin de fer soit construit d'après les types et les conceptions les plus modernes. Si je pouvais supposer un seul instant qu'on ne pourrait pas atteindre ce but, ou que l'on ne tiendrait pas cette promesse, je n'hésiterais pas du tout à retirer mon appui au projet qui nous est soumis. Mais je crois fermement, d'après les données soumises par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), que nous pourrons établir une grande route commerciale de tout premier ordre, une route aussi bonne que toute autre ligne commerciale.

Si, pour ce qui est de la section du Nouveau-Brunswick, nous nous en rapportons au témoignage des personnes qui connaissent la région que doit traverser le chemin de fer, notamment à celui de l'honorable représentant de Victoria (l'honorable M. Costigan), qui nous a dit hier soir avoir parcouru toute cette partie-là du pays, la route sera de construction relativement facile, puisqu'il n'y aura ni hautes montagnes ni larges cours d'eau à franchir. S'il fallait que, à partir de la Rivière-du-Loup, en allant vers le sud, la ligne eût, sur un parcours de 16 milles, une pente de 1.300 pieds—ce qui est la pente du chemin actuel—il serait inutile de songer à en faire une route commerciale ; mais, d'après ce qu'a dit l'honorable député de Victoria, comme aussi d'après tous les autres renseignements dont la Chambre a été saisie, il est évident que l'on pourra établir à travers le Nouveau-Brunswick une tracé susceptible de raccourcir sensiblement la distance. A mes yeux, le seul obstacle sérieux qu'il y ait réside dans le passage du Saint-Laurent ; mais on peut le surmonter.

Nous avons les renseignements les plus complets au sujet de la route que suivra le chemin depuis Québec jusqu'à Winnipeg ; la ligne n'est pas encore jalonnée, mais elle ne tardera certainement pas à l'être.

Tous les renseignements que nous avons tendent à établir qu'il n'y a là aucun obsta-

cle sérieux à franchir ; s'il y en avait, la géographie nous les aurait fait connaître. Quelles difficultés peut offrir la construction de 1,400 ou 1,500 milles de chemin de fer sur un plateau d'argile ? Sera-t-il difficile d'obtenir des pentes douces? A vrai dire, toute la région comprise entre les lacs Nipissingue et Népigon a été explorée, et partout on y peut obtenir des rampes normales, excepté peut-être en une couple d'endroits où l'inclinaison sera d'un pour cent, et ces rampes seront courtes. On a dit que l'inclinaison normale doit être de 21 pieds au mille, ce qui donne une pente assez douce. Des ingénieurs et des personnes versées en matière de construction de chemins de fer m'ont affirmé qu'une inclinaison de 26 pieds au mille constitue une pente normale ; cela représente une inclinaison de 6 pouces par cent pieds. Mais rien ne nous dit qu'on ne pourra pas obtenir de rampes normales. Personne ne peut se vanter d'avoir parcouru le pays en tous sens ou de l'avoir fait explorer par des ingénieurs qui ont fait un rapport en tel ou tel sens ; mais tous les renseignements que nous possédons tendent à établir qu'il sera facile de construire une voie ferrée dans cette région éminemment favorable à la colonisation, et où l'établissement de pentes normales se fera sans peine.

On a dit et répété a satiété, au cours du présent débat, que le chemin de fer projeté ne pourra jamais servir au transport du grain. On a dû se baser, pour faire cette assertion, sur l'expérience que le Pacifique Canadien a acquise en la matière. Je ne crois pas qu'il soit raisonnable de comparer les 500 milles de territoire que traverse le Pacifique Canadien, entre Port-Arthur et North-Bay, à la région que le nouveau chemin de fer est appelé à deservir. Si jamais construction fut difficile, ce fut bien celle de la ligne du Pacifique Canadien à l'endroit où elle passe au nord du lac Supérieur. C'est ce que vous diront les directeurs de la compagnie. L'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) nous a dit que cette partie de la ligne du Pacifique Canadien a coûté $60,000 par mille, et pour tous ceux qui ont voyagé par ce chemin, cela n'a rien d'étonnant. Il a fallu tailler dans le roc solide, et, dans ces conditions, les travaux impliquent une dépense considérable. La construction du chemin de fer en cet endroit offrait aux ingénieurs des difficultés presque insurmontables dont on a triomphé jusqu'à un certain point ; toutefois, on ne saurait dire qu'on a réussi à construire là une route commerciale vraiment moderne ; les courbes en sont effrayantes, les rampes fréquentes et inégales, et en dépit de la puissance de ses locomotives, la compagnie ne peut pas y faire passer plus de douze à quinze wagons chargés à la fois. S'il devait être impossible de construire dans la région septentrionale une ligne meilleure que celle du Pacifique Canadien, j'hésiterais à appuyer la nouvelle entreprise.

L'honorable chef de l'opposition a dit hier soir qu'il serait en faveur de l'acquisition, à raison de $60,000 par mille environ, des 500 milles de la ligne du Pacifique Canadien comprise entre North-Bay et Port-Arthur et qui traverse une contrée absolument impropre aux fins de la colonisation, dont le bois est depuis longtemps coupé ou détruit par le feu, et qui n'aura jamais la moindre valeur, à moins que les montagnes ne recèlent dans leur sein des minerais dont on n'a pas encore entendu parler. Quel est l'homme intelligent qui favoriserait l'achat de ce chemin—de ces 535 milles de chemin dont chaque mille a coûté $60,000? La transaction serait avantageuse pour la Compagnie du Pacifique, car c'est cette partie-là de sa ligne, il n'y a pas à en douter, qui l'empêche de transporter le grain. Si le Pacifique Canadien avait évité ces montagnes et ces rochers, ces courbes et ces rampes en faisant passer sa voie dans la région argileuse située au delà de la ligne de partage des eaux, je crois qu'il se fût trouvé chaque hiver en mesure de transporter le grain jusqu'au bord de la mer.

M. ROSAMOND : L'honorable député dit-il qu'il y a une bande de terre argileuse au nord du lac Supérieur ?

M. GUTHRIE : Oui, d'après la carte publiée par les soins du ministère de terres de la couronne de la province d'Ontario, carte qui a été soumise à l'examen de la députation.

M. ROSAMOND : En supposant que le Pacifique Canadien eût suivi un autre tracé, comment aurait-il pu se rendre jusqu'à Port-Arthur ?

M. GUTHRIE : Tout comme fera le Grand Tronc-Pacifique, qui va construire jusqu'à Port-Arthur un embranchement dont les pentes douces lui permettront d'y transporter le grain à bon marché, tandis que dans cette région-là les pentes du chemin de fer du Pacifique Canadien sont telles, qu'elles y rendent le transport du grain absolument impossible.

M. BENNETT : Sur quoi s'appuie l'honorable député pour dire que le Pacifique Canadien ne peut pas diriger vers l'est de convois composés de plus de douze ou de quinze wagons chargés?

M. GUTHRIE : Je dis qu'entre Winnipeg et North-Bay les rampes de ce chemin de fer sont telles que les plus puissantes locomotives de la Compagnie du Pacifique n'y peuvent pas tirer de trains composés de plus de douze à quinze wagons chargés.

M. BENNETT : Sur quoi vous appuyez-vous ?

M. GUTHRIE : Sur les renseignements que m'ont communiqués des personnes versées dans les questions de chemin de fer.

M. BENNETT : L'honorable député est mal informé. De qui tient-il ses renseignements ?

M. GUTHRIE : Je ne crois pas que l'on doive se montrer plus exigeant à mon égard

que nous ne l'avons été à l'endroit de l'honorable chef de l'opposition qui n'a pas voulu consentir à nous dévoiler les noms de ceux qui lui ont fourni les renseignements dont il nous a fait lecture, sous prétexte que ces personnes font partie d'une compagnie de chemin de fer que la nouvelle ligne doit concurrencer. Si nous ne devions pas construire un chemin plus avantageux que celui que la Compagnie du Pacifique possède en cet endroit, nous aurions raison d'hésiter à tenter l'entreprise.

M. WARD : Comment l'honorable député peut-il savoir que les lettres citées par le chef de l'opposition ont été écrites par des directeurs de la Compagnie du Pacifique ?

M. GUTHRIE : J'ai dit que telle était mon opinion. Il faut observer aussi que lorsqu'on prétend que ce chemin de fer ne pourra pas servir à transporter le grain, on prend le Pacifique Canadien comme exemple. Qu'est-ce que l'honorable chef de l'opposition a tout d'abord affirmé? Que le Pacifique Canadien transporte 40,000,000 de boisseaux de grain, dont un sixième seulement entièrement par chemin de fer. Sir William Van Horne a aussi publié dans les journaux, ces jours derniers, qu'il ne sera pas possible de faire servir le nouveau chemin au transport du grain. Or, sur quoi sir William Van Horne base-t-il ses dires? Comme le chef de l'opposition, il ne considère que les déboires passés du Pacifique Canadien auquel le nouveau chemin est appelé à faire concurrence.

M. SPROULE : Le chef de l'opposition a aussi cité comme exemple ce qui se passe aux Etats-Unis, où les trois quarts du transport s'effectuent par eau.

M. GUTHRIE : D'après ce que m'ont appris les experts—tant du Canada que des Etats-Unis—que j'ai consultés, tout chemin de fer à rampes de 26 pieds au mille—et il vaudrait mieux qu'elles ne fussent que de 21 pieds—pourvu de rails de 90 livres, de wagons d'une capicité de 60,000 à 80,000 livres, et de locomotives de 100 ou de 110 tonnes, est en état de faire concurrence au transport du grain par eau. Il existe aujourd'hui des locomotives pesant 125 tonnes, mais je ne vois pas que nous en ayons besoin dans notre pays. Elles ne sont en usage que sur un seul des chemins de fer de la Pennsylvanie.

M. SPROULE : L'honorable député est-il en mesure de citer un seul chemin de fer du continent américain qui transporte le grain sur un parcours de 1,800 à 2,000 milles?

M. GUTHRIE : Non ; le transport le plus long au sujet duquel j'aie des renseignements est celui qui s'effectue entre Chicago, Baltimore, New-York et Boston. On sait que l'Illinois-Central transporte le blé de Chicago à la Nouvelle-Orléans et qu'il fait concurrence aux autres moyens mixtes de transport par eau et par chemin de fer. Ce transport se fait sur un parcours de 932 milles de voie ferrée.

M. SROULE : Quel est le tarif du transport sur ce parcours?

M. GUTHRIE : Entre Chicago et New-York, et entre Chicago et Baltimore et Boston, le tarif est d'environ sept cents et demi par boisseau, et je sais que ces lignes transportent de grandes quantités de grain. Qu'on me permette de citer un autre fait. Le New-York-Central a fait la proposition suivante au gouvernement de l'Etat de New-York : Consacrez à l'amélioration de notre chemin les sommes que vous vous proposez de dépenser sur le canal Erié, et nous vous promettons de transporter le grain de Buffalo au bord de la mer, un parcours de 442 milles, à raison de deux cents par boisseau. Chacun sait que ce chemin de fer maintient son offre. Vraiment, quand on a l'outillage, les pentes, les locomotives et les wagons convenables, rien n'empêche une locomotive de 110 tonnes de tirer un train composé de 50 à 60 wagons contenant chacun 50,000 à 60,000 livres de grain, et le chemin de fer ainsi outillé est en mesure de faire concurrence aux moyens de transport par eau. Mais je ne veux pas dire ici qu'en été le transport du grain se fera par chemin de fer s'il peut également s'effectuer par eau ; il est tout probable que le coût du transport par eau deviendra de moins en moins élevé, et, pour ma part, j'approuverai toute nouvelle dépense faite dans le but d'améliorer davantage la route du Saint-Laurent.

M. KEMP : Pourquoi passer par Québec si on n'y peut transporter le grain en été?

M. GUTHRIE : J'estime qu'il y aura d'autres produits que le grain à transporter, et je prie mon honorable ami de Toronto-est (M. Kemp) de me dire si mes prévisions sont bien ou mal fondées. L'année dernière, les recettes du Pacifique Canadien ont atteint le chiffre de $43,900,000, dont le transport du grain ne représente pas tout à fait neuf pour cent. Avec son installation plus perfectionnée sur la côte orientale, son tracé plus court, et sa tête de ligne sur le littoral du Pacifique, le nouveau chemin de fer ne devra-t-il pas compter sur une partie de ce trafic transcontinental? Les marchandises provenant de Toronto, de Guelph, de mon propre comté, ainsi que du centre de la province d'Ontario, ne s'expédieront-elles pas aussi bien par le nouveau chemin que par le Pacifique Canadien? L'honorable député lui-même, je n'en doute pas, sera un des premiers à expédier ses marchandises par la nouvelle ligne dès qu'elle sera construite.

Quel est donc l'objet principal de la construction de ce chemin de fer? C'est assurément de remédier à la congestion du trafic de l'ouest. Au Manitoba, si je ne me trompe, la récolte des grains se fait vers la fin de ce mois ; elle doit se faire un peu plus tard dans les Territoires du Nord-Ouest. Vers les premiers jours de septembre, on

peut commencer à transporter les grains nouvellement récoltés. Et les canaux sont gelés, c'est-à-dire que la clôture de la navigation s'opère entre le premier et le quinze novembre. Il reste donc soixante ou soixante-dix jours pour transporter de 60,000,000 à 70,000,000 de boisseaux de blé, soit, avec les autres grains, environ 100,000,000 de boisseaux. Tel est le problème qui s'offre à nous et que nous sommes appelés à résoudre. Une partie de ce grain peut-être transportée aux ports des lacs assez tôt pour passer par les canaux, mais c'est là l'infime partie. Où va donc la plus grande partie du grain? Il passe l'hiver dans les élévateurs, et n'en sort pour être expédié que le premier mai. L'emmagasinage coûte un cent et demi par boisseau le premier mois, et un demi-cent par boisseau pour le reste de la saison. Comme je viens de le dire, un faible proportion du grain est expédiée à l'automne ; la plus grande partie reste dans les élévateurs, moyennant finance, et n'en sort qu'au printemps.

Ne vaudrait-il pas mieux que le cultivateur, au lieu de payer pour la mise en entrepôt de son grain durant l'hiver, pût l'expédier dès l'automne à Saint-Jean ou à Halifax à des conditions satisfaisantes ? Eh mais ! les seuls frais d'entreposage s'élèvent à quatre ou cinq cents par boisseau, et il convient de les ajouter au coût du transport. Il est tout probable que lorsque ce chemin sera construit, on pourra transporter le grain de Winnipeg à Québec à raison de onze, douze et même treize cents par boisseau. Si je comprends bien l'état de choses actuel, le grain, à l'heure qu'il est, s'expédie de Winnipeg à Port-Arthur à raison de sept cents et demi par boisesau ; il en coûte ensuite de cinq à six cents par boisseau pour le faire rendre à Québec par eau. Cela revient à dire qu'il en coûte aujourd'hui onze et douze cents aux cultivateurs pour chaque boisseau de grain qu'ils expédient de Winnipeg. Je suis absolument certain que lorsque le nouveau chemin de fer sera construit, il pourra rendre aux mêmes endroits, à raison de onze, douze ou même treize cents par boisesau. le grain qu'on y transporte aujourd'hui partie par eau, partie par voie ferrée.

Il passe par ces routes une quantité prodigieuse de marchandises, mais il est beaucoup d'autres produits qu'elles pourraient transporter qui n'y passent pas. Le chemin de fer dont l'existence ne dépendrait que du transport du grain serait irrévocablement condamné à la faillite ; en effet, le transport de 65,000,000 de boisseaux de blé—c'est ce que nous produisons à l'heure qu'il est—ne saurait suffire à sustenter un chemin de fer. Il ne faut pas oublier qu'il y a aujourd'hui environ 40,000 cultivateurs au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. Ces cultivateurs ont produit l'année dernière et produiront encore cette année environ 100,000,000 de boisseaux de grain, dont 60,000,000 à 70,000,000 de boisseaux de blé. A venir jusqu'à l'an dernier, le mouvement de l'immigration était assez peu perceptible. L'an dernier il nous est venu environ 100,000 colons, et il est tout probable qu'il nous en arrivera davantage cette année. Au lieu de 40,000 cultivateurs, c'est 400,000 que nous aurons bientôt. Je ne crois que cette prévision ait rien d'exagéré.

Je conviens avec mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) qu'il nous faudra construire de nombreuses voies ferrées pour tarnsporter les produits de l'ouest. L'honorable député estime qu'avant longtemps ce n'est pas 100,000,000, mais 400,000,000 de boisseaux de grain que cette région produira. J'estime que la prévision de mon honorable ami est loin d'être exagérée. Sir Charles Tupper a prédit ici même que nous produirions un jour 640,000,000 de boisseaux de grain ; dût cet événement s'accomplir vingt ou vingt-cinq ans plus tard qu'il n'a été prédit, nous vivrons néanmoins assez longtemps pour en être témoins. Le trafic que nous aurons alors ne sera-t-il pas tel, que nous ne saurions y suffire à l'heure qu'il est? L'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup) a dit hier soir qu'il se passera cinq ou six ans avant que le nouveau chemin de fer soit construit et que, dans l'intervalle, le Grand Tronc dirigera son trafic vers les Etats-Unis. Qu'est-ce que cela prouve ? Que nous devrions attendre ? Non pas ; cela prouve que nous devrions nous hâter autant que possible, que nous ne devrions pas différer un seul instant, que nous devrions mettre sans retard le présent projet à exécution et construire une route canadienne susceptible de détourner notre trafic de Chicago et de Duluth. Quelqu'un a dit l'autre jour, ce me semble, que le Canada-Atlantique prend le grain à Duluth à raison de trois cents par boisseau. D'après les renseignements qu'on m'a fournis à ce sujet, cela provient de ce que les navires s'étant rendus jusqu'à Duluth avec une cargaison, on trouve encore plus avantageux de leur faire transporter le grain à ce prix que de les laisser revenir lèges. Jamais il n'a été maintenu de tarif aussi bas que cela pour le transport par eau et par chemin de fer.

M. KEMP : Très bien ! très bien !

M. GUTHRIE : Je suis heureux de voir que mon honorable ami de Toronto-est (M. Kemp) est de mon avis.

Il y a encore la question du transport des bestiaux, question qu'a traitée mon honorable ami le ministre de l'Intérieur. La partie de la province d'Ontario que j'habite s'intéresse particulièrement à cette question. Nombreux sont les habitants de ma province qui ont eu occasion d'expédier au Nord-Ouest un ou plusieurs wagons chargés de bestiaux. Ces consignations ont été faites par chemin de fer seulement, et non par eau. Les gens demandent qu'il y ait de la concurrence. Qu'il y ait donc deux

chemins de fer pour transporter ces bestiaux, tout comme les cultivateurs de l'ouest désirent qu'il y en ait deux pour transporter leur grain. De plus, il faudra transporter au Manitoba et dans le Nord-Ouest de grandes quantités d'articles manufacturés, et il est évident que deux chemins de fer répondront mieux qu'un seul aux besoins de ce trafic. Voilà, ce me semble, une saine proposition faite dans l'intérêt du commerce. Les céréales et le bœuf exceptés, nous devrons pendant de longues années à venir, fournir aux régions de l'ouest presque toutes les choses nécessaire à la vie—les vêtements, les articles en fer, surtout les machines agricoles, et les articles manufacturés de toute sorte. Jusqu'à présent, c'est à peine si nous avons réussi à nous former une idée des avantages immenses que la partie orientale du Canada pourra retirer de ses échanges commerciaux avec l'ouest. Plus qu'à toute autre province peut-être, la réalisation de ce projet est d'une importance vitale. Tout ce qui est de nature à développer l'est et l'ouest du Canada doit nécessairement contribuer à la prospérité de la province d'Ontario, et cette dernière étant le centre industriel de notre pays, il s'ensuit que le nouveau chemin de fer mettra ses fabricants en mesure d'expédier là-bas leurs machines, leurs instruments aratoires et leurs divers produits à des conditions aussi avantageuses, plus favorables même, que celles que pourraient obtenir les fabricants américains de Saint-Paul et de Minnéapolis, lors même qu'on ne toucherait pas à notre tarif douanier actuel. Voilà qui est encore assez souriant pour notre commerce, ce me semble.

M. l'Orateur, qu'on n'aille pas croire que le gouvernement songe le moindrement à délaisser les moyens de transport par eau. Je n'ai jamais entendu exprimer d'opinion semblable. Loin de là; je crois pouvoir dire que le gouvernement a l'intention bien arrêtée de doter le pays de tous les moyens possibles de transporter par eau notre grain et tous nos autres produits. Un jour viendra, j'espère, où nos canaux n'auront plus seulement quatorze pieds, mais bien vingt et même vingt-cinq pieds de profondeur ; où la navigation sera aussi sûre sur le Saint-Laurent que sur l'Atlantique. J'appuierais de tout cœur tout projet sensé comportant l'exploration de la route de la baie d'Hudson. Je ne veux pas dire par là que l'on devrait différer la construction d'un chemin de fer jusqu'à ce que nous sachions dans quelles conditions la navigation peut s'y faire. On ferait bien, à mon avis, de consacrer une certaine somme à la question de la navigation sur cette grande mer intérieure. On dit que la navigation y est possible non seulement pendant une couple de mois, mais pendant cinq mois de l'année. Si la baie d'Hudson est navigable pendant cinq mois de l'année. on devrait porter le fait à la connaissance du pays et voir à établir dans ces parages une voie de communication avèc l'Angleterre, qui servira à l'expédition de notre grain. Je crois que dans dix ans nous aurons besoin de nouveaux chemins de fer; nous aurons besoin de tous ceux que nous pourrons faire construire.

M. l'Orateur, la construction de celui-ci constituera un des plus grands bienfaits dont la province d'Ontario aura été gratifiée de longtemps. Nous allons obtenir enfin ce que nous attendons depuis de longues années : l'établissement d'un chemin de fer qui va traverser la partie nord de notre province sur un parcours de 700 à 800 milles, l'ouvrir à la colonisation et la développer. Persuadé lui-même de l'excellence de cette région, le gouvernement de la province d'Ontario y fait construire un chemin de fer qu'il se propose de prolonger vers le nord afin de le raccorder avec la nouvelle ligne. On projette bien l'établissement d'autres chemins de fer qui sillonneront cette région en tous sens, mais ce qu'il nous faut à nous, habitants de la province d'Ontario, ce qu'il nous faut avant tout c'est un chemin de fer qui aille de l'est à l'ouest et qui croise à angle droit les autres lignes projetées. Ce qu'il faut à la population du Canada, ce sont de nouvelles villes et de nouveaux villages ; il lui faut de nouveaux débouchés pour ses produits, et il importe de ne pas oublier que le meilleur de tous les débouchés, c'est toujours le marché domestique ; or, la population ontarienne devrait trouver son propre marché dans les limites de la province. De la ville de Guelph que j'habite il s'expédie de grandes quantités d'étoffes de laine, de tapis, d'écrémeuses, d'instruments agricoles, de voitures, de bestiaux et de produits de toute sorte. Les négociants de cette ville réclament la construction de ce chemin de fer, ne serait-ce que dans l'espoir que la concurrence amènera l'abaissement des tarifs de transport ; ils veulent deux lignes afin d'être à même de choisir, et c'est là un rêve qu'ils caressent depuis de longues années.

Certains députés de la gauche ont prétendu que le passage de ce chemin à travers la partie septentrionale de la province d'Ontario constitue le point faible du présent contrat. Je suis persuadé que nombre de colons seront établis dans la région avant que le chemin de fer y soit construit. Et pourquoi? Parce qu'il est généralement connu aujourd'hui que c'est là que se trouve la plus riche réserve de bois à pulpe qui soit au monde . On estime qu'il y a là 280,000,000 de cordes de bois à pulpe.

La Chambre suspend sa séance.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

M. GUTHRIE : M. l'Orateur, au moment de la suspension de la séance, j'étais à parler de la situation de la province d'Ontario par rapport au nouveau projet de chemin de fer transcontinental et, abordant in-

cidemment la question du bois à pulpe, je venais de dire que d'après les meilleurs calculs, on prétend qu'il y a dans le nord de la province, au delà de la ligne de partage des eaux, au moins 280,000,000 de cordes de bois à pulpe que nul n'a encore touché. L'ouverture de cette région par le nouveau chemin de fer va donner de la valeur à tout ce bois. On a souvent prétendu dans ma province que les concessions de bois à pulpe faites par le gouvernement d'Ontario ont virtuellement épuisé cette source de richesse, et que dans quelques années il n'y aura plus de bois à pulpe dans cette province. On ne devrait pas oublier qu'il n'a été fait que huit ou neuf de ces concessions au sud de la ligne de partage des eaux et qu'il résulte de calculs qu'on a faits que si l'on concédait toutes les forêts de bois à pulpe et qu'on y établît des pulperies qu'on maintendrait en pleine exploitation, il faudrait au moins 200 ans pour épuiser les forêts de la région septentrionale de la province d'Ontario. Ce bois à pulpe constitue une des plus grandes richesses de ma province. Tant que la région ne sera pas développée, tant que les chemins de fer n'y pénètreront pas et que le bois à pulpe ne sera pas mis à notre portée, ces immenses forêts resteront sans valeur aucune pour nous, tandis que la construction de la ligne projetée va mettre la province d'Ontario en possession d'un trésor dont elle ne pourrait peut-être jamais jouir sans cela. Si le présent projet est mené à bonne fin, la province d'Ontario est une de celles qui devront en bénéficier le plus. Le Manitoba excepté, nulle autre province n'en tirera autant d'avantages, puisqu'il y sera ouvert à la colonisation un territoire d'une étendue de 700 à 800 milles et couvert de riches forêts. Cette entreprise pèsera peut-être un peu plus lourdement sur la province d'Ontario que sur les autres provinces, mais, M. l'Orateur, si le fardeau est un peu plus lourd, combien grande aussi sera la compensation !

Je m'étais proposé de terminer ici mes observations, mais il reste encore un ou deux sujets que j'aimerais traiter avant de reprendre mon siège. J'ai écouté avec le plus vif intérêt le très savant discours prononcé ici par l'honorable chef de l'opposition.

Je dois avouer cependant, que mon honorable ami m'a quelque peu désappointé, car le public attendait de lui quelque contre-projet défini. Mais au lieu de présenter un contre-projet, l'honorable député s'est contenté de soumettre, par rapport à cette entreprise, quelque neuf propositions d'un caractère si général et tellement d'accord avec la politique du gouvernement qu'on s'étonne vraiment qu'elles aient été soumises en manière d'alternative par le chef d'un important parti politique. La première proposition est ainsi conçue :

Obtenir les taux de transport les plus bas possibles, afin que notre population bénéficie de la plus grande partie possible au prix auquel ses produits sont vendus sur le marché indigène et sur les marchés étrangers.

C'est là un des principes—le premier peut-être—qui servent de base au présent projet. Mon honorable ami dit ensuite :

Asurer le transport des produits canadiens par des voies canadiennes.

Encore un autre principe fondamental du projet du gouvernement. Troisièmement :

Encourager le commerce et les échanges entre les deux grandes sections de notre pays, l'est avec ses grands avantages industriels, les ressources de ses champs, de ses forêts, de ses mines et de ses pêcheries, et l'ouest, avec ses immenses plaines, capables d'alimenter non seulement l'empire, mais le monde entier, et plus loin encore, la Colombie Anglaise, avec ses grandes richesses minérales et autres.

Ici encore, je retrouve un des pricipes sur lesquels repose le projet du gouvernement, et, à l'exception de ce qui y est dit au sujet de l'Intercolonial, il appert de ces neuf résolutions que mon honorable ami est lui-même en faveur de la politique que le gouvernement demande en ce moment au parlement d'approuver et qu'il présentera bientôt à l'approbation du peuple canadien. Il est évident que lorsqu'il a élaboré ses neuf propositions l'honorable député n'entendait pas en faire grand cas. Il commence par prôner le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Ce prolongement pourrait avoir sa raison d'être à un moment donné, mais je ne crois pas qu'il soit opportun de le faire à l'heure qu'il est.

En parcourant le discours que l'honorable chef de l'opposition a prononcé hier, je trouve la proposition suivante, (voir version française des Débats) :

En achetant le Canada Atlantique, nous pourrions construire une ligne partant de cet endroit pour se raccorder au chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Sudbury.

Voici, d'autre part, ce que dit encore mon honorable ami, (voir version française des Débats) :

Or, M. l'Orateur, je ne tiens pas outre mesure à l'acquisition du Canada Atlantique.

Il y a là un manque de logique qui s'accuse un peu partout. La politique que préconise l'honorable député est très générale et bien vague. En étudiant de près son projet de prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, et de là aux environs de Sudbury ; en étudiant son projet d'acquisition de plus de 500 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis North-Bay jusqu'à Fort-William, son projet d'acquisition du Pacifique Canadien à partir de Fort-William, à des conditions qu'il se garde de faire connaître, on voit que ces neuf propositons ne forment qu'un assemblage des plus disparate. Il demande au gouvernement d'entreprendre l'amélioration des courbes et des pentes de cette partie du chemin de fer du Pacifique Canadien, où, au dire del 'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), les travaux de construction coûtent le plus cher.

Une autre des objections que l'honorable chef de l'opposition a soulevées—mais c'é-

tait plutôt au point de vue légal qu'autrement—c'est que la Compagnie du Grand Tronc ne'st pas liée par le présent contrat. Personne n'a prétendu que le Grand Tronc fût partie au contrat ; il n'y est certainement pas partie. Les personnes qui ont signé le contrat représentaient la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Ce contrat ne sera parfait que trente jours après sa ratification par le jarlement, et lorsque la compagnie aura déposé entre les mains du gouvernement $5,000,000 en argent ou en valeurs. Si l'on fait ce dépôt de $5,000,000, cela me convaincra que les gens qui débourseront une aussi forte somme n'entendent pas tromper le gouvernement, mais plutôt travailler avec ardeur à la réalisation du projet qui nous est actuellement soumis.

J'ai aussi observé que l'honorable député d'Hasting-est (M. Northrup) s'est montré particulièrement mécontent du préambule du bill ainsi que des stipulations du contrat lui-même. Le préambule du bill se lit comme suit :

Considérant qu'il a été passé un contrat en date du vingt-neuvième jour de juillet mil neuf cent trois entre Sa Majesté le Roi, d'une part, et sir Charles Rivers-Wilson, compagnon du Bain, Grand'Croix de l'ordre de Saint Michel et Georges, et autres, représentant à ce traité la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique, compagnie constituée en corporation par un acte du parlement du Canada rendu en sa présente session.

Le contrat est rédigé absolument de même façon : les parties de l'autre part étant sir Charles Rivers Wilson et les autres personnes qui ont demandé avec lui l'institution civile de la compagnie. L'honorable député (M. Northrup) a cherché à faire ressortir quelque contradiction que je ne voyais pas alors et que, après avoir soigneusement étudié le contrat, je ne vois pas encore. A l'exemple du représentant d'Hamilton (M. Barker), mon honorable ami (M. Northrup) s'est surtout appliqué à démontrer que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique pourrait fort bien, pour se conformer à la lettre du contrat, louer ou affermer pour $5,000,000 de matériel roulant qu'elle mettrait sur la ligne. Je répondrai à ces deux honorables députés que tout en reconnaissant leur entière liberté d'opinion en ce qui concerne l'interprétation strictement légale du contrat, et en rendant hommage à leur savoir, j'aime encore mieux m'en rapporter à l'avis d'hommes comme M. Shepley, M. Gormully et le sous-ministre de la Justice, qu'à celui des représentants d'Hamilton et d'Hastings-est. On nous a donné l'assurance que, dans l'opinion de personnes absolument indépendantes de la politique et d'avocats de la plus grande distinction, il est assez clairement stipulé au contrat que la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique devra mettre son propre matériel roulant sur la ligne. Mais que nous importe que ce soit son propre matériel ou celui de quelque autre compagnie que l'on mette en usage sur cette ligne ? Les stipulations de la clause 22 obligent la compagnie à pourvoir la ligne d'un matériel roulant moderne d'une valeur de $5,000,000 et à le maintenir en bon état durant cinquante ans. Si elle remplit cette condition, peu nous importe que le matériel lui appartienne en propre ou qu'elle le loue pour cinquante ans.

Ce qui semble encore intriguer mon honorable ami (M. Northrup), c'est la stipulation suivante de la clause 7 :

Il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction.

Cette stipulation me paraît très juste et très raisonnable. La compagnie est tenue de payer un loyer qui représente trois pour cent du coût total de la construction de la ligne, et comme tout ce qui regarde la construction et les besoins du trafic d'un chemin de fer lui est familier, il est raisonnable que les devis lui soient soumis avant d'être terminés. Mais ce qui préoccupe le plus mon honorable ami d'Hastings-est, c'est que, dans son opinion, le gouvernement se désintéresse entièrement de l'adjudication des entreprises et que la clause 7 est la seule qui porte sur les devis.

Or, s'il avait lu l'article 9 du bill, il y aurait trouvé ce qui suit :

9. La construction de ladite division de l'est et l'administration de cette division jusqu'à son parachèvement et sa location à ladite compagnie aux termes des stipulations dudit contrat, seront confiées aux soins d'une commission composée de trois membres qui seront nommés par l'Exécutif et resteront en exercice durant bon plaisir et qui, eux et leurs successeurs en charge, formeront une corporation désignée sous le nom de " La Commission du chemin de fer transcontinental " et ci-après appelée " la Commission."

Et s'il avait étudié l'article 16 du bill, il aurait constaté que les contrats pour la construction doivent être accordés non par le Grand-Tronc-Pacifique, mais par les commissaires, et cela par voie de soumissions, en la manière ordinaire. Lorsque l'honorable député a énoncé cette prétention en premier lieu, elle ne m'a guère frappée, et je constate maintenant qu'il se trompe du tout au tout en disant que le gouvernement n'a pas à s'occuper de l'adjudication dans l'octroi de ces entreprises.

Le chef de la gauche a aussi traité la question de la route que le trafic devrait suivre et de la proportion qui devrait se diriger par cette nouvelle voie de Québec à la mer. Lorsque l'honorable député d'Halifax (M. Borden) a parlé pour la première fois de cette question, il nous a dit que les articles 42 et 43 étaient vides de sens ; que le Grand Tronc ne serait lié que moralement, et que nous devions nous en rapporter absolument à la bonne foi de cette compagnie pour faire respecter l'interprétation et l'intention de ces dispositions. Cette prétention est également erronée. L'honorable député

n'a peut-être pas eu le temps de lire le contrat, car s'il l'avait fait, il se serait aperçu que la clause 25 exige qu'une fois la construction de ce chemin de fer terminée, le gouvernement fasse un bail avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et elle se lit comme suit :

25. Ledit bail devra aussi contenir toutes les autres stipulations et dispositions, y compris celles relatives à l'indemnité convenable à payer au gouvernement pour l'exploitation du chemin de fer que le gouvernement jugera nécessaire pour assurer que le présent contrat sera exécuté comme il doit l'être.

Quelque difficile et compliqué que soit ce contrat, nous pouvons nous en rapporter à celui qui l'a préparé ; et nous sommes en droit de croire que ce même homme trouvera moyen d'insérer dans ce bail des conditions et des dispositions qui assureront au peuple de ce pays la mise en vigueur de la lettre comme de l'esprit de ce contrat.

Il est de plus évident que tout ce qui a été dit à l'encontre de ce projet par les honorables membres de la gauche est basé sur les déclarations faites par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Ce dernier est sans doute un homme de grande expérience et de grand talent, mais il est étrange de voir ces honorables députés qui, il y a à peine trois ou quatre semaines passées étaient loin de le considérer comme un expert en matière de chemins de fer, frapper aujourd'hui leurs pupitres et se pâmer d'aise lorsqu'ils l'entendent énoncer les objections qu'il peut avoir à l'exécution de ce projet. Quant à l'Intercolonial lui-même, que l'on me permette de faire connaître ce qu'en pensait l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui, il y a à peine quelques jours, nous disait que nous allions ruiner ce chemin, que nous devions en tenir compte au point de vue du trafic à longue distance. Parlant dans cette Chambre, il y a eu un an au mois d'avril dernier, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'exprimait comme suit à ce sujet et ses paroles se trouvent rapportées à la page 3,442 des Débats :

Il se trouve que cette ligne n'a jamais été ni sera jamais peut-être un chemin de fer à gros dividendes. Il existe des circonstances qui, d'ici à plusieurs années, auront une grande influence sur le résultat financier de cette entreprise. Il serait injuste d'appliquer à ce chemin les règles strictes qui pourraient être appliquées à un chemin de fer construit pour des fins purement commerciales. Je me demande quelle part les considérations commerciales ont eu dans le choix du tracé de l'Intercolonial. S'il s'était agi de construire une voie ferrée destinée à rapporter tous les ans un fort revenu à l'Etat, qui aurait voulu d'un tracé faisant un aussi long détour que celui de l'Intercolonial ?

N'est-ce pas là un aveu de la part de l'ex-ministre que ce chemin ne peut devenir une route commerciale? S'il en est ainsi, il serait donc insensé de relier un tronçon d'à peu près 1,600 milles à l'extrémité est de cette grande ligne qu'on veut construire rans un but absolument commercial ; ce serait lui nuire et peut-être la ruiner. Mais le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) nous a aussi dit ce qu'il pensait de l'Intercolonial. Cela eut lieu au cours de la même session et du même débat, et ses paroles sont ainsi rapportées à la page 3,493 des Débats :

Toutes ces entreprises du moment n'aboutissent qu'au gaspillage d'immenses sommes d'argent, dont le pays ne tire aucun bénéfice. Il est absurde de songer à faire de l'Intercolonial une ligne de gros trafic, d'y faire circuler des locomotives de gros calibre, de poser des rails lourds et de construire des ponts de grande force dans ce but. Jamais il ne pourra y circuler de trains de marchandises aussi longs et remorqués par des locomotives aussi lourdes que celles qui passent sur les chemins de l'ouest ; et ces nouvelles locomotives conviennent moins au trafic de cette voie ferrée que les anciennes en usage sur le chemin.

Nous trouvons dans les paroles de ce député, que l'on se plaît à nous signaler comme la plus forte autorité dans cette Chambre en fait de chemins de fer, la preuve évidente que ce chemin de fer ne peut constituer une artère pour la circulation des convois de marchandises lourdement chargés, comme il est maintenant d'usage d'en faire circuler sur les chemins de fer commerciaux.

Il est aussi intéressant de connaître ce que pense le député de Lanark-sud de l'ex-ministre, comme homme de chemins de fer. C'est au cours du même débat que le député de Lanark, cette autorité suprême en fait de chemins de fer, aux yeux de l'opposition, ou même de la Chambre, comme son chef voudrait nous le faire croire, résuma les connaissances que possède l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) sur cette question, et ses paroles sont rapportées à la page 3,470 des Débats.

Après avoir cité un long passage d'un discours prononcé par l'ex-ministre, il ajoute :

Et l'honorable ministre continua sur ce ton à faire croire à la Chambre que le pays ne contractait aucune dette nouvelle en achetant le chemin de fer du comté de Drummond et en acquérant le droit d'entrée dans Montréal. Les faits, je vais le faire voir bientôt, prouvent le contraire. A l'entendre, il voulait donner de l'activité au vieux chemin et lui faire connaître des jours prospères ; il voulait démontrer ce que le vouloir et le savoir d'un homme d'affaires pourraient faire dans l'administration d'une entreprise confiée à sa direction. On aurait pu penser que l'honorable ministre était né expert en matière de chemins de fer. Il est fort en paroles ; les assertions et les promesses ne lui coûtent pas, mais tout cela n'aboutit qu'au néant. Il se garde toujours de tenir les engagements qu'il prend envers le pays.

C'est là l'opinion qu'entretenait sur le compte de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux le député de Lanark-sud, il y a environ un an. On trouve encore à la page 3,493 des Débats, au cours de la

même discussion, le portrait suivant que cet honorable député trace de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux :

Au sujet de son administration de l'Intercolonial, le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a fait un exposé que les hommes de chemin de fer du pays qui en prendront connaissance, ne pourront lire sans réprimer un sourire. De fait, c'est d'un comique achevé.

Quand nous avons de pareilles déclarations devant nous, comment se fait-il que les honorables députés qui, il y a à peine un an, applaudissaient ces critiques sévères de l'administration de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, les aient applaudies de nouveau avec frénésie il y a quelques jours ? Je suis convaincu que l'ex-ministre n'a jamais passé cinq heures plus agréables, dans tout le cours de sa carrière, que les cinq premières heures de son discours. Il avait à sa merci cette opposition qui le critiquait et le malmenait depuis six ans. Durant cinq heures il les a tenus à sa merci. Lorsqu'il voulait soulever leur enthousiasme, il n'avait qu'à lancer une accusation vague contre le projet du gouvernement, et chacun des membres de la gauche savait se montrer à la hauteur de la situation.

Mais lorsqu'il voulut produire le plus grand effet, lorsqu'il voulut obtenir des applaudissements encore plus vigoureux qu'auparavant, il se contenta de laisser entendre qu'un sénateur de ce pays était intéressé dans ce projet, ce qui eût pour effet de redoubler leurs applaudissements, alors que lui-même se moquait d'eux. L'ex-ministre a eu l'insigne satisfaction de pouvoir effacer six années de dénonciations de l'opposition, et depuis une semaine il est devenu pour eux un véritable héros, l'auteur des seules objections qu'ils aient pu trouver à faire valoir à l'encontre de ce projet.

Quant au discours prononcé par le chef de la gauche, il n'est que juste de supposer que les divergences d'opinion qui y sont exprimées au sujet de cette question sont bien peu importantes. Nous sommes d'accord, je crois, sur les grandes lignes de ce projet. Ce n'est que sur des questions de détail et de peu d'importance, que nous ne pouvons nous entendre. Nous sommes tous d'avis que la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental est devenue nécessaire. Le développement du commerce de notre pays l'exige. Le développement rapide des Territoides du Nord-Ouest le demande. La nécessité d'une certaine concurrence concernant les taux de transports l'exige également. La marche sans cesse progressive des industries, qui rend de jour en jour la concurrence de plus en plus sévère, contribue à faire de la question des chemins de fer et des taux de transport par chemin de fer non seulement un point important, mais un facteur absolu dans toutes les transactions commerciales. Ils feraient preuve de bien peu d'intelligence ceux qui, soit dans cette Chambre ou ailleurs, exprimeraient

M. GUTHRIE.

une opinion contraire à celle que nous partageons tous, c'est-à-dire que ce chemin est opportun, qu'il est nécessaire, et qu'on ne peut laisser au hasard les mesures à prendre pour assurer à notre pays ces moyens de transport dont il a besoin. Puisque c'est là le terrain sur lequel nous pouvions nous entendre, ce sont là les principales questions que nous devons étudier en discutant cette mesure. Nous ne pouvons nous entendre sur de meilleurs moyens à adopter pour mettre nos conclusions en pratique.

Bien que la situation actuelle du pays ne justifie pas le gouvernement de prendre la direction absolue de nos chemins de fer et de leur exploitation, soit par l'entremise d'une commission ou autrement, j'ai l'espoir que dans un avenir rapproché nous serons en état de le faire. Il est certain que l'administration de l'Intercolonial n'est pas de nature à nous donner une preuve bien satisfaisante de ce que peut faire l'administration de l'Etat. Il y a dans cette Chambre un honorable député qui, de temps a autre, nous entretient de son idée favorite : la nationalisation des chemins de fer. Je veux parler de l'honorable député de York-est (M. Maclean). Je ne crois pas que cet honorable député se fasse une idée exacte de ce que reprécsentent ces mots sonores ; mais, plus d'une fois, tant dans cette Chambre que dans les journaux de Toronto, il a élaboré des projets basés sur cette idée, et il s'est plu à dire que c'était là le seul moyen de résoudre nos difficultés, le seul remède à nos maux. Il est certain que si le peuple de ce pays s'occupe quelque peu des déclarations de cet honorable député, il dira:

Now is the winter of our discontent
Made glorious summer by this son of York.

Mais je considère, M. l'Orateur, que cette idée n'est encore qu'à l'état embryonnaire. J'espère qu'il viendra un jour où l'on s'occupera sérieusement de cette question, mais pour le présent, je ne crois pas que l'on puisse songer sérieusement à confier à l'Etat l'administration des chemins de fer, soit par l'entremise d'une commisison ou autrement.

Nous savons que le parti conservateur s'est toujours enorgueilli d'avoir contribué largement à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le pays a raison de s'enorgueillir de la réalisation de cette vaste entreprise. Lorsque voyageant dans les pays étrangers et particulièrement aux Etats-Unis, je constatais tout l'orgueil que l'on semble attacher à la possession de vastes réseaux de chemins de fer, je me sentais à mon tour rempli d'orgueil en songeant que dans un pays de 5.500,000 habitants, nous possédions le plus grand réseau de chemins de fer réunis sous une seule administration, qui existe non seulement en Amérique, mais peut-être même dans l'univers entier.

J'espère que le jour n'est pas éloigné où nous aurons bientôt un autre transcontinental. Nous sommes en frais de prendre les mesures initiales à ce sujet, mais le

parti conservateur n'a pas le droit de s'en faire gloire, pas plus que de s'attribuer le mérite de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. La construction de ce chemin était demandée par le peuple tout entier. Le chef de la gauche s'est écrié hier, en se tournant du côté de ses partisans : nous avons construit le chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est le peuple canadien qui a construit ce chemin. Seulement, ce qu'il y a de malheureux, c'est que bien que ce soit nous qui l'ayions construit, il n'y en a pas parcelle qui nous appartienne. Depuis cette époque il s'est produit un changement complet dans le mode de procéder. Cette partie du nouveau transcontinental que nous avons l'intention de construire, sera notre propriété, et bien que nous n'ayions pas l'intention de l'exploiter nous-mêmes, nous la louerons et permettrons aux autres compagnies de chemins de fer d'y circuler et de l'exploiter de concert avec nous, si nous le désirons.

Les honorables députés de la gauche prétendent que cette proposition est faite dans un but plutôt sentimental. Je suis heureux de l'apprendre, car j'ai entendu dire plus d'une fois que le chemin de fer Canadien du Pacifique était une entreprise au sujet de laquelle le sentiment public avait joué un grand rôle, et ce qu'il y a de plus remarquable au sujet de l'entreprise actuellement soumise à la Chambre, c'est qu'elle n'est pas appuyée par un aussi fort courant d'opinion. Mais si elle est appuyée par ce sentiment public, c'est certainement là un sentiment beau et noble—le plus noble sentiment qui puisse animer le cœur de l'homme. Puisse notre peuple l'éprouver longtemps à l'égard de toutes ses institutions, de tous ses vastes chemins de fer, de ses banques et ses autres organisations publiques de tout genre. Et aussi longtemps que ce sentiment existera dans le cœur de notre population, le Canada sera certain d'occuper une place proéminente parmi les nations de l'univers.

M. PUTTEE (Winnipeg) : M. l'Orateur, bien que ce débat dure déjà depuis quelque temps, la question qui nous est soumise intéresse tellement l'avenir de ce pays, qu'il ne m'est guère nécessaire de demander pardon à la Chambre de lui faire connaître ce que j'en pense. Nous pouvons renoncer à l'idée que ce projet peut se décider à brève échéance. Nous pouvons nous attendre à ce que les représentants de toutes les parties du pays exposent leur manière de voir à ce sujet. La session actuelle en est rendue à son sixième mois, à sa 23ème semaine et ceux d'entre nous qui demeurent aux extrémités du pays, soit dans l'ouest ou dans l'est, sont convaincus qu'ils ont droit de se plaindre d'avoir été retenus ici aussi longtemps, mais nous considérons aussi qu'il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce que ce parlement, après avoir siégé durant plusieurs mois et s'être querellé sur des questions relativement insignifiantes, puisse disposer à la légère d'une question aussi importante que celle qui nous occupe en ce moment.

Je désire faire allusion au discours prononcé par l'honorable député de Hants (M. Russell). Ce discours est, à mon avis, très étrange et je suis convaincu que l'honorable député aurait voulu pouvoir s'exempter de le prononcer. Ces paroles sont en contradiction complète avec l'attitude qu'il a prise dans des circonstances antérieures, sur cette question de la possession des chemins de fer par l'Etat. Il nous a d'abord expliqué au commencement de ses remarques ce qui le forçait à en agir ainsi, lorsqu'il a dit à la Chambre qu'il n'aurait pas pris la parole sur cette question n'eut été le fait que :

> Il y a quelques années, j'ai préconisé un projet qu'au cours du débat on a opposé à celui du gouvernement. Peu après l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, le bruit a couru que le gouvernement était sur le point d'acquérir le Parry-Sound, afin de prolonger de nouveau l'Intercolonial dans la direction des champs de blé de l'ouest.
>
> A cette époque, cela m'a semblé la conséquence logique des démarches déjà faites lors du prolongement du chemin jusqu'à Montréal.

Quand un honorable député est obligé d'admettre qu'il y a quelques années passées, il a préconisé la nationalisation des chemins de fer et s'est déclaré en faveur d'une politique tendant à faire cesser l'Intercolonial d'être exploité d'une façon strictement conforme aux termes du pacte fédéral—quand il admet s'être déclaré en faveur d'une proposition tendant à faire de ce chemin une voie concurrente en le prolongeant jusqu'à Montréal, et plus tard jusqu'à la baie Georgienne, avec l'espoir de le voir se rendre encore plus loin vers l'ouest—lorsqu'un honorable député, dis-je, est forcé d'admettre que telle était son attitude il y a quelques années passées, et qu'il est maintenant obligé de renoncer à tout cela, j'éprouve du malaise pour lui. Quand il constate que les événements l'obligent à renoncer à l'attitude qu'il a adoptée il y a quelques années passées, il a toute ma sympathie. Mais il est malheureux que lorsque des hommes plublics se trouvent dans cette nécessité, ils ne nous disent pas franchement quelle est la véritable raison de leur changement d'opinion, au lieu de chercher à nous donner des explications importantes.

J'admire celui qui, comme l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), ne craint pas de se lever et de dire : j'ai foi en la nationalisation des chemins de fer, ceux que je représente y ont également foi, nous voulons dans l'ouest un chemin de fer possédé par l'Etat, mais nous ne pouvons pas l'obtenir, et c'est pour cela que j'accepte tout ce qu'il y a de bon dans le projet actuel, mais je ne l'accepte que parce que nous ne pouvons obtenir ce que nous demandons. Cette franchise est digne d'admiration, mais on ne peut ressentir que de la pitié pour le député qui se trouve dans la nécessité

d'argumenter à l'encontre de ses propres convictions : et je crois qu'il y a lieu de le prier de ne pas rendre à un parti politique ce qui appartient à l'humanité.

Le député de Hants (M. Russell) a posé comme principe destiné à règler définitivement cette question de la nationalisation des chemins de fer la proposition suivante : Il a commencé par nous dire qu'avant d'en arriver là, il faudrait régénérer la nature humaine, modifier l'administration des gouvernements, donner aux aspirations un caractère plus élevé, avant de pouvoir songer à faire de cette exploitation des chemins de fer par l'Etat une proposition pratique.

Jamais dans un état démocratique on ne pourra réussir à exploiter avec avantage un chemin de fer national en concurrence avec un chemin de fer privé.

Et il semble dire que tant que cette condition impossible ne se réalisera pas, son argument restera valable. Sa proposition est posée de manière à ne pouvoir être expliquée. Que serait une concurrence avantageuse, faite par un chemin de fer national, dans un état démocratique, à un chemin de fer qui serait la propriété d'une compagnie privée ? A quelles conditions chacun de ces chemins de fer pourrait-il être une entreprise rémunératrice ? Un chemin de fer qui est la propriété d'une compagnie est exploité par cette dernière dans un but d'intérêt privé et de manière à rapporter des bénéfices. Tout son succès dépend de savoir exiger le tarif maximum et réaliser les plus grands bénéfices. Tandis que dans un état démocratique, un chemin de fer possédé par l'Etat a pour but de servir le public et non d'accumuler des profits.

Comment trouver la signification du mot succès par rapport à une entreprise de cette nature ? Il est certain que dans ce pays comme dans tout autre pays, on peut poser comme principe qu'un chemin de fer de peu d'étendue ne peut être exploité avec autant d'avantage qu'un chemin de fer traiscontinental. Voilà, je crois, la véritable manière de poser la question. Et tant que l'on ne pourra pas démontrer qu'un chemin de fer de peu d'étendue est capable d'être exploité avantageusemnt en faisant concurrence à une voie plus importante, le député de Hants n'admettra pas que la concurrence est possible. Le résultat de ce genre d'expérience c'est que la voie la plus importante finit par englober et par faire disparaître la plus petite. Voilà ce que signifie le mot succès pour ce chemin. Quel a été le résultat des expériences tentées dans ces états démocratiques ou autres où les chemins de fer ont été exploités par le gouvernement? Dans chaque cas, il en est résulté que ces derniers chemins ont fini par englober les autres. Voilà quel a été leur succès. Afin d'établir le bien fondé de sa prétention, l'honorable député nous a cité le cas de la Belgique et de la France. Il n'a pas dû nous les citer à titre d'états démocratiques, mais il n'en est pas moins vrai que dans ces pays on a fait l'expérience de l'exploitation des chemins de fer partie par l'Etat et partie par des compagnies privées. Qu'est-il arrivé ? Je désire atirer tout particulièrement l'attention de l'honorable député (M. Russell) sur ce point. Comme il a fait allusion à cette question, je vais faire connaître le résultat de ces expériences dans les deux pays.

Quand la Prusse prit charge des chemins de fer (en adoptant une loi à cet effet vers la fin de 1879, et en prenant possession des chemins de fer peu de temps après), l'une des premières démarches du gouvernement fut de réduire considérablement les taux de transport, ce qui eut pour effet d'augmenter considérablement le volume du trafic. On a continué cette politique de réduction, et les taux actuels sont les moins élevés de l'univers, comme cela sera établi bientôt, ce qui n'empêche pas ces voies ferrées de rapporter d'excellents bénéfices. La Prusse réalise chaque année un bénéfice de $75,000,000 avec ses chemins de fer, en sus des frais d'xploitation et du paiement des intérêts, et durant les 15 dernières années, elle a réalisé un bénéfice net de $500,000,000. Le capital a été considérablement réduit. Je ne puis indiquer les chiffres exacts, mais le gouvernement a adopté comme politique de faire chaque année des paiements à compte du capital, de sorte que vers le milieu du siècle prochain, on cessera de prendre au compte du capital, quant à ce qui concerne les chemin de fer.

Est-ce là une réponse au défi lancé par l'honorable député ? Est-ce là une preuve du succès remporté par les chemins de fer exploités par l'Etat en faisant concurrence à des compagnies privées ? On ne peut nier le succès de ces entreprises, car les chemins de fer d'intérêt privé ont été absorbés. Prenons maintenant le cas de la Belgique :

Le gouvernement belge commence par établir des tarifs réduits—environ un cinquième de cent par mille.

Ecoutez cela, Canadiens !

Plus tard on inaugura un service à grande vitesse à un taux un peu plus élevé, mais les tarifs ordinaires furent réduits de temps à autre, et sont encore les plus bas qui existent, si l'on en excepte ceux de certaines voies ferrées de l'Inde. En 1898, le tarif moyen, pour la troisième classe, était de deux tiers de cent par mille, et pour l'ensemble du trafic, comprenant toutes les classes, la moyenne du tarif de 0:88 de cent par mille.

Et l'honorable député de Hants, afin d'augmenter la force de son argumentation, a fait allusion à l'impossibilité dans laquelle l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est trouvé d'exploiter l'Intercolonial avec succès et de pouvoir faire concurrence aux autres lignes, avant que sa voie fut prolongée. Cela est admis. L'honorable député (M. Russell) était en faveur de ce prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, où ce chemin pourrait obtenir une part du trafic de l'ouest. Mais je constate que ce n'est pas seulement au sujet du principe de l'administration des chemins de fer par l'Etat que le député de Hants trouve à re-

dire et il est même très sarcastique à l'égard de ceux qui préconisent ce principe. Il nous dit, se basant sur le renseignement de M. Ackworth :

Que le mouvement en faveur de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat ressemble à la fièvre scarlatine. Tout le monde est exposé à en être atteint, et cela peut même dégénérer en une véritable épidémie à des intervalles irréguliers, mais, règle générale, il n'y a que les jeunes, c'est-à-dire la partie incontrôlable de la population, qui soient exposés à en souffrir sérieusement.

Si cette prétention de l'honorable député doit être prise au sérieux, cette maladie existe actuellement à l'état épidémique parmi l'élément incontrôlable de la population, parmi la jeunesse et les aliénés de ce pays. Il n'a fait d'exception que pour les deux ex-ministres dans cette Chambre. Il admet aussi :

Maintenant, je dois admettre immédiatement, que j'éprouve beaucoup de sympathie pour les opinions émises par ces honorables députés. J'ai moi-même ressenti durant un certain temps les premiers symptômes de la maladie dont ils sont atteints.

Il admet avoir été lui-même atteint de cette maladie. Mais il est guéri, oh ! oui, bien guéri. Et il est bon de remarquer combien sa guérison a été rapide et complète. Aujourd'hui il nous dit qu'il n'y a plus que les insensés, les faiseurs, les optimistes, l'élément le plus jeune de la population, les toqués, qui songent encore à la nationalisation des chemins de fer. Si cette prétention est bien fondée, elle doit s'appliquer à toutes les nations de l'univers. Et j'aimerais à faire connaître les noms de ces nations, tel que classées d'après le modèle tracé par le député de Hants. Il pourrait dire immédiatement au Canada, comme il le dit : Soyez sage ; l'agitation cesse ; vous avez les chemins de fer ; vous ne vous en êtes pas laissé imposer par les jeunes, par ceux qui ont encore des espérances, par les optimistes. Vous avez fait beaucoup d'agitation à ce sujet, mais vous avez eu tort. Heureusement qu'après de nombreuses tribulations, vous avez réussi à trouver la voie droite ; vous vous êtes laissé guider par ceux qui possédaient plus d'expérience que vous.

Et il dira à la Grande-Bretagne : ce sentiment exprimé durant un si grand nombre d'années dans votre pays, que vous aimeriez à avoir l'occasion d'inaugurer ce nouveau réseau de chemins de fer, est absolument faux. Vous avez bien débuté ; vos vieillards, vos sages avaient la direction de vos affaires, quand cette politique a été inaugurée. Il est vrai que durant plusieurs années vous vous êtes plaints que les produits du continent étaient délivrés dans vos ports, et même dans vos villes de l'intérieur à des taux de transport moins élevés que ceux qui existent entre les villes voisines dans votre propre pays. Il est vrai que vous avez dû expédier vos marchandises de Liverpool à New-York et les faire revenir de là à Londres, parce que cela coûtait moins cher que de les expédier directement de Londres par voie ferrée, soit une distance de 206 milles. Tout cela est bien vrai. Mais vous en déduisiez des conclusions erronées.

Cependant les nombreux ouvriers des chemins de fer de la Grande-Bretagne, qui reçoivent moins cher que ceux qui sont employés dans les autres branches de l'industrie de ce pays, jettent un regard d'envie vers le continent et se demandent comment il se fait qu'avec des chemins de fer exploités par l'Etat, les ouvriers qui y sont employés soient relativement mieux rétribués que les autres ouvriers de ces mêmes pays.

Ils se demandent comment il se fait que ce soit dans un pays comme l'Angleterre, qui a adopté le tarif de transport à un penny par mille il y a 64 ans passés, que les taux de transport par chemin de fer sont les plus élevés. Ils peuvent être surpris de tout cela, mais le député de Hants leur dit : vous avez raison, vous avez l'âge et vous n'êtes pas jeunes. Quant aux Etats-Unis, où les chemins de fer ont pris un si merveilleux développement, il dit que l'agitation qui a eu lieu dans ce pays à ce sujet a été une erreur. Près de quarante Etats ont nommé des commissions de chemin de fer inutilement, tout cela n'était que du rêve, ou de l'innovation destinée à remédier à des griefs qui évidemment n'avaient jamais existé.

On se dit dans ce pays que les syndicats de chemins de fer sont les auteurs de tous les autres monopoles, qu'ils n'ont pas fait preuve d'une justice égale à l'égard de tous et ont ruiné les villes et même les Etats, qu'ils ont corrompu les législateurs et les juges, et qu'ils sont aujourd'hui et depuis des années en mesure d'imposer leurs volontés même aux professeurs de sociologie et d'économie politique, afin que la nouvelle génération ne connaisse rien de la sagesse de ceux qui ont à l'origine mis de côté toutes ces choses ridicules, afin que les idées des sages aient la préférence et que l'on ne songe pas à confier l'exploitation et la propriété des voies ferrées à l'Etat.

Il serait certainement nouveau d'entendre accuser le chancelier Bismark de s'être laissé entraîner par ces idées ridicules. Il était dans l'erreur en 1876, nous affirme le député de Hants, lorsqu'il a dit aux Prussiens que le temps était arrivé de mettre fin à cette exploitation du public par les compagnies privées, lorsqu'il a dit que l'exploitation de ces routes constituait à tous les points de vue une entreprise d'un caractère public, et que ce service devait être fait par le public et pour le public. Mais le député de Hants nous dit qu'il était dans l'erreur.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. PUTTEE : Et l'Australie, ce pays de montagnes, est également dans l'erreur. Les succès qu'elle a remportés sous ce rapport ne valent rien, elle a mal débuté, elle a

préféré l'avis des jeunes aux conseils des sages, aux conseils de ceux qui voulaient administrer les affaires publiques dans l'intérêt de ceux qui vivent en Australie, ce pays qui possède un réseau de chemins de fer dont nous ne nous occupons guère au Canada, en Angleterre ou aux Etats-Unis, parce que, bien qu'il soit sous le contrôle de l'Etat, il peut supporter avantageusement la comparaison avec les voies ferrées que nous possédons. Vous avez commis une erreur, et la Nouvelle-Ecosse va vous en punir.

Et la démocratique Nouvelle-Zélande, ce pays dont les expériences sociologiques que d'autres nations n'avaient pas osé entreprendre ont eu tant de succès. C'est dans ce pays que l'on a fini par trouver le moyen de construire des embranchements de chemins de fer à travers des districts où ils ne semblent pas nécessaires, et où cependant ces travaux de construction sont confiés aux colons qui vont coloniser les terres que ces embranchements doivent desservir. Ces colons concluent avec le gouvernement un contrat par lequel ils s'engagent non seulement à défricher les terres, mais aussi à construire la plateforme du chemin et à la mettre en état de recevoir les rails, ainsi qu'à céder le droit de passage, et cela, moyennant tant par jour. Ces gens sont donc sur les lieux, ils construisent les voies ferrées dont ils ont besoin, même dans les districts qui sont plus pauvres que tout ce qui existe ici, trop pauvres pour pouvoir soutenir un bon chemin de fer, mais l'on réussit par ce moyen à construire ces embranchements et c'est ainsi que ce pays se trouve au premier rang dans l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Mais le député de Hants prétend que si vous n'acceptez pas ses théories vous êtes en arrière de votre siècle.

Que dirai-je de la Suisse ? Voici un pays qui a commencé par suivre les principes de la sagesse pour les abandonner ensuite. Un pays qui compte un plus grand nombre de nationalités dans son sein, relativement à son étendue, que n'importe quel autre pays, et qui a réussi à faire ce qu'on n'a encore pu faire nulle part ailleurs. On a fini par unir dans un même sentiment de paix et d'harmonie les races différentes qui habitent ce pays, on est parvenu à les administrer de manière à ce que les différences de langue, de race ou de religion ne les empêchent pas de vivre dans la paix et l'harmonie, de constituer un pays modèle. Mais ce peuple se gâte. A l'origine les voies publiques étaient sous le contrôle des corporations privées, mais voici qu'en 1898, je crois, les contribuables, par un vote de deux contre un, se sont prononcés en faveur de la nationalisation des chemins de fer, et aujourd'hui ils exploitent ces voies ferrées avec succès.

Y en a-t-il d'autres ? Il y a l'Espagne et le Mexique. L'honorable député va se trouver en bonne compagnie. Je l'entends nous dire que ce dernier pays est le modèle de la sagesse, que son peuple est un peuple froid et réfléchi, et il me semble entendre l'Espagnol dire naïvement au député de Hants : " C'est vrai, on nous a rappelé que nous étions un peuple arriéré."

Il y a encore le Mexique. Les député de Hants nous a dit que le Mexique pouvait aller avec nous, et je crains qu'il n'ait raison. Et la Chine. Dans ce pays nous avons une preuve évidente que la sagesse est reine, car les Chinois ont non seulement refusé d'exploiter les chemins de fer, non seulement confié ce soin à des compagnies privées, mais même adopté ce principe pour l'administration des postes. Ce pays doit donc répondre à l'idéal que s'est formé l'honorable député.

J'ai oublié de mentionner en passant, lorsque j'ai parlé de l'Angleterre, que l'honorable député pour pousser son raisonnement jusqu'au bout, devrait féliciter ce pays de ne pas avoir renoncé au système en vigueur, bien qu'on le regrette infiniment. C'est dans ce même pays où l'on paraît être tombé dans une confusion complète en fait de chemins de fer, que le service des postes, comme celui des télégraphes est sous la juridiction et l'administration de l'Etat, et cette administration est si parfaite et donne tellement satisfaction au public qu'elle sert de modèle à celle des autres pays. Voici donc un pays où ces deux systèmes sont exploités en même temps et d'une manière différente, et je me demande comment le député de Hants peut après cela le louer de laisser l'administration de ses voies ferrées à des entreprises privées ?

Je ne puis comprendre pourquoi l'honorable député a attaché tant d'importance au point suivant. Si nous décidions de nationaliser les chemins de fer ou tout autre chemin de fer, il voulait savoir comment nous envisagerions cette question de payer des appointements de $40,000 ou $50,000 par année à des gérants de chemins de fer engagés par le gouvernement, ou à des commissaires chargés d'administrer ces chemins et dont quelques-uns reçoivent jusqu'à $75,000, alors que nous ne sommes guère habitués aux salaires élevés. Car il est vrai que quelques-uns de ces hommes reçoivent des appointements qui sont cinq ou six fois plus élevés que ceux que nous payons à notre premier ministre. Je suis surpris que l'honorable député ne se soit pas aperçu que c'était là un des dangers du système qu'il a défendu. Ceux qui occupent ces positions ne peuvent certainement pas gagner les $70,000 par année qu'ils reçoivent. Ces experts sont-ils tellement supérieurs aux hommes qui possèdent les qualités voulues pour occuper la position de premier ministre, de ministre, de juge ou quelqu'une des positions les plus importantes de ce pays, qu'ils puissent exiger dix fois plus que ceux qui occupent les positions élevées que je viens d'énumérer ? Je considère que cet argument n'est guère favorable à l'honorable député.

Si nous nous décidions à nationaliser nos

chemins de fer, si nous adoptions maintenant une politique à cet effet, nous nous trouverions peut-être dans la nécessité de payer des salaires aussi élevés. Nous serions certainement obligés de suivre l'exemple des autres chemins de fer, et nous continuerions la pratique qui est actuellement d'usage dans ce pays, et qui consiste à donner à des Américains toutes les positions lucratives. Nous serions peut-être obligés de faire cela, mais nous pourrions également esayer d'habituer nos propres concitoyens à devenir de plus habiles administrateurs de chemins de fer que ceux que nous pouvons aller chercher chez nos voisins du sud, qui ne connaissent pas les conditions particulières de notre pays. Je suis bien convaincu que nous pourrions trouver des Canadiens capables de remplir ces positions, et de remplir les devoirs qu'elles comportent, à la satisfaction générale.

Si nous adoptions cette ligne de conduite, elle aurait pour résultat d'augmenter notre force et d'augmenter la confiance de notre peuple et principalement de nos jeunes gens.

L'honorable député de Hants a cherché dans tout l'univers un pays à citer comme ayant fait l'essai du système de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, et qui ne s'en serait pas trouvé satisfait. Il voulait découvrir un pays capable de répondre aux besoins de sa cause, et il a mentionné l'Italie. Je n'ai pas d'objection à ce qu'il ait recours à l'Italie, du moment qu'il fera connaître les faits sous leur véritable jour. Il a déclaré qu'après beaucoup de difficultés, le gouvernement italien s'était emparé des voies ferrées et en avait entrepris l'exploitation, mais qu'au bout de quelques années les choses allaient si mal qu'il fallût avoir recours à une commission, et l'enquête faite par cette commission eut pour résultat l'abandon du système en vigueur ; le gouvernement conserva la propriété des chemins de fer et les loua à des compagnies privées. Je ne crois pas que la cause ait été expliquée d'une manière complète par mon honrable ami. J'ai moi-même étudié cette question par rapport aux différents pays qui ont recours à ce système, et j'ai constaté qu'il n'y avait qu'en Italie que leur exploitation n'avait pas donné satisfaction. Je tiens de la cause un autre aperçu, qui me paraît beaucoup plus raisonnable que l'autorité citée par mon honorable ami. Je prends cette citation dans des documents qui furent soumis à une commission du sénat américain chargée de faire une enquête sur cette question, au sujet du bill 1707.

On a quelquefois recours à la décision rendue par la Commission italienne de 1880, comme une preuve de l'infériorité des chemins de fer possédés par l'Etat. Le professeur Hadley, aujourd'hui président de l'Université de Yale, s'est servi de cet argument dans son livre sur les transports par chemin de fer, ainsi que dans un discours qu'il prononça il y a trois ans passés devant le " 20th Century Club " de Boston.

Voilà, je crois, l'autorité citée par mon honorable ami.

Mais il est certain que la commission se prononça contre l'exploitation de ces chemins de fer par l'Etat pour des raisons qui sont partiellement sans valeur à leur face même et partiellement inapplicables à ce pays. La commission basa ses conclusions en grande partie sur trois propositions (1) Que le crédit et les finances du gouvernement Italien étaient trop faibles pour le justifier d'entreprendre l'exploitation des chemins de fer pour lesquels il fallait dépenser des sommes considérables afin de les améliorer et de les prolonger, et parce que ces chemins de fer avaient besoin d'un appui financier considérable pour assurer leur exploitation contre les fluctuations du trafic.

C'est là, dans tous les cas, un état de choses qui n'existe pas dans ce pays à l'heure actuelle.

Les résultats peu satisfaisants d'une courte épreuve tentée dans le nord de l'Italie (1878-1881), ces résultats étant en partie dus à la faiblesse et à l'inefficacité du gouvernement italien, et en partie au fait que ces lignes avaient été confiées au gouvernement par des compagnies privées dans un état de ruine presque complète, et partie au fait que ce chemin formant partie d'un réseau autrichien était administré en entier par des Autrichiens qui, tout naturellement, furent renvoyés en masse lorsque le chemin passa sous le contrôle du gouvernement italien, ce dernier ne pouvant se fier à la loyauté de pareils employés, de sorte que tous les officiers et employés de quelque valeur furent renvoyés du service et remplacés par des nouveaux venus qui ne connaissaient rien de l'ouvrage.

On indique d'autres raisons, mais je me contenterai de citer la suivante :

Finalement, on tient de source certaine que la commission était composée d'hommes de chemin de fer et d'agents de ceux qui désiraient louer et exploiter les chemins à la place du gouvernement.

Voilà, il me semble, des témoignages qui anéantissent la preuve soumise par l'honorable député. Je crois avoir traité les principaux points soulevés par mon honorable ami dans sa tentative de discréditer non seulement le principe, mais même ceux qui ont préconisé la nationalisation des chemins de fer.

Tous ceux qui ont pris part à cette discussion ont reconnu la nécessité d'un autre transcontinental, et tous en ont parlé, bien que l'on puisse avoir envisagé la question à différents points de vue et conclu à des modes différents d'arriver au même résultat. Pour ma part, je puis dire que la population de la province que j'habite est quelque peu optimiste en fait de construction de chemins de fer. Elle ne les croit pas trop nombreux. Elle croit qu'il y a de la place dans ce pays pour un grand nombre d'autres chemins de fer, encore plus importants que cux que nous possédons aujourd'hui. Elle croit qu'il serait à propos de développer et d'agrandir ce pays, si c'est possible. La province du Manitoba possède actuellement un

nombre suffisant de chemins de fer pour ses besoins. Ces voies ferrées sont situées assez près les unes des autres, dans la partie habitée de la province, mais le Manitoba ne constitue pas à lui seul tout l'ouest canadien, et il est certain qu'à mesure que le pays se développera, le nouveau trafic qui viendra de l'ouest sera trop considérable pour les chemins de fer que nous possédons actuellement. Nous croyons qu'il reste encore beaucoup d'espace, et que le développement de cette partie du pays doit se continuer.

Je considère moi-même les chemins de fer comme un puissant agent de civilisation, et c'est sur le développement des chemins de fer que je compte pour augmenter nos ressources, développer notre pays et lui donner cette puissance à laquelle nous n'osions rêver il y a quelques années. Tout les renseignements qui me viennent de l'ouest sont à cet effet. Il a été question, pour la première fois de la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental, l'automne dernier, lorsque les promoteurs du Trans-Canada entreprirent une campagne énergique en faveur de la construction d'un chemin de fer partant de Québec et devant traverser le continent, et probablement aussi dans un autre but. C'est alors qu'il a été question pour la première fois d'un transcontinental. Il est certain que la population de l'ouest approuve le projet et sait qu'il y a de la place pour un autre chemin de fer. Quant à l'est, je suis obligé de m'en rapporter sur ce point aux journaux et aux sources de renseignement ordinaires, mais je crois qu'il peut être considéré comme admis que du moment que le pays s'est suffisamment développé pour produire un certain encombrement sur les lignes actuelles, il convient d'en construire de nouvelles. Il est certain que des facilités additionnelles sous ce rapport dans l'ouest feraient disparaître l'encombrement qui s'y est produit l'année dernière, et qu'avec une administration et un matériel roulant convenables, les voies existantes pourraient peut-être suffire à transporter tout le trafic actuel.

Mais, en étudiant la question d'un nouveau chemin de fer transcontinental on ne peut s'attendre à ce qu'il ait pour résultat d'affecter le trafic dans un avenir rapproché, car, bien que nos chemins de fer actuels soient suffisants aujourd'hui, il est impossible qu'ils puissent transporter toutes les marchandises qu'on leur offrira, même d'ici à quelques années. Tout semble indiquer que d'ici à ce que le nouveau chemin destiné à relier l'est à l'ouest soit terminé les produits de cette dernière partie du pays auront tellement augmenté que jamais le trafic ne sera aussi faible qu'il l'était lorsque le premier chemin de fer a été inauguré.

Je vois une certaine objection, M. l'Orateur, dans le fait que ce projet a d'abord été soumis à la Chambre à titre de contrat conclu et signé. Je ne crois pas que ce soit là le meilleur moyen de soumettre un projet comme celui-là. L'expérience est là pour

démontrer que dans les cas de cette nature, les membres de chaque parti ne se sentent pas disposés à faire connaître leurs véritables opinions sur ce qu'ils croient être la meilleure politique à suivre, et sur les avantages que la construction de ces chemins de fer peuvent offrir à tel ou tel endroit, comme ils le feraient autrement. Il me semble qu'un pareil procédé de la part du gouvernement consiste, jusqu'à un certain point, à couper les ailes au parlement, c'est-à-dire à lui enlever une certaine partie de ses prérogatives. Et bien que nous puissions avoir confiance dans ceux qui font partie du cabinet, je suis cependant convaincu que les membres de cette Chambre ont exprimé certaines idées nouvelles, signalé certains points à étudier davantage et énoncé certaines propositions dignes d'être prises en considération. Dans tous les cas, c'est le parlement qui gouverne et non le cabinet, et il y a là une distinction qui devrait être établie et respectée.

Il ne peut y avoir de doute, M. l'Orateur, que la population de l'ouest a besoin et veut que l'on prenne les mesures nécessaires pour construire un autre transcontinental. Jusqu'à il y a quelques mois, jusqu'à ce que cette question fût entrée dans le domaine politique et devenue une question de parti, il est certain que la population de l'ouest était en faveur de la construction d'un chemin de fer possédé par l'Etat et qu'elle était plus particulièrement en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusque dans l'ouest, et même jusqu'au littoral du Pacifique. Telles étaient l'espérance et les aspirations de la population des prairies. Dans ma propre ville de Winnipeg, si cette question pouvait être séparée de la politique, je suis convaincu que les deux tiers ou les trois quarts de la population se prononceraient en faveur du prolongement du chemin de fer de l'Etat à travers l'ouest.

Quelles que soient les remarques de l'honorable député de Hants (M. Russell), il n'en est pas moins vrai que la population de l'ouest est portée à l'espérance, à l'optimisme, et elle recevrait avec joie la nouvelle que l'on va construire un chemin de fer possédé par l'Etat. Lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) a visité Vancouver l'année dernière, il a dit qu'il avait rêvé d'un chemin de fer possédé par l'Etat et construit à travers l'ouest ; qu'il avait rêvé du prolongement del'Intercolonial. Je n'ai pas encore rencontré dans l'ouest un seul propriétaire de journal, ou même un politicien qui ait trouvé à redire à cela et qui n'ait pas espéré voir ce rêve se réaliser. Peu de temps après l'ouverture de la session, j'ai reçun une petite brochure contenant les résolutions adoptées par l'association libérale-conservatrice d'Assiniboïa-ouest. Je trouve la suivante :

Attendu que différentes compagnies de chemin de fer vont chercher à obtenir de l'aide de la part du gouvernement à la prochaine session du parlement.

Il est en conséquence résolu que cette association déclare qu'elle est unanimement opposé à l'octroi de toute subvention en terres aux chemins de fer, et qu'aucune subvention en argent ou autrement ne devrait être accordée à aucune compagnie de chemin de fer, sans que le gouvernement se réserve le contrôle absolu des tarifs et à des conditions qui soient de nature à lui permettre d'acheter ces chemins, dans le cas où ces compagnies viendraient à violer les obligations qu'elles ont assumées dans leur contrat avec le parlement ; et cette association soumet humblement au parlement canadien la nécessité qu'il y a de prolonger le chemin de fer Intercolonial à titre de ligne transcontinentale nationale.

Voilà une résolution beaucoup plus modérée que celles qui ont été adoptées à cette époque. Le même jour où ce parlement se réunissait, dans le mois de mars dernier, une assemblée publique avait lieu à Winnipeg, et la résolution suivante était adoptée :

Attendu que le développement récent et continu de l'ouest a rendu nécessaire l'augmentation des moyens de transport dans l'ouest, et que deux compagnies, se rendant compte de cet avantage, ont manifesté leur intention de construire des chemins de fer transcontinentaux, et comme tout semble indiquer que des propositions vont être soumises au gouvernement fédéral, ainsi qu'aux gouvernements provinciaux, à l'effet d'obtenir à ces corporations des subventions considérables tant en terres qu'en argent.

Et attendu que la politique qui consiste à subventionner ces corporations soit en argent, soit au moyen de subvention en terres publiques, est un principe vivieux, et a eu pour résultat de causer un tort considérable aux colons, tout en étant une cause de corrupion dans la vie politique ; ;

Et attendu que ce système a donné naissance à un autre trafic qui consiste à vendre de vastes étendues de terre à de prétendues compagnies d'irrigation;

Il est en conséquence résolu que nous réitérons notre opposition à toute proposition tendant à continuer ou à prolonger cette politique inique des subventions, ou à engager le crédit public en faveur des intérêts privés, et nous sommes convaincus que le temps est arrivé pour le gouvernement d'acquérir et de construire les chemins de fer, y compris le prolongement de l'Intercolonial à travers l'ouest.

C'était la conclusion invariable de toutes ces résolutions. Celle que je viens de lire fut adoptée à une asemblée tenue à Winnipeg le 12 mars dernier.

Je vais maintenant dire quelques mots du contrat que nous sommes en frais de discuter. Ma principale objection à ce contrat c'est qu'il est conclu par le gouvernemnt canadien avec des particuliers qui cherchent à obtenir l'exploitation d'un service public. En ma qualité de partisan du principe de la nationalisation des chemins de fer, ma principale objection à ce contrat, c'est ce contrat lui-même. Pour cette raison, je ne le comparerai pas avec le contrat du Pacifique Canadien. Je n'ai jamais été accusé d'avoir dit bien des choses suceptibles d'être interprétées comme étant favorables au gouvernement ou au parlement qui a voté ce contrat. Je considère qu'il serait ridicule de se réjouir de l'adoption d'un contrat par lequel on a sacrifié des travaux déjà faits et ayant une valeur de 35 millions en argent, 25 millions d'acres de terre, une exemption de taxes durant 20 ans et un monopole absolu durant la même période, et tout cela à des particuliers sans que le gouvernement se soit réservé la moinde juridiction ou le moindre contrôle réel sur ce chemin.

A part cela, la compagnie s'est arrangée de façon à ce que personne ne pût toucher à ses tarifs. Il fut stipulé dans le contrat que l'on ne pourrait toucher aux tarifs, tant que la compagnie n'aurait pas gagné 10 pour cent, et je suppose que pratiquement parlant,ce temps n'arrivera jamais ; la compagnie y verra. Il est certain que sous ce rapport, le pays s'est épargné beaucoup de peine, car le parlement s'est engagé à ne pas toucher aux tarifs de transport. Même en tenant compte des circonstances qui ont entouré l'adoption de ce contrat et l'époque à laquelle il a été fait, je n'ai jamais cru que l'on avait agi sagement.

Je regrette que lorsque le pays était disposé à faire d'aussi grands sacrifices, on ne soit pas allé jusqu'au bout, et qu'en confiant l'administration de ce chemin à une compagnie privée on n'en ait pas retenu la propriété, ce que l'argent placé dans cette entreprise eût permis de faire.

Le contrat actuel est à la connaissance du public depuis quelques semaines, et il est étrange de voir combien peu l'on s'en occupe. Cette grande entreprise et cette politique vigoureuse qui ont été énoncées, ne semblent pas affecter le public. Quelle différence cela aurait-il fait si l'on avait proposé la construction par le gouvernement d'un chemin de fer de l'est à l'ouest, l'Etat devant en conserver la propriété et le contrôle ? Cette proposition aurait été des plus populaires. Elle aurait reçu l'approbation d'un plus grand nombre de contribuables que n'importe quel autre projet. Je connais les objections que l'on fait valoir à l'encontre de cette prétention. On dit que le peuple, même quand on le sert bien, n'est pas toujours constant, qu'il oublie, que d'autres questions se présentent et qu'on les résoud comme elles se présentent. Ce n'est pas ce que font les corporations. Elles n'oublient pas, elles n'abandonnent jamais un ami. Nous en avons eu une preuve dans notre province, et aussi dans ce pays. Mais tout cela ne fait que fortifier ma position—ma conviction, non seulement de la possibilité, mais du besoin impérieux qu'il y a, dans l'intérêt de l'administration honnête de ce pays et d'un bon gouvernement, que nous exercions une juridiction absolue sur ces services importants.

En étudiant les clauses de ce contrat, et en traçant la route que devra suivre cette voie projetée, nous sommes surpris du peu de connaissances que nous possédons de la majeure partie du territoire que ce chemin doit traverser. Il se peut qu'il soit encore meilleur que nous ne le supposons. Nous aimons à croire, dans tous les cas, que cette partie du pays située au nord de nous est

fertile, qu'elle peut être colonisée et qu'elle mérite que l'on s'occupe de son développement. Il est possible qu'il en soit ainsi ; mais quel que soit le résultat, nous ne pouvons en être désappointés ou surpris, car nous n'en connaissons rien. Il vaut mieux reconnaître immédiatement que nous ne connaissons rien de cette partie nord du pays. Si on finit par constater que ce territoire a beaucoup de valeur, nous en serons très heureux. Si c'est le contraire que l'on constate espérons que l'on ne fera pas traverser cette région par un chemin de fer.

Voilà, je suppose, à quelles conditions on a conclu ce contrat. La question de savoir avant d'agir, est très importante. Vous n'ignorez pas, M. l'Orateur, que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas été un succès. Si l'on avait plus réfléchi, ou dans tous les cas, si l'on avait choisi un meilleur tracé, le développement de l'ouest n'aurait pas été retardé de 12 ou 14 ans, comme il l'a été. Aujourd'hui, cette partie du pays se développe, les immigrants y affluent, et elle est en frais de réaliser le résultat attendu. Mais, durant douze ou quatorze ans, tout semblait indiquer qu'il n'en serait pas ainsi. Durant ces longues années, cette partie du pays est demeurée stationnaire, ce qui ne serait pas arrivée si le chemin de fer Canadien du Pacifique eut été construit à travers un de ces défilés que devra traverser le chemin de fer projeté et qui sont mentionnés au contrat.

C'a été une grave erreur à commettre en premier lieu. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique avait été dirigé sur Edmonton, probablement qu'avant aujourd'hui on aurait trouvé à propos de construire un chemin de fer suivant le parcours actuel du Canadien du Pacifique ; mais son établissement à cet endroit dans le temps a eu pour effet de retarder le développement du pays de douze ou quatorze ans. Nous devrions être actuellement dans une bien meilleure position que nous ne sommes. Ceux qui étaient dans le pays alors savent que leurs espérances pendant de longues années ne se sont pas réalisées. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique avait été mieux placé, le Canada serait aujourd'hui très différent de ce qu'il est. C'est là une question importante, et j'espère qu'en dépit des besoins du gouvernement, une fois ce contrat ratifié, s'il doit l'être, le ministère ne cédera pas à l'idée séduisante de construire rapidement, et ne commencera pas les travaux avant de bien savoir où va le chemin et quelle sera sa condition générale Ce qu'il faudra dans un avenir prochain c'est une voie de communication établie par l'Etat entre Winnipeg et les grands lacs et à l'est des lacs vers le chemin de fer de l'Intercolonial. Au moyen de ces raccordements, nous serions à même de maintentionner le trafic qui se présentera jusqu'à ce que nous soyons certains non seulement que ce chemin peut être construit, mais sera construit à l'endroit le mieux calculé pour donner les meilleurs résultats.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a beaucoup attiré l'attention, et à juste titre. Mais le nombre de " si " dont il a fait usage, en discutant le caractère de ce chemin projeté entre Québec et Winnipeg, est remarquable. Il ne s'est en aucune manière avancé jusqu'à dire que les " si " étaient réalisables. Si les rampes, si les conditions générales du pays, etc., étaient de telle nature, il pourrait être possible de transporter le grain des prairies de l'ouest à Saint-Jean dans l'est. L'honorable député n'a pas voulu en dire davantage; et cela ne fait que confirmer l'opinion que je voudrais exposer à la Chambre, que nous ne devrions pas y aller avec trop de précipitation. Il vaut mieux établir les moyens de transport jusqu'aux lacs, et ensuite depuis les lacs jusqu'à Montréal et les rivages maritimes de l'est, que d'entreprendre ces travaux qu'il faudra à tout événement des années pour compléter, et qui, une fois complétés, permettront à l'honorable député de Norfolk-nord de dire : Vous n'avez pas considéré les " si," et le chemin ne rend pas les services qu'on en attendait.

L'honorable député de Norfolk-nord a donné toute son attention à la section de Winnipeg à Québec. Il est vrai qu'il s'en occupait particulièrement parce que c'est la section construite par l'Etat ; mais en ce qui regarde le trafic,—et le grand objet de la ligne projetée, c'est d'assurer l'écoulement du trafic de l'ouest,—pourquoi l'Etat ne construirait-il pas toute la ligne depuis l'ouest jusqu'à l'océan, et n'en serait-il pas propriétaire ? L'honorable député de Norfolk-nord, cependant, a laissé l'ouest à ses seules ressources. Mais l'extrême ouest, qui est l'ouest nouveau qu'on est à développer, est trop à l'est, pour que nous ne tenions compte que des rampes sur la section de l'est. L'extrême ouest est trop rapproché de l'océan Pacifique ; et s'il devient praticable, comme on est convaincu, de transporter vers cet océan occidental les produits de l'ouest, ce serait une folie approchant du suicide que de permettre à une compagnie d'intérêt privé de se dispenser de surmonter les pentes et les obstacles qui se rencontreraient dans les montagnes rocheuses en vue de forcer le trafic à s'écouler dans la direction de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Quelle que soit la somme de sentiment qu'on y mette—et soit dit en passant nos expéditeurs de l'ouest attachent peu d'importance à l'idée d'une ligne toute canadienne, ce sont les frais de transport qui les préoccupent—il ne serait pas à notre avantage comme nation de vouloir forcer le trafic à traverser tout un continent pour atteindre les ports de l'est, si les frais doivent être plus considérables que pour l'expédier à travers les Rocheuses et le mettre à bord des navires en un port du Pacifique.

Aujourd'hui les produits des Etats de l'ouest sont exportés de San Francisco.

L'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) nous a dit, l'autre soir, que la chaîne de montagnes de la Colombie Anglaise, à mesure qu'elle s'élève vers le nord, se porte davantage vers l'ouest ; de sorte que notre pays de plaine de l'ouest se trouve plus rapproché de l'océan Pacifique que ne le sont les plaines des Etats de l'ouest américain. Si ce chemin de fer transcontinental doit assurer au Canada tous les avantages qu'on a droit d'en attendre, il faudrait ne rien épargner—et je me demande si une compagnie d'intérêt privé donnerait satisfaction à cet égard—il ne faudrait rien épargner pour obtenir les rampes les plus douces possibles à travers ces montagnes, afin que notre trafic de l'ouest pût atteindre Port-Simpson en suivant un parcours de quelques centaines de milles. Les produits de l'ouest américain sont transportés par voie du Cap Horn ; et les produits de la Colombie Anglaise et du pays à l'ouest des montagnes par cette voie. Mais il n'en sera pas pas toujours ainsi. Combien faudra-t-il de temps pour compléter cette entreprise que nous projetons ? Cinq ans est le premier calcul que l'on fait ; mais disons huit ans. Dans le même temps on croît que le canal de Panama sera construit. La construction de ce canal va beaucoup changer les conditions du commerce sur le Pacifique et dans nos ports de l'ouest. Il deviendra impraticable d'expédier du grain à 3,000 milles par rail lorsque vous n'êtes qu'à quelques centaines de milles de Port-Simpson. Hier, le télégraphe nous informait que le Sénat de la Colombie avait rejeté pour le moment le traité en perspective avec les Etats-Unis en vue de la cession à ce pays de la langue de terre en question. Mais il a simplement autorisé le gouvernement colombien a conclure le traité requis, et on suppose que les Colombiens cherchent simplement à se faire accorder des avantages. Les Etats-Unis ont fait leurs préparatifs et ont des partis organisés prêts à se mettre en route pour le canal de Panama ; on s'attend que l'ouvrage sera terminé en huit ans. Et comme la dépense ne sera que de $150,000,000, il n'y a pas de raison de douter que l'entreprise ne soit menée à bonne fin dès que les droits nécessaires auront été acquis. Mais en supposant que les Etats-Unis ne se feraient pas concéder ces droits, ils auraient toujours la ressource de creuser le canal de Nicaragua. C'était l'endroit qu'ils avaient choisi d'abord, et ce canal serait aujourd'hui en voie de creusement si l'ancienne compagnie française de Panama n'avait offert de céder ses travaux à un prix raisonnable. En toute probabilité le creusement de ce canal de Panama va avoir une immense influence sur le trafic de l'ouest de notre pays. Il réduira énormément le temps nécessaire pour atteindre le continent européen par mer, et aura pour effet de faire tomber les prix de transport bien au-dessous même de ce que nous aurions pu espérer avec les rampes douces que l'on espère avoir sur ce parcours de plus de 3,000 milles.

Je suis surpris que l'honorable député de Norfolk-nord ait négligé cette question des rampes dans l'ouest. Elle doit bien avoir son importance, si nous devons garantir un emprunt en vue de la construction d'un chemin de fer en ce pays. S'il n'y a pas eu jusqu'à présent beaucoup de trafic par le chemin de fer Canadien du Pacifique à destination de Vancouver, c'est à cause des rampes très raides sur ce chemin, et par suite de l'erreur de jugement commise en le faisant passer par le défilé du Cheval-ruant.

Quant aux privilèges de circulation accordés aux termes du contrat à l'examen, je les ai entendus discuter à tous les points de vue, et on serait fort excusable de supposer que l'exercice de ces privilèges par les diverses compagnie est entièrement matière à discussion. Mais en me reportant au contrat, je vois que tous les chemins de fer devront avoir les mêmes droits qu'ils ont aux termes de l'Acte des chemins de fer. Ils peuvent obtenir des privilèges de circulation s'ils le désirent à des conditions avantageuses pour la compagnie qui les accorde. Mais l'Intercolonial a des privilèges spéciaux sur ce chemin, lesquels, si ces messieurs de la droite ne cherchaient pas à diminuer l'importance de l'Intercolonial, pourraient être utilisés pour faire de ce chemin de fer une grande ligne principale. Or, je ne pense pas qu'on ait l'intention de le faire, et la stipulation dont j'ai parlé ne sera probablement jamais invoquée. Mais ce n'est pas du tout là mon idée de ce que devrait être une ligne principale exploitée par l'Etat. Il est un grand nombre de députés, je le conçois, qui sans être disposés à adopter mes vues au sujet de la nationalisation des chemins de fer, seraient pourtant tout à fait favorables à l'idée que l'Etat fût propriétaire de l'artère principale. Il me semble donc être justifiable d'examiner ce contrat en vue d'y trouver les éléments d'un projet de grande ligne de l'Etat. Si nous donnons aux termes du contrat leur sgnification la plus simple et si nous considérons les circonstances dans lesquelles il a été passé, voici la fin que l'on y a en vue : Il est une vaste étendue de ce pays dans laquelle nous craignons qu'il n'y ait pas de trafic local, mais à travers laquelle les produits de régions plus favorisées devront être transportés. Si l'Etat construit ce chemin et règle ainsi ses finances, il pourra restreindre les prix de transport le long de ce parcours coûteux et non lucratif de manière à se dédommager simplement des frais de construction et de remorquage. Ce me paraît être là le véritable sens du contrat. Mais si c'est là la fin qu'on se propose, il me semble que l'Etat devrait construire le chemin depuis Québec jusqu'à Winnipeg et en confier l'exploitation à une compagnie particulière, de manière à faire de cette partie une ligne principale pour l'usage de toutes les compagnies de chemin de fer qui voudraient l'utiliser. Cette compagnie d'exploitation n'aurait pas affaire aux expéditeurs, n'aurait pas à voir aux frais de transport et aux recouvrements.

Elle se chargerait simplement de remorquer les wagons des autres compagnies et les rendrait au point terminus ou aux stations le long des embranchements qu'on lui désignerait. Naturellement, elle fournirait les locomotives et le personnel nécessaire pour le remorquage d'une extrémité à l'autre de cette ligne principale des wagons qu'on lui confierait. Il n'y aurait pas de dédoublement d'autorité ; il n'y aurait pas à s'occuper de privilèges de circulation ; on n'aurait pas à se préoccuper de savoir s'il serait possible, ou praticable, ou profitable pour cette compagnie d'exploitation d'accorder des privilèges de circulation à d'autres compagnies. Elle serait constituée en vue seulement de l'exploitation de cette route, et il n'y aurait pas de froissement possible. Dès le début des opérations, on pourrait se rendre compte de la dépense nécessaire pour remorquer un wagon la distance d'un mille.

Si un trafic local se développait, on pourrait faire un arrangement avec une autre compagnie pour qu'elle s'en chargeât, ou la compagnie en question s'en chargerait elle-même. En dehors de cela, tout le trafic pourrait être transporté en vrac, par plein wagon. Ce serait là, à mon avis, une ligne principale publique dans de bonnes conditions. Gérée de cette manière elle serait de quelque utilité pour l'ouest. Quant aux districts de l'ouest en voie de colonisation, si les compagnies pour quelque raison ne jugeaient pas à propos de construire un embranchement, ou si le peuple ne voulait pas être dans la dépendance d'une grande compagnie, les colons eux-mêmes pourraient former une compagnie, ou bien une petite association de capitalistes pourrait se former pour construire un chemin jusqu'au point où les marchandises seraient livrées à la ligne principale, et ce trafic serait remorqué sur cette ligne principale aux mêmes conditions que celui des autres compagnies. On saurait exactement ce qu'il y aurait à payer pour faire passer un wagon sur ce chemin, et les autres compagnies diraient simplement quel est leur prix pour remorquer les wagons jusqu'à Winnipeg, où le trafic serait transféré à la ligne principale. Ce serait là, il me semble, le meilleur mode de fonctionnement d'une ligne principale construite et possédée par l'Etat. Je suis surpris qu'il n'ait pas été adopté dans le cas actuel ; étant donné que le gouvernement, tout en ne croyant pas au régime de l'Etat propriétaire, ni à la nationalisation des chemins de fer, cependant, veut faire tout en son pouvoir pour développer le pays et éviter de le mettre dans la dépendance des grandes compagnie de chemins de fer. Ce serait là, à mon avis, comment on devrait appliquer l'argent du peuple à l'établissement d'une artère principale commune.

M. l'Orateur, d'autres députés beaucoup plus compétents que moi ont traité de la question des garanties et des pouvoirs d'emprunt de ce chemin. Je n'ai que peu à dire sur le sujet. Mais j'ai prêté l'oreille attentivement aux explications qui ont été données par d'autres. Nous devons solder entièrement les frais de construction de cette section dispendieuse, non-lucrative de l'est; et nous garantissons 75 pour cent des frais de construction de l'autre partie depuis Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique ; la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada garantit les autres 25 pour cent. Le gouvernement, je suppose, donne la première garantie, et je ne comprends pas trop quelle est la valeur ou la nécessité de la garantie du Grand Tronc. Depuis quelques années la situation financière de la compagnie a été meilleure que précédemment ; mais je ne la considère pas supérieure à celle de l'Etat. Quelle est l'utilité de cette garantie, c'est ce que je ne comprends pas trop. Cela me rappelle quelques vers du poète :

> In Kion, that town of monks and bones,
> And pavements fanged with murderous stones,
> And hags and rags and hideous wenches,
> I counted two and seventy stenches
> All well-defined and separate stinks,
> Ye nymphs that reign o'er sewers and sinks,
> The River Rhine, it is well known,
> Doth wash your city of Cologne ;
> But tell me, nymphs, what power divine
> Shall henceforth wash the River Rhine.

Et lorsque la garantie fut expliquée à la Chambre, je me posai cette question : Qui est-ce qui va garantir le Grand Tronc? Le pays, naturellement. Alors, s'il nous faut tout garantir, car il est certain que le crédit du pays est virtuellement engagé dans cette entreprise, pourquoi ne construisons-nous pas nous-mêmes ces chemins de fer et n'en sommes-nous pas propriétaires?

Quelle est la situation financière du Canada en ce qui regarde ses chemins de fer? Voici ce que je trouve dans l'Annuaire statistique du Canada : Subventions accordées aux chemins de fer : $52,831,000. Prenons la moyenne des estimations faites du coût de construction du Grand-Tronc-Pacifique, et ajoutez $70,000,000 de ce chef. Les chemins de fer possédés et exploités par l'Etat représentent une dépense de $74,194,000. Nous avons donc un total de $197,026,000 dépensés sur les chemins de fer : la plus grande partie de la dette nationale. Le nombre d'acres de terre accordés aux chemins de fer est de 58,288,092. Sans doute, là-dessus, à peu près 8,000,000 ont été concédés par les provinces, quoique pris sur le domaine public. Disons qu'il a été absorbé pour cette fin, 48,000,000 d'acres de terre. Qu'avons-nous eu en retour ? Certes, nous devrions avoir reçu beaucoup, puisque la plus grande partie de notre dette publique provient de cette source. Qu'avons-nous eu ? Eh bien, dans deux ou trois générations nous aurons, si ces compagnies ne sont pas devenus dans l'intervalle assez puissantes pour nous contraindre à transiger avec elles, nous aurons dans deux ou trois générations une ligne principale pour nos descendants. Elle sera

sans embranchements, ni raccordements, mais existera par elle-même. Sans doute, les obligations devront de nouveau être mises en cours ; mais nous aurons le chemin. Puis, nous avons l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. L'Intercolonial me semble être un chemin de fer de première classe autant qu'il est possible et praticable qu'il le devienne. Il a été dépensé beaucoup d'argent sur ce chemin, et, à mon avis, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux peut à juste titre se vanter d'en avoir fait un chemin vraiement utile et de première classe. Nous allons le réduire à la seconde classe. Tout ce que nous avons en outre, c'est le privilège de nous servir des autres chemins de fer du pays, lorsque nous avons à voyager ; et nous avons à payer des prix élevés de transport. Je crois que les prix de transport des voyageurs sont de fait plus élevés chez nous que sur aucun autre réseau étendu de l'univers. Nous avons contracté pour cette fin la plus grande partie de notre dette nationale, nous avons donné un royaume en terres, et c'est là ce que nous avons eu en retour. Certes, M. l'Orateur, je ne me sens pas porté à faire des excuses, je ne me sens pas trop jeune, ou trop novice, ou trop optimiste, en disant que je suis en faveur de chemins de fer nationaux ; et il me semble qu'une bonne occasion s'offre en ce moment d'adopter ici ce mode d'exploitation qui a été essayé dans l'univers entier, et a donné des résultats satisfaisants : la construction, la possession et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

M. l'Orateur, j'arrivai en cette Chambre, il y a quatre ans, partisan de la nationalisation des chemins de fer. Pendant les séjours prolongés que nous devons faire dans la capitale, nous avons pleinement le loisir de mettre nos théories à l'épreuve, de vérifier nos croyances, de recueillir les objections des adversaires. La magnifique bibliothèque du parlement nous est d'un grand secours, surtout à cet égard. Nous sommes à même de nous renseigner non seulement sur ce qui s'est fait dans notre pays, mais sur ce qu'on a accompli dans d'autres pays, sur d'autres continents. Depuis quatre ans, j'ai observé ce qui s'est fait en cette Chambre. La plus grande partie du temps a été prise par la discussion, surtout au comité des chemins de fer, de toutes sortes de projets de loi, quelques-uns assez légitimes, assez raisonnables, étant donnée la politique que nous avons suivie jusqu'ici, et d'autres assez mauvais. J'ai observé que les promoteurs des projets les moins acceptables, cherchaient généralement à s'assurer l'appui d'un certain nombre de députés, puis d'en faire une question de parti. C'était par ce moyen qu'ils cherchaient à faire voter leur bill, lorsque celuici n'aurait pu soutenir une critique sérieuse. Toute la députation a pu constater comme moi la perte de temps, les ennuis, et je crois aussi, les sacrifices de droits publics, occasionnés par la présentation en cette Chambre de temps à autre, de session en session, de bills de chemins de fer. J'ai vu aussi les couloirs de la Chambre remplis de promoteurs de chemins de fer, avec leurs avocats, les avocats les plus habiles. Le régime actuel donne à ceux-ci de la besogne. Je n'y trouve rien à redire tant que nous suivrons la pratique d'accorder des chartes; mais je les vois ici, ils sont de tous les plus en vue, à l'exception des députés eux-mêmes; ce sont les plus en vue, les plus assidus à leurs devoirs——

Une VOIX : Et les plus agressifs.

M. PUTTEE : Oui, les plus agressifs de tous ceux que nous rencontrons ici. Je dis donc que j'ai observé toutes ces choses, et que je me suis toujours opposé au subventionnement de ces entreprises. Je suis opposé à ce que nous leur venions en aide ; et ce que j'ai vu se passer ici ne m'a pas engagé à modifier mes vues à cet égard. De ma nature, M. l'Orateur, je suis plutôt porté à m'abstenir de prendre part aux discussions sur ces sujets de crainte qu'on ne pense que je pose, que je recherche la notoriété. Mais je n'en ai pas moins l'intime conviction que tout ce système est faux, qu'il est une imposition sur le peuple qui nous a envoyé ici pour voir à ses intérêts et à ses intérêts seulement. Nous octroyons ainsi, pour des fins particulières, des prérogatives, des privilèges, des biens et des ressources dont il ne faudrait se servir que pour le bien public. Nous forgeons des fers, nous donnons des maîtres au peuple même dont les intérêts, et les intérêts seuls, sont confiés à notre garde. Convaincu de cette vérité, M. l'Orateur, persuadé que ce principe est juste, qu'on ne saurait l'attaquer, je juge le moment bien choisi, lorsque nous changeons de politique, d'exprimer mes sentiments de dire exactement ce que je pense de ce projet de chemin de fer et des autres qui ont été présentés à la Chambre.

Maintenant, je désire dire un mot de la question de l'Etat propriétaire comme elle nous est soumise. L'honorable député de Hants semble croire que les partisans de ce régime sont peu nombreux, des maniaques, des faiseurs, des jeunes gens à qui l'on ne saurait accorder de confiance ; ce n'est pas la conclusion à laquelle je suis arrivé en observant les membres de cette Chambre durant la dernière session. Je suis persuadé, au contraire, qu'il existe un fort courant dans la députation en faveur d'une nouvelle politique de cette sorte ; et c'est une raison que j'ai de regretter que cette mesure ait été présentée ici sous la forme d'un contrat, ce qui a eu pour effet d'imposer silence, de changer le courant des idées et le ton de la discussion.

Mais je ne suis pas seul de mon avis. Voici, par exemple, les paroles dont s'est servi l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux :

> Mes préférences sont décidément pour un chemin de fer transcontinental qui soit la propriété de l'Etat et exploité par lui.

Ce sont aussi les miennes. Un ancien

ministre des Chemins de fer et Canaux, un homme d'expérience, qui n'a jamais que je sache été dans l'habitude de se mettre à l'unisson de son successeur au ministère, je veux dire l'honorable John Haggart, a dit dans le cours du présent débat :

Il n'est pas probable que ce parlement se prête à l'établissement d'un chemin de fer de l'Etat. Et pourtant, je suis intimement convaincu, me fondant sur l'expérience des autres pays, qu'un chemin de fer de l'Etat peut être géré et exploité aussi économiquement qu'aucun autre chemin de fer. D'après mon expérience dans le gestion de l'Intercolonial, vous pourriez obtenir d'un tel chemin de fer un service aussi économique et acheter les matériaux à aussi bon compte que sur aucun autre chemin de fer du Canada.

Je ne suis pas aussi délaissé que l'honorable député de Hants voudrait le faire croire à la Chambre. J'ai cité les opinions de deux hommes que l'on peut considérer comme ayant une grande expérience en matière de chemin de fer. Un homme qui a été ministre des Chemins de fer et Canaux pendant sept ans ; un autre qui a occupé cette position pendant nombre d'années auparavant, ont certainement la connaissance pratique de ces questions ; et je considère que dans ce parlement, nous sommes tenus d'accepter leurs opinions, car elles ont plus de valeur que celles qui ne sont pas fondées sur l'expérience.

Le très honorable premier ministre a déclaré :

Il y a déjà nombre d'années que je me suis formé une opinion à cet égard et on me permettra bien de relater ici un incident qui a contribué, dans une large mesure, à affermir mes convictions dans ce sens. Dans l'automne de 1896, M. J. R. Booth, de cette ville, m'invita à visiter son chemin de fer, le Canada-Atlantique, qui était alors en voie de construction, et j'acceptai son invitation. A cette époque, ce chemin de fer était construit jusqu'aux bords de la baie Georgienne, jusqu'à à peu près un demi-mille de la baie. En quittant le train, nous nous rendîmes à la rive du lac, rive désolée où il n'existait pas une seule habitation. M. Booth me dit : Voici le terminus de mon chemin de fer. Mais, lui demandai-je, d'où viendra le trafic ? Il me faudra le créer, me répondit-il.

Une des premières choses, des plus dispendieuses et des plus hardies que fit M. Booth en vue de se créer du trafic, fut de construire le chemin de fer Canada Atlantique. N'est-ce pas ce qui est arrivé dans tous les cas ? Il vous faut commencer par établir le service, et une fois le service établi, vous pouvez obtenir le trafic. L'exministre des Chemins de fer et Canaux, lorsqu'ils prolongea l'Intercolonial jusqu'à Montréal, alla-t-il là-bas pour créer du trafic ? Non, il y alla pour recueillir le trafic qui l'attendait. Il mena l'entreprise à bonne fin ; et l'acquisition de ce tronçon de chemin contribua plus que toute autre chose à mettre l'Intercolonial en bien meilleure position que jamais auparavant. La position qui se présente maintenant réellement à nous est celle de la propriété par opposition au contrôler les compagnies. Sans vouloir traiter trôler les cospagnies. Sans vouloir traiter cette question longuement, je dirai que ç'a été là une voie très épineuse à parcourir. Jusqu'aujourd'hui le succès obtenu n'a pas été merveilleux.

Aux Etats-Unis, on a dépensé des millions, on a institué quelque quarante commissions d'Etat ; on y a une commission du commerce d'état ; et pourtant, on a eu peu de succès. Nous cherchons à contrôler les chemins de fer en vue d'obtenir un meilleur service, d'arracher les griffes à ces compagnies et de les empêcher de trop nous pressurer. Mais d'après notre expérience dans le passé, cette tentative sera coûteuse et peu satisfaisante. Il vaudrait mieux en prendre notre parti tout de suite et adopter une politique d'exploration par l'Etat.

Quelques honorables députés se sont déclarés favorables à l'idée de l'Etat-propriétaire, et ils nous ont dit que ce contrat est un pas dans le sens de ce régime. Il est possible que oui, et il est possible que non. Probablement qu'il n'aura pas cet effet. Certainement, il n'a pas eu cet effet jusqu'à présent ; car les honorables députés qui ont été jusqu'aujourd'hui partisans de l'idée de l'Etat-propriétaire se croient obligés de renier leur passé, de réfuter les arguments qu'ils ont eux-mêmes avancés autrefois en faveur de ce principe ; et en ma qualité de partisan de l'idée, je ne crois pas que la mesure soit un pas dans le sens d'un régime de propriété de l'Etat. Puis il y a une autre raison qui la recommande, c'est celle-ci : Si la compagnie d'exploitation, si le Grand-Tronc-Pacifique manque à ses obligations, si elle ne s'acquitte pas des intérêts, le contrat est annulé et nous devenons propriétaires du chemin, non seulement pour le détenir, mais pour l'exploiter. En d'autres termes, s'il prospère, il reste à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; s'il ne prospère pas, il nous revient.

Je parlais de la position financière du Canada en ce qui regarde les chemins de fer. Le revers de la médaille nous est montré dans les livres bleus. Ils font voir que $63,-000,000—l'honorable ministre de la Justice a dit $83,000,000, et il est probablement dans le vrai—avaient été dépensés sur nos canaux. Nous avons gardé possession de nos canaux, parce que ce ne sont pas des sources de revenu. Ils ne donent ni intérêt, ni bénéfices, et pour cette raison ils nous sont restés. Si le Grand Tronc-Pacifique ne rapporte pas de bénéfices, on rejettera sur nous tout le fardeau de la propriété d'Etat.

L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qui a hautement préconisé le principe de la propriété d'Etat, durant cette session, au comité des chemins de fer, a parlé de la question à l'étude. Mais il a cru nécessaire de modifier son attitude de partisan et de fervent du régime de la propriété d'Etat. Il regrette qu'il ne soit pas praticable. Il regrette d'être obligé de renoncer à l'espoir d'avoir un transcontinental

construit et exploité par l'Etat. Voici la raison qu'il donne :

En outre, si le gouvernement s'engageait dans un plan général d'exploitation de nos chemins de fer, il pourrait surgir de nombreuses difficultés, à l'avenir, au sujet de la construction de nouvelles lignes et d'embranchements. Par suite des influences qu'on chercherait à exercer sur le parlement, la question du dédoublement des lignes se présenterait également. On pourrait se montrer trop sévère ou trop généreux ; tout dépendrait des influences politiques qu'on mettrait en en jeu. Dans la mesure où ces influences politiques s'exerceraient trop dans un sens ou dans l'autre, elles seraient nuisibles à l'intérêt public. On pourrait être trop parcimonieux ; et il ne serait pas dans l'intérêt public qu'on fût trop prodigue. Les réclamations de localités dépourvues de chemins de fer ou ne jouissant pas des avantages de chemins de fer de l'Etat, seraient constamment de l'avant, et le parlement serait constamment importuné de demandes de nouvelles lignes en vue de satisfaire aux besoins de ces localités.

Son objection à l'adoption de ce régime, c'est qu'il est impraticable, ingrat et hasardeux. Le gouvernement subirait des influences, les gens feraient en sorte d'obtenir que des lignes fussent construites, détournées ou dédoublées sans raison suffisante. C'est une objection qu'on a présentée auparavant et parfois avec force. Mais qu'arrive-t-il sous le régime contraire? Est-ce là un défaut spécial au régime de la propriété d'Etat? Je dis que non. C'est un défaut très particulier au régime actuel. Je n'ai jamais voyagé par l'Intercolonial, mais j'ai pris note avec soin de tout ce qui a été dit en cette Chambre par ceux qui sont au courant, et je suis persuadé qu'il n'y a pas de raison pour la construction de cette nouvelle ligne de Québec à Moncton, si ce n'est cette raison d'ordre politique que le député de Westmoreland a invoquée contre le régime de la propriété d'Etat. Cette ligne sera peut-être rémunérante, et dans l'avenir nécessaire ; mais depuis le moment ou le bill d'intérêt privé instituant le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique fut introduit jusqu'aujourd'hui, la seule raison vitale qui ait été avancée en faveur de la construction de cette partie de la ligne, qu'elle fasse double emploi ou non avec l'Intercolonial, c'est la raison de l'intérêt politique. S'il en est ainsi—et aucun homme sérieux ne dira le contraire—on ne peut invoquer cette raison comme argument à l'encontre du régime de l'Etat-propriétaire. Il faut même y voir un argument en faveur de ce régime. Je suis opposé à tout système qui prête à des abus de cette sorte. La triste vérité, toutefois, c'est que les questions de chemins de fer en ce pays sont trop mêlés à la politique. Elles interviennent dans le fonctionnement de nos institutions, et d'une manière très prononcée. Les intérêts développés par l'exploitation des chemins de fer par des compagnies particulières sont trop puissants, et sous notre régime politique acquièrent trop d'influence. Il n'y a pas de doute que nous légiférons souvent en opposition au sentiment, à l'encontre des idées de cette Chambre. En matière de chemins de fer nous votons souvent des lois que nous ne voterions pas si les compagnies étaient moins puissantes.

Le défaut de plus d'un parmi nous c'est d'être esclave de l'ordre de choses existant. Nous ne pouvons concevoir un ordre de choses différent de celui que nous avons connu depuis notre enfance. L'année dernière, j'eus le plaisir de rencontrer un particulier qui avait récemment quitté l'Australie pour la première fois de sa vie. Il avait visité à loisir une grande partie des Etats-Unis et du Canada. Je le rencontrai sur le steamer comme nous quittions le Canada pour nous rendre en Angleterre. Je trouvai ses comparaisons entre la démocratique Australie, les Etats-Unis et le Canada des plus intéressantes. Comme je lui demandais ce qu'il avait trouvé de plus remarquable dans notre pays, il me répondit : Ce qui m'a frappé le plus, c'est que vos chemins de fer soient entre les mains de particuliers. Je naquis en Australie où les chemins de fer sont gérés par l'Etat, et il me semble que dans un grand pays démocratique comme le vôtre, où l'on tient que tous sont nés égaux, et que tous doivent être protégés, l'Etat lui-même devrait être protégé, les chemins de fer devraient appartenir à l'Etat, et non pas à d'omnipotentes compagnies d'intérêt privé. Il me semble, bien que je ne le sache pas d'une manière directe, que ces compagnies doivent exercer une influence très grande, et j'oserais dire pernicieuse, sur les pouvoirs politiques. Il était convaincu que la richesse et la puissance de ces compagnies, dont les intérêts sont parfois en conflit avec ceux du public, devaient s'exercer dans certaines occasions au préjudice du public. Je l'ai dit : Nous sommes les esclaves de l'ordre de choses existant, les esclaves de ce que nous sommes accoutumés de faire ou d'avoir. Le monsieur dont je viens de parler avait connu le système inverse de celui que nous connaissons, et le nôtre lui paraissait le plus étrange du monde.

Or, M. l'Orateur, je désire poser ce principe que les transports par chemin de fer sont à proprement parler fonction de l'Etat. Une fois ce principe accepté, c'est une question d'opportunité de déléguer cette fonction à des particuliers ou de l'exercer nous-mêmes. Il ne m'était pas venu à la pensée que cette définition des chemins de fer serait bien comprise, avant que j'eusse entendu l'honorable député de Westminster (M. Morrison), un légiste, parler l'autre soir. Il dit :

Tout le contrat nous fait voir que le parti libéral a reconnu, apparemment pour la première fois, le principe fondamental de notre constitution, dont la gauche jusqu'à présent n'a tenu aucun compte : la subordination des grandes compagnies de transport à la souveraineté du parlement.

Il était d'opinion (opinion qu'il a été trop lent peut-être à adopter) que le parlement est souverain, que cette matière des trans-

ports fait partie des fonctions de l'Etat. Nous nous sommes tellement éloignés du principe, que même un avocat est frappé de ce que nous y revenons. En 1876, Bismark expliqua que les transports par voies ferrées faisaient partie des fonctions de l'Etat, et il proclama cette doctrine pour de sraisons il proclama cette doctrine pour des raisons sons militaires et d'Etat. John Stuart Mill, qui est généralement reconnu comme une autorité en ces matières, pose nettement le principe que l'exploitation des chemins de fer est fonction d'Etat. De fait, lorsque nous votons un bill des chemins de fer en ce parlement, nous insérons une stipulation déléguant nos pouvoirs, en disant que l'acte est pour l'avantage général du Canada. Nous reconnaissons que nous accordons à des particuliers des pouvoirs qui de droit n'appartiennent qu'à l'Etat. Les commissions de chemins de fer des Etats-Unis, dans leurs rapports aux divers états et au gouvernement central, sont continuellement à réitérer ce principe. Il me semble qu'elles le font de désespoir, car maintes et maintes fois elles ont à faire observer que les pouvoirs qu'elles cherchent à contrôler sont des pouvoirs qui devraient être exercés par le gouvernement. Et, M. l'Orateur, ce principe étant admis, comme il doit l'être, je pose cet autre principe que ces pouvoirs peuvent être exercés par le gouvernement en dehors de toute influence politique, et pour le bien public. Si ce sont là des pouvoirs qui appartiennent à l'Etat, nous ne devrions pas les déléguer sans de bonnes et suffisantes raisons.

Si ces pouvoirs peuvent être exercés et utilisés par nous judicieusement, pour notre propre avantage, alors je dis que nous devrions les exercer pour notre propre avantage. Qu'il soit possible de les exercer ainsi, je vais le montrer simplement par l'exemple de l'Australie, rapporté par M. H. H. Lusk, qui vécut quarante ans dans cette colonie, et fut pendant un temps secrétaire d'Etat de la Nouvelle-Zélande. Il a vécu, en outre, trois ou quatre ans aux Etats-Unis, assez longtemps pour se faire une opinion de leur système là-bas.

M. COWAN : De quelle publication citez-vous ?

M. PUTTEE : Du rapport d'un témoignage rendu en 1900, devant un comité du Sénat des Etats-Unis, par M. Lusk, que l'honorable député reconnaîtra comme une autorité en matières australiennes.

En Australasie, il y a en tout 15,000 milles de chemin de fer de l'Etat, et ils sont exploités à la satisfacion entière du peuple. On ne se plaint aucunement de favoritisme d'une classe au détriment de l'autre. On ne se plaint pas de manque d'égards ou de courtoisie de la part des fonctionnnaires, et dans les derniers dix ans, il n'y a eu absolument aucune plainte d'intervention politique à leur sujet. Je désire simplement faire connaître ici quelle a été notre expérience et pourquoi elle a été telle. A mon avis, l'efficacité du service, d'une part, et de l'autre l'absence d'abus d'une nature politique, proviennent de l'organisation même du service. Non seulement avons-nous des experts de l'étranger pour le diriger, mais chaque employ du chemin de fer fait partie de l'administration publique. Aucun ne peut être destitué sans cause juste. Aucun ne peut être privé de son droit d'avancement s'il le mérite. Les droits des employs leur sont strictement assurés par la loi. Si une plainte est formulée, l'employé a le droit de demander un enquête publique avant d'être puni par la dégradation ou la perte de son emploi. Jusqu'à un certain âge, qui varie avec les colonies, ils ont droit de demeurer dans le service, et dans presque toutes, sinon dans toutes, on a établi des pensions de retraite payables à un certain âge fixé par la loi. . . . Quant à la question de l'influence politique, il est impossible que l'influence du gouvernement s'exerce sur les employés dans un sens ou dans l'autre.

Le PRESIDENT : Il est assez difficile de les engager à voter contre le gouvernement ?

M. LUSK Pas le moins du monde. Il leur arrive quelquefois de voter contre le gouvernement. Je me rapelle un cas dans la Nouvelle-Galles du Sud, dans lequel les suffrages des employés des chemins de fer étaient considérés hostiles au gouvernement, par suite de l'adoption d'une certaine loi qu'on regardait comme contraire aux intérêts ouvriers. Ces employés de chemin de fer étaient naturellement pour la plupart favorables aux intérêts ouvriers, et ils n'étaient certainemnt pas en faveur du gouvernement dans cette circonstance.

Puis, parlant de la Nouvelle-Zélande et de l'influence politique dans cette partie-là de l'empire, il dit :

Si on avait tenté d'influencer les employés, on aurait échoué complètement. Mais on ne chercha pas à le faire.

Je pourrais multiplier les citations du même genre, mais je ne veux pas détenir la Chambre davantage. Toutefois, je pense que les faits que j'ai présentés ont leur valeur ; et je ne sache pas qu'on y ait fait allusion auparavant en ce pays.

J'aimerais à signaler à l'attention des honorables députés qui sont opposés au principe de l'exploitation par l'Etat sous le prétexte qu'elle est impraticable, la similitude des conditions du Canada et de celles de l'Australie. La population australienne vit sous un règne politique semblable au nôtre; elle parle la même langue ; elle a les mêmes sentiments, le même attachement à ses droits et les mêmes procédés d'affaires. Elle a virtuellement un continent à gouverner comme nous. La population de l'Australie est clairsemée, et il est important pour elle, comme il l'est pour nous, d'avoir des lignes de chemins de fer reliant les différentes parties du pays l'une à l'autre. Le parcours de ses chemins de fer est grand, comme l'est aussi le nôtre. De sorte que la comparaison entre les deux pays est très à propos. Nous avons une population de plus de cinq millions ; celle de l'Australie est d'à peu près quatre millions. Elle a 15,000 milles de chemin de fer possédés et exploités par l'Etat. Nous en avons plus de 18,000 milles. Si j'avais le temps,. je citerais les paroles de M. Lusk

pour montrer que l'expérience de l'exploitation par l'Etat en Australie a été entièrement satisfaisante. Après avoir vécu aux Etats-Unis, où l'exploitation par compagnies d'intérêt privé est suposée avoir donné se meilleurs résultats, il prétend que le service là n'est pas meilleur que celui de son propre pays. En Australie, l'argent n'a pas tout à fait autant de valeur qu'au Canada ; mais les prix de transport sur les chemins de fer sont à peu près les mêmes qu'ici, si ce n'est en ce qui est des prix de transport des voyageurs, lesquels, en Australie, comme dans la plupart des autres pays, sont beaucoup moins élevés que chez nous. Un détail qu'il ne faudrait pas oublier, c'est que sur les chemins de fer de l'Etat, virtuellement dans tous les pays, les écoliers sont transportés gratuitement. Ce pays qui se vante d'avoir si bien réussi dans l'exploitation de ses chemins de fer, a une dette de $600,000,000 sur les 15,000 milles de chemin de fer qui sont la propriété de l'Etat, construits en partie par l'Etat, mais dont la plupart furent acquis de compagnies d'intérêt privé, avec toutes les charges incidentes à la construction et à l'exploitation par des compagnies d'intérêt privé. Au Canada, avec 18,000 ou 19,000 milles de chemin de fer, les charges s'élèvent à plus d'un billion de dollars. Il n'est pas juste de faire la comparaison entre le système de chemins des Etats-Unis ou même celui de la Grande-Bretagne et celui de l'Europe. L'Australie est à peu près le point de comparaison le plus juste qu'on puisse prendre en une matière de cette sorte ; et cette comparaison est assurément en faveur du régime de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Ma grande objection à ce que de grandes compagnies exploitent les chemins de fer en vertu de privilèges spéciaux et se servent de pouvoirs délégués par l'Etat, mais qui réellement appartiennent à ce dernier, c'est que finalement ce régime aboutit à la création de vastes entreprises d'intérêt privé, qui naturellement font d'abord et surtout l'affaire de certains particuliers, et non celle du public. C'est en grande partie pour cete raison que je m'oppose à l'établissement de ces chemins gérés par des compagnies d'intérêt privé. Je crois, aussi, que ces compagnies se mêlent de politique beaucoup plus qu'elle ne voudraient l'admettre et que la cause du bon gouvernement ne sera pas favorisée par l'établissement de ces grandes compagnies. C'est un régime d'exploitation de nos grands chemins de fer par l'Etat qui sera le plus propre à assurer la bonne administration de la chose publique. Mais notre service administratif n'est pas non plus organisé comme il devrait l'être ; il est soumis à des influences qu'il ne devrait pas subir ; et il me semble que si nous pouvions réformer ce système, qui a grandement besoin d'amélioration, ce serait un bon résultat secondaire d'un régime d'exploitation par l'Etat.

Puis, il y a la question des taux de faveur; question qui surgit constamment sous le régime de l'exploitation par compagnies d'intérêt privé, au Canada et aux Etats-Unis, qui s'y pose avec plus ou moins d'intensité sans jamais se régler complètement. Cette question des taux différentiels ne saurait être réglée si ce n'est par la nationalisation des chemins de fer. Puis il y a la question du service égal et raisonnable pour tous. Cette question n'est pas moins importante que celle des taux peu élevés.

Avant de terminer mon discours, je désire préconiser un principe qui me paraît juste et que j'ai déjà prêché en cette Chambre : C'est que les questions de cette nature ne devraient pas être réglées à première vue même par notre parlement. C'est là une matière qui intéresse tous les citoyens de notre pays. Je serais prêt à appuyer une politique qui aurait pour but de dépenser nos fonds sur nos propres chemins en vue de garder ces chemins et de nous en servir pour nos propres fins. Mais lorsque nous faisons un contrat avec des particuliers, lorsque nous donnons notre garantie ou de fortes sommes, lorsque nous adoptons une politique que, j'en suis sûr, la majorité du peuple n'aprouverait pas, le peuple devrait avoir l'occasion d'exprimer son opinion sur cette politique avant que nous l'adoptions définitivement. A mon avis, le peuple se déroberait avec plaisir à cette politique de primes et de subventions et de garanties, qui retarde le moment de l'adoption du régime de l'exploitation publique des chemins de fer. Avant de lier le pays à un contrat de ce genre, avant de mettre à sa charge les lourdes dépenses imposées par ce contrat, il n'est que juste que le peuple soit mis à même de déclarer s'il y est favorable ou non. Je crois au principe du referendum. Je crois que nous ne ferions rien de dérogatoire à la dignité de ce parlement en soumettant ce contrat au verdict populaire. Le peuple aurait à choisir entre ce contrat et le régime de l'exploitation publique. Il me semble que l'électorat devrait avoir l'occasion de se prononcer sur cette question indépendamment de toute influence de parti. Des élections générales ne nous renseigneraient pas. Lors d'élections générales, toutes sortes de questions sont discutées : écoles confessionnelles, privilèges de transit, politique de chemins de fer, tarif douanier, et chacune de ces questions a plus d'influence dans un comté que dans un autre. Mais ma proposition c'est que ce projet particulier soit référé au peuple pour être par lui ratifié ou rejeté. Comme je l'ai dit précédemment, je crois en la nationalisation des chemins de fer. Je n'ai jamais été aussi fortement persuadé que maintenant de la nécessité de l'exploitation par l'Etat ; et je vais placer entre vos mains, M. l'Orateur, un amendement énonçant ce que devrait être une politique des chemins de fer vraiment nationale.

Je propose, en conséquence :

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

Vu l'accroissement de la population et le développement rapide de la productivité et du commerce du Canada, surtout dans sa partie occidentale, il est opportun d'adopter une politique de construction et d'exploitation publique des chemins de fer, par un personnel administratif convenablement sauvegardé, et soustrait entièrement à toute ingérence des partis.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

BILLS D'INTERET PRIVE.

DIVORCE D'ELLEN McDERMID.

M. E. A. LANCASTER : Je propose que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid.

M. JOHN CHARLTON : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire faire une observation ou deux au sujet de cette affaire. Ce bill a pour objet de faire droit à Ellen McDermid, qu'on désigne comme étant du village de Gilbert Plains, dans le comté de Marquette, province du Manitoba. Cette dame qui a, sans doute, quelque juste raison de demander un divorce, est obligée de venir du Manitoba à Ottawa, pour se faire rendre justice. Ce voyage lui cause de fortes dépenses, il n'y a pas à en douter.

Il est tellement coûteux et difficile d'obtenir un divorce qu'il est très surprenant qu'on ait même seulement cherché à l'obtenir. Ce n'est pas la première fois que je signale à la Chambre l'absurdité de notre loi. S'il est légitime de permettre le divorce, si l'on admet que pour certaines raisons, il est juste de le permettre, c'est un acte judiciaire, et un acte de justice envers le requérant ou la requérante. Si c'est un acte de justice, on devrait pouvoir l'obtenir sans avoir à faire les dépenses, ni à surmonter les difficultés entraînées par le régime actuel. Si cette femme a de justes raisons de demander le divorce, la loi aurait dû lui faciliter l'obtention de cet acte de justice à moins de frais et avec moins de difficultés. Elle aurait dû pouvoir l'obtenir dans la province du Manitoba. Il devrait y avoir quelque mesure de prise pour que cet acte judiciaire pût être accompli dans cette province, au lieu d'obliger le requérant à s'adresser au parlement du Canada. Je pense que cet exemple, entre beaucoup d'autres, fait voir d'une manière frappante l'absurdité, pour ne pas dire l'injustice de nos lois.

M. CLARKE : Quel remède l'honorable député suggère-t-il ?

M. CHARLTON : Une cour de divorce. Quelque juge du Manitoba devrait être revêtu du pouvoir d'entendre et de juger les causes de divorce sans plus de dépense pour le pays, et sans beaucoup plus de besogne pour le juge à qui cette tâche serait imposée.

La motion est adoptée ; le bill est examiné en comité, rapporté, lu une troisième fois et adopté.

DIVORCE DE STEPHEN WILSON.

M. ARCHIBALD CAMPBELL : Je propose que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 228) en vue de faire droit à Stephen Wilson.

M. JOHN CHARLTON : M. l'Orateur, voici un autre exemple encore plus frappant que le précédent.

M. Stephen Wilson habite Red-Deer, dans le district d'Alberta, Territoires du Nord-Ouest, lequel d'après le préambule du projet de loi a de justes raisons d'obtenir le divorce. Il lui a fallu venir à Ottawa pour obtenir cet acte de justice, lequel, suivant la loi, devra lui être accordé si les circonstances sont de nature à le justifier. Maintenant, j'aimerais à savoir pour quelle raison on force M. Stephen Wilson de venir à Ottawa ?

M. COCHRANE : Pour qu'il puisse obtenir son divorce.

M. CHARLTON : La loi dit pour quelles raisons le divorce sera accordé. S'il demande ce divorce aux termes de la loi, il devrait y avoir une procédure judiciaire pour décider si oui ou non sa prétention est bien fondée. Le Sénat canadien est bien le corps le moins apte qu'on puisse imaginer à décider ces sortes de causes. Si vous renvoyiez ces causes à une cour de divorce, vous auriez la procédure régulière, et des décisions conformes à la loi. En les soumettant au parlement du Canada nous imposons de fortes dépenses aux parties, et on n'est jamais assuré que le décret sera accordé, on ne sait trop quelle décision le comité donnera. A tout événement, on peut affirmer sans hésitation que la décision rendue par le Sénat ne sera pas plus en conformité des principes du statut, ne sera pas rendue plus promptement et ne sera pas plus équitable que si la cause était référée à une cour de divorce. Je pense qu'il est à propos de signaler cette absurdité dans toutes les occasions, chaque fois qu'un bill nous est présenté. C'est une honte pour notre gouvernement, une honte pour le parlement du Canada, que cet état de choses soit maintenu. Je le répète, le divorce ne peut être accordé que pour cause. La loi doit définir quelle est cette cause ; et si la loi définit la cause, il devrait y avoir un tribunal pour juger les différents cas. Que certains juges dans chaque province soient nommés pour entendre ces causes ; que la procédure soit simple, rapide et peu coûteuse. Qu'on ne force pas, comme dans le cas actuel, le requérant à venir ici, à des

frais de mille ou quinze cents dollars, décourageant par là ceux qui ont droit à un décret de divorce de chercher à l'obtenir.

L'honorable DAVID TISDALE : L'honorable député, à mon avis, pourrait adopter un bien meilleur moyen de faire voter la loi en question. Il soumit naguère une résolution, qui fut discutée longuement, en faveur de l'établissement d'une cour de divorce. J'eus le plaisir d'appuyer fortement cette résolution ; et je vois que les diverses sociétés de légistes de l'Ontario se sont, dans des articles publiés dans leurs journaux, nettement déclarés en faveur d'une telle mesure. Mais si l'honorable député, au lieu de faire perdre le temps de la Chambre, chaque fois que ces bills sont présentés, se servait de son influence auprès du très honorable premier ministre, dont il est le très fidèle partisan, pour qu'il ne s'opposât pas à l'adoption de ce bill, il ferait œuvre beaucoup plus utile. Car le très honorable premier ministre s'est bien vite déclaré hostile à la proposition de l'honorable député, qui est pourtant un de ses dévoués partisans. Il y a un an ou deux, celui-ci s'est montré un peu revêche ; mais il est devenu soudain partisan des plus dévoués. Au lieu de retarder l'expédition de la besogne de la Chambre en reprenant sans cesse un thème déjà pleinement discuté, il devrait faire appel à son chef, qui est aussi le leader de la Chambre et l'arbitre des destinées du pays, et qui, malheureusement, empêche ce bill d'être voté.

M. D. C. FRASER (Guysborough): Je crois que l'honrable député (l'honorable M. Tisdale) se trompe cette fois-ci. Si l'honorable député ne peut pas convaincre le gouvernement qu'il appuie de la nécessité de soumettre un bill de cette nature, ce n'est pas une raison pour qu'il ne saisisse pas toutes les occasions favorables d'appeler l'attention de la Chambre sur la question. C'est de cette façon que l'on arrive à gagner son point. Quand bien même la majorité de la Chambre serait opposée à la réforme proposée, ce n'est pas une raison pour empêcher de provoquer la discussion.

L'honorable M. TISDALE : Il a retiré sa motion, il n'a pas demandé le vote.

M. FRASER : Je suis en faveur de l'établissement d'une cour de divorce soumise à la plus haute cour de chaque province du Canada. Mais le seul moyen d'obtenir ce que nous voulons est, ainsi que je l'ai dit, de saisir toutes les occasions favorables de soumettre nos vues à la Chambre.

L'honorable M. TISDALE : Alors, présentez un bill.

M. FRASER : Nous ne pourrions peut-être pas le faire adopter. Nous ne pouvons pas changer les vues du gouvernement sur une question de cette nature, et la majorité de ceux qui appuient le gouvernement peut aussi ne pas être favorable à l'établissement d'une cour de divorce ; on me dit que tous les gouvernements qui se sont succédé sur les banquettes de trésor à Ottawa ont eu à faire face à la même difficulté.

Il faut donc pour obtenir l'établissement d'une cour de divorce, présenter au parlement des raisons très fortes ; mais pour ma part, je crois que c'est une injustice que d'obliger un habitant du Nord-Ouest à venir ici à Ottawa, payer des honoraires considérables pour obtenir divorce, et je continuerai à exprimer mes vues sur cette question parce que je crois que c'est le seul moyen de réussir, malgré l'opposition des gouvernements. Il est malheureux qu'aucun gouvernement n'ait jamais osé présenter un bill de cette nature au parlement fédéral. La Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la Colombie Anglaise ont l'avantage d'avoir possédé avant la Confédération, des cours de divorce, qu'on ne peut pas leur enlever maintenant. Je crois donc que le Canada devrait avoir une cour de ce genre, et je crois aussi que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) est justifiable d'exposer ses vues sur cette question chaque fois qu'il pourra le faire. Ainsi que je l'ai dit déjà, il faudra présenter des raisons très fortes pour obtenir une cour de divorce, mais je trouve fort malheureux qu'un homme soit obligé de passer toute sa vie avec une femme, ou qu'une femme soit obligée de passer la sienne avec qui il ou elle ne s'accorde pas, et ce n'est qu'en revenant souvent sur cette injustice de la loi que l'on peut espérer réunir une majorité des deux partis pour voter une loi qu'aucun gouvernement jusqu'à ce jour n'a osé proposer.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : Je ne suis pas du même avis que l'honorable député de Guysborough. La question soumise à cette Chambre est celle de savoir si ce particulier qui nous demande le divorce a droit de l'obtenir. Il ne s'agit pas dans le moment de l'établissement d'une cour de divorce en Canada. L'objection soulevée par l'honorable député de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale), est que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) ne discute pas le bill qui est devant la Chambre, et qu'il soulève une question abstraite que nous n'avons pas à discuter dans le moment. Or, M. l'Orateur, si nous voulons favoriser l'idée prônée par les deux honorables députés de la droite, le meilleur moyen est de présenter et discuter à chaque session une résolution claire et positive sur la question, au lieu de soulever la discussion au sujet d'un bill particulier que nous demande un homme ou une femme, car je ne sais trop à quel sexe appartient la personne qui nous demande secours dans la présente occasion.

La motion est adoptée, le bill est rapporté, lu en troisième délibération—sur division—et adopté.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre reprend le débat sur la motion de sir Wilfrid Laurier concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental national.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : M. l'Orateur, le débat actuel se continue depuis plusieurs jours; plusieurs députés de l'autre côté de la Chambre y ont pris part et ont prononcé des discours très éloquents ; je ne saurais donc me flatter, à cette phase de la discussion, de pouvoir énoncer des idées nouvelles. Le plus que je puisse espérer, c'est peut-être, en revenant sur quelques points qui ont déjà été discutés, de les exposer sous un jour un peu différent. L'honorable député de Wellington (M. Guthrie) a reproché ce matin et cet après-midi à l'opposition d'avoir applaudi le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Avant d'aller plus loin, je veux lui faire remarquer que les honorable députés de ce côté-ci de la Chambre se sont très peu occupés du discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Ils ont exprimé leur propre opinion et je crois qu'on peut les excuser s'ils ont applaudi quelques passages du discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, ou quelques-uns des principes qu'il a énoncés. Les membres du gouvernement ont consacré cinq ou six fois plus de temps que nous à réfuter le discours de leur ex-collègue. Mais il y a une autre question sur laquelle je veux appeler l'attention de la Chambre. Un journal de Toronto qui donne un appui très énergique et très enthousiaste au projet du Grand Tronc-Pacifique, publie de temps à autre des rapports des explorations que l'on fait actuellement du pays qui s'étend entre Winnipeg et la frontière de la province de Québec. Ce journal dit que ces explorations sont faites par la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Le gouvernement peut-il nous dire pourquoi la compagnie fait ces explorations ? Car, si je ne me trompe, c'est le gouvernement qui doit construire cette partie du chemin, et c'est lui qui devrait les faire faire et en disposer le plus rapidement possible les rapports sur le bureau de la Chambre. Quelqu'un de l'autre côté de la Chambre ne pourrait-il nous dire pourquoi c'est la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui fait ces explorations, et si le gouvernement se propose d'utiliser les explorations faites par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

J'ai écouté avec beaucoup d'attention, M. l'Orateur, le discours de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). J'ai entendu ce qu'il avait à dire au sujet du patriotisme et je me rappelle son discours du mois de mai dernier sur la même sujet. Il a parlé des motifs patriotiques des honorables députés de ce côté-ci de la Chambre, et voici ce qu'il a dit :

Construire un chemin de fer de première classe entre Winnipeg, Québec et les provinces maritimes pour assurer à ces ports le trafic du Nord-Ouest, voilà l'objet que le gouvernement a en vue, voilà le but qu'il se propose d'atteindre ; et si les membres de la gauche cherchent à entraver l'adoption de ce projet, je dis qu'ils manquent de patriotisme.

L'honorable député aurait dû être le dernier de son parti dans la Chambre, à prononcer de telles paroles. Ne sait-il pas qu'il existe dans les casiers du secrétaire du gouvernement américain un memorandum portant le n° 4062 et signé John Charlton, exposant quels sont les intérêts des commerçants de bois de Michigan ? Dans ce mémoire ou pétition au sujet du tarif Wilson, l'honorable député dit au gouvernement des Etats-Unis qu'au cas où le gouvernement canadien imposerait un droit sur les billes, lui, le gouvernement des Etats-Unis, devrait se réserver le droit de remettre en vigueur le tarif MacKinley qui imposait des droits plus élevés sur le bois canadien. L'honorable député n'a donc pas droit de parler de patriotisme et j'espère que la droite va faire silence sur ce point. Nous avons le droit de critiquer le projet que le gouvernement nous soumet sans que l'on vienne mettre en doute la sincérité de nos motifs.

Le gouvernement avait chargé l'honorable député de répondre au discours de l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair), et j'ai écouté son discours avec beaucoup d'intérêt, d'autant plus qu'il avait parlé sur le même sujet il y quelques semaines. Ce que l'honorable député pouvait bien avoir à dire m'intriguait. Je me demandais s'il ne désapprouverait pas sur certains points la politique du gouvernement, car dans son discours du mois de mai dernier, il avait émis des principes certainement opposés au projet actuel. Je veux appeler l'attention de la Chambre sur ce qu'il a dit à cette occasion. Voici comment il s'exprimait :

Il prendra le chemin des grands lacs ; pendant la saison de navigation, le grain passera par le lac Supérieur. Entre Duluth ou Port-Arthur et Buffalo, on a fait de grandes améliorations dans la construction des navires, dans le creusement du chenal et on est aujourd'hui en état de transporter le grain à des prix ridiculement bas. Pour un cent et quart ou un cent et demi par boisseau vous expédiez votre blé de Duluth ou de Port-Arthur aux élévateurs de Buffalo.

On peut donc faire transporter du grain de Port-Arthur à New-York pour 3 cents le boisseau et, dans tous les cas, pour moins de 4 cents. Je considère qu'il nous est impossible, pour le présent, de lutter contre cette route. Il n'y a pas à songer à transporter du grain de Port-Arthur à Québec ou Halifax, par voie ferrée, aux taux de cette ligne américaine.

Il disait cela il y a trois mois.

Si après avoir relié nos ports de mer avec le Nord-Ouest par un chemin de fer traversant tout le pays et se rendant jusqu'à Québec, et capable de maintenir la communication avec Halifax et Saint-Jean, en hiver ; si après avoir donné au commerce toutes les facilités dési-

rables, sous forme de voies ferrées sans pentes et de locomotives tirant de fortes charges—comme celles du New-York Central et du Lake Shore, qui sont de 2,000 tonnes par convoi—nous entreprenons aussi de détourner le trafic vers ces routes, nous commettons une erreur, car il faut laisser le trafic suivre son cours naturel.

Tout ce que nous pouvons faire c'est de travailler avec prudence et efficacité à assurer ce trafic à nos ports de mer, par tous les moyens possibles en mettant à profit les avantages que nous a donnés la nature.

Il continue :

Même si nous décidons de canaliser la rivière Ottawa, je considère que nous ne sommes pas encore en état de dire dans quelles conditions nous devons procéder.

C'est pour cela que je dis que la nomination d'une commission est absolument nécessaire. Nous sommes en présence de conditions nouvelles qui demandent à être soigneusement étudiées. Nous sommes appelés à adopter les moyens de fournir au Nord-Ouest des facilités de transport. Nous ne pouvons pas risquer de nous engager dans une fausse voie ; nous ne pouvons pas partir d'une hypothèse douteuse ; il faut pour cela nommer une commission composée d'hommes compétents, connaissant toute la question et capable d'arriver à une solution juste.

Nous ne pouvons pas décider cette question ici d'une manière scientifique, et avant de nous prononcer, il faut que nous sachions ce qu'en pensent des hommes comme ceux qui feront partie de cette commission.

L'honorable premier ministre nous a dit que le temps n'attendait pas, mais l'honorable député (M. Charlton) consentait alors à attendre. Aujourd'hui l'honorable député nous parle d'une toute autre manière. Si les honorables députés de la droite se contredisent ainsi, quelle confiance pouvons-nous avoir dans leurs déclarations ? Ils ne devraient pas changer d'opinion aussi vite.

Je veux féliciter la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique d'avoir à sa tête un homme d'aussi grande habileté que M. Charles Hays. Ce serait une bonne chose pour les Territoires du Nord-Ouest et le développement de nos moyens de transport si la Compagnie du Grand Tronc pouvait, sous l'habile direction de cet homme, pénétrer dans l'ouest, parce qu'elle accomplirait de grandes choses dans son intérêt, dans celui des territoires et du pays en général. Les indications sont que M. Hays et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne voulaient pas de la division de l'est, qu'ils n'en veulent pas maintenant, que la Compagnie du Grand Tronc l'accepte malgré elle, et comme résultat nous avons devant nous un contrat compliqué et qui nous réserve beaucoup de difficultés dans l'avenir. Il n'y a aucun doute que c'est l'encombrement dans le transport du grain l'automne dernier dans le Nord-Ouest, encombrement causé par la rareté des wagons et locomotives sur le chemin de fer du Pacaifique et sur le " Canadian Northern ", qui a éveillé l'attention sur la nécessité d'augmenter les facilités de transport et nous a valu ce projet de transcontinental qui a été accueilli avec tant d'enthousiasme par les honorables députés de l'autre côté de la Chambre. J'avais espéré pouvoir, et je l'ai déclaré publiquement, approuver ainsi que mes collègues de ce côté-ci de la Chambre, la politique du gouvernement au sujet des transports, lorsqu'il nous la soumettait. J'étais d'avis qu'il était notre devoir d'appuyer la nomination d'une commission parce que c'était un pas dans la bonne direction. Aujourd'hui on nous accuse de ce côté-ci de la Chambre de commettre, en critiquant la politique actuelle du gouvernement, la même faute que les libéraux ont commise lorsqu'ils ont critiqué la politique du gouvernement conservateur relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique. Cette accusation est injuste, et les honorables députés de la droite n'ont pas raison de dire que le parti conservateur a commis de grandes erreurs dans les projets nationaux qu'ils ont exécutés. Le parti conservateur n'a pas commis d'erreurs dans sa politique fiscale ; il n'a pas commis la faute de proposer l'union commerciale avec les Etats-Unis.

M. COCHRANE : Non, monsieur.

M. COWAN : Le parti conservateur s'est bien trompé en 1896.

M. COCHRANE : C'est le pays qui s'est trompé.

M. KEMP : Le parti conservateur ne s'est pas trompé lorsqu'il a construit le chemin de fer du Pacifique, ni lorsqu'il a proposé sa grande politique nationale au peuple. Mais examinons brièvement l'histoire de ce projet du Grand Tronc-Pacifique. L'opinion semblait prévaloir en certains quartiers que le " Canadian Northern " était un fruit mur prêt à tomber de l'arbre dans les mains de certains financiers, et l'on s'est mis en devoir de le cueillir. Le 24 novembre dernier, le plan ou le complot, vous l'appellerez comume vous voudrez, fut révélé au public dans le Globe sous la forme d'une entrevue donnée à ce journal par M. Hays, gérant général de la Compagnie du Grand Tronc. Le jour suivant le Globe disait dans un article de rédaction, que l'entrevue du jour précédent était authentique et donnée officiellement par M. Hays lui-même.

Dans cette entrevue on disait entre autres choses que la Compagnie du Grand Tronc se proposait d'acheter le Canadian-Northern, et lorsque sir Charles Rivers-Wilson vint au Canada il déclarait lui aussi que telle était l'intention de la Compagnie du Grand Tronc. M. Mackenzie, de la Compagnie du Canadian-Northern, déclara que le chemin n'était pas à vendre, mais qu'au contraire il se proposait d'en pousser la construction jusqu'à Toronto, Montréal, Ottawa et Québec. Le Canadian-Northen continuait donc à mettre son projet à exécution ; il achetait le Grand-Nord jusqu'à Québec et ensuite une charte pour pénétrer dans le Nouveau-Brunswick.

Après une discussion de plus d'un mois dans les journaux, et lorsque le public commençait à s'alarmer à l'idée que le gouvernement appuierait le projet du Grand Tronc-Pacifique et accorderait en même temps une subvention au Canadian-Northern, le Globe déclarait dans un premier Toronto que le gouvernement n'accorderait pas de subventions à deux chemins de fer. Je suppose que cette déclaration était autorisée en haut lieu, parce que je ne crois pas que le Globe aurait pris sur lui de parler de cette façon sans avoir été au courant des vues du gouvernement. M. Hays était venu à Ottawa avant cela à propos de cette question, ainsi que l'ont rapporté les journaux, et on l'y voit revenir le 4 décembre, et obtenir une audience du ministre de la Justice et du ministre du Commerce. Je crois qu'une séance du cabinet a eu lieu ce jour-là, et le ministre du Commerce a fait savoir à certains représentants de journaux que M. Hays avait été mis au courant des vues du gouvernement au sujet de la question des transports. Tout a été traquille ensuite jusqu'au moment où l'on a pu lire dans le discours du trône le passage suivant :

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

Cette déclaration a été suivie du décret ministériel du 19 mai nommant une commission chargée d'étudier la question des transports et donnant en détail les points sur lesquels l'enquête devait porter. Ce document a déjà été lu dans cette Chambre, mais les principes qui y sont énoncés sont si vrais et si patriotiques qu'on ne saurait le lire trop souvent ; aussi vais-je le lire de nouveau à la Chambre. Le voici :

Dans un rapport en date du 6 avril 1903, le ministre des Travaux publics dit qu'il a mis à l'étude certaines questions affectant le transport des produits canadiens par voies canadiennes, jusqu'aux marchés de l'univers afin de mettre le producteur canadien en état de faire une concurrence heureuse, par les voies de transport entièrement canadiennes, avec les producteurs et les exportateurs des autres pays.

Le ministre soumet que l'on peut considérer comme acquis que le grain et autres produits suivront naturellement, pour atteindre les marchés de l'univers, la route la plus économique, et conséquemment, ce qu'il faut faire pour atteindre l'objet désiré, c'est de rendre les routes canadiennes plus économiques et plus faciles que les routes rivales.

Le développement du Nord-Ouest canadien a démontré que nos routes canadiennes étaient impuissantes à transporter les produits canadiens. Le rapport dit aussi.

Que nos exportations agricoles ne pourront commander de l'autre côté des mers le prix que leurs excellentes qualités naturelles leur permettraient d'obtenir, que lorsqu'elles cesseront d'être confondues et mêlées avec des produits inférieurs ou souvent falsifiés des autres pays ; et pour leur conserver leur identité distincte il faut les exporter par les voies canadiennes.

Le ministre soumet de plus que les questions a l'étude sont compliquées et comprennent entre autres objets à atteindre, le transport des produits de l'ouest depuis le lieu de production jusqu'aux marchés de l'univers.

Les points a considérer sont le transport de ces produits :

Du lieu de production aux ports de mer du Canada.

Du lieu de production aux ports du lac Supérieur.

Des ports de l'ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens de l'Atlantique.

Des ports de mer canadiens de l'Atlantique en Europe.

Du lieu de production aux ports canadiens sur la côte du Pacifique.

Le transport des produits des provinces de l'est du Canada se fait comme suit :

Jusqu'aux ports de mer de l'Atlantique.

Depuis ces ports jusqu'en Europe.

Il est clair qu'avant que l'on puisse arriver à une solution satisfaisante de ces questions il faudra faire une enquête complète et minutieuse concernant :

Les conditions dans lesquelles les expéditions de produits se font présentement et la possibilité de les améliorer.

L'établissement d'entrepôts sur les lacs et rivières et aux ports océaniques.

Les installations aux ports intérieurs des lacs et des rivières, et aux ports de l'Atlantique et du Pacifique.

L'état de la route du Saint-Laurent et généralement toute amélioration, agrandissement, et autres choses pouvant donner des moyens de transport plus économiques et plus satisfaisants par les voies canadiennes terrestres et fluviales.

Le ministre soumet de plus que cette enquête ne devra pas être limité aux routes et autres installaitions employés maintenant, mais, s'il est nécessaire que l'on fasse de nouvelles investigations afin de découvrir si l'on ne pourrait pas établir d'autres voies de transport plus économiques et plus satisfaisantes par terre et par eau.

Les forces qui militent contre le transport par les voies canadiennes sont les suivantes :—

Concurrence de la part des Etats-Unis ;

Concurrence de la part des vaisseaux venant des ports américains sur le lac Supérieur.

Le ministre soumet qu'une enquête devrait être faite au sujet de la division des produits du Canada par les ports de Boston, Portland et autres des Etats-Unis. On devrait aussi étudier avec soin les méthodes les meilleures et les plus économiques dont se servent nos concurrents de l'autre côté de la frontière.

Le ministre est d'avis que dans ces circonstances il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et d'adopter les meilleurs moyens possibles de transporter ses propres produits, et soumet que la méthode la plus efficace de faire une telle enquête et d'obtenir les informations les plus désirables srait de nommer une commission composée d'experts ; cette commission peut être nommée et recevoir ses pouvoirs en vertu du chapitre 114 des statuts du Canada.

La commission devait donc étudier les moyens de transport par terre et par eau, et il me semble hors de tout doute que l'in-

tention du gouvernement était de mettre à exécution la politique à laquelle il s'était engagé l'année dernière envers le Canadian-Northern en lui donnant un octroi jusqu'à Moncton, et ensuite de faire une enquête au sujet des moyens à prendre pour augmenter les facilités de transport. Il est évident que le gouvernement ne possédait aucun renseignement sur les sujets qu'il demandait à la commission d'étudier et il est impossible aussi que cette commission, qui n'a pas encore siégé, ait pu lui donner sur la question de l'établissement d'un chemin de fer entre Winnipeg, Québec et Saint-Jean comme moyen de transport du grain du Nord-Ouest en concurrence avec d'autres routes. Nous avons donc raison de dire que le gouvernement s'est trop empressé de conclure ce marché, et nous avons aussi droit de dire que si l'on avait attendu un rapport de cette commission, ce rapport n'aurait pas, à tout événement, justifié aux yeux du pays la construction de la division est de ce transcontinental ; mais pour des raisons qui ne sont pas bien claires le gouvernement a préféré marcher à l'aveugle, plutôt que d'attendre un rapport de la commission qui aurait certainement été défavorable à son projet.

L'idée d'un chemin de fer transcontinental traversant le pays en ligne aussi droite que possible, d'après la carte, semble avoir frappé tout à coup les membres du gouvernement et fait sur eux une telle impression qu'ils ont formulé le plan que nous avons devant nous. La première proposition du Grand-Tronc-Pacifique n'était pas déraisonnable. La compagnie proposait de commencer son chemin à Gravenhurst ou à North Bay, de le raccorder avec le réseau du Canadian Northern à Port-Arthur, d'acheter le Canadian Northern et de construire, à partir du bout de sa ligne dans le Nord-Ouest, un chemin jusqu'à la côte du Pacifique. Telle était le premier projet dont on a parlé et il me semble qu'il avait du bon sens, et méritait d'être étudié. S'il avait été mis à exécution, un convoi pouvait partir d'Halifax ou de Saint-Jean et atteindre la côte du Pacifique sans utiliser un seul mille du chemin de fer Canadien du Pacifique, et ce chemin aurait été entièrement sur territoire canadien. C'eût été un transcontinental aussi canadien que celui qu'on nous propose et il n'aurait pas du tout mis en danger notre crédit ou nos finances.

Mais au lieu de cela, M. l'Orateur, nous avons le projet proposé par l'honorable premier ministre qui nous dit que nous ne pouvons attendre et que nous allons faire naufrage si nous ne consentons pas à voter l'argent nécessaire pour construire le chemin sans délai ; pourtant lorsque le gouvernement rédigeait ses instructions de la commission des transports, il n'avait jamais songé à construire la partie est du chemin. On me permettra de dire en passant que les ministres qui ont parlé en faveur de l'institution de cette commission n'ont pas encore pris part au débat actuel. Ce n'est pas le refus de sir William Van Horne de faire partie de la commisison qui a dû leur faire abandonner leur idée et nous avons certainement le droit de savoir si le gouvernement se propose d'instituer cette commission. La Chambre a toujours donné beaucoup d'attention aux projets de chemins de fer, et même à des projets entraînant une dépense beaucoup moins grande que le projet actuel, mais aussi importants à certains points de vue que le projet actuel.

Le pays ne connaissait rien de ce projet, et cependant le gouvernement veut que nous l'adoptions à la course. Le premier ministre a prononcé sur cette question un discours plein d'éloquence, et de chaleur, dans lequel il s'est exprimé comme suit :

A ceux qui sont d'avis qu'il faudrait attendre et remettre à plus tard, qu'il faudrait s'arrêter, réfléchir, étudier et méditer, qu'il me suffise de répondre que ce n'est pas le moment de délibérer, mais d'agir. Voici le flot qui nous apporte la fortune, si nous le laissions passer il se pourrait qu'il ne revînt pas et que l'avenir de la nation, aujourd'hui si plein de promesses, se chargât de nuages.

Ce sont des paroles éloquentes, M. l'Orateur, et je les ai beaucoup goutées, mais d'après moi le but de ce beau langage était de chloroformer la population du pays, et la frapper de l'importance du projet du gouvernement. Je ne vois pas d'autre explication. Le premier ministre a fait dans ce discours allusion à l'attitude qu'il a prise lorsqu'on a proposé de construire la ligne courte jusqu'à Saint-Jean en la faisant passer par l'Etat du Maine. Il a lu dans les débats ce qu'il avait dit dans cette circonstance. Voici ce qu'il a dit :

Eh ! bien, M. l'Orateur, nous nous élevâmes fortement contre ce projet et nous formulâmes notre opinion dans cet amendement, que je proposai moi-même, au nom de l'opposition.

Cette Chambre est d'opinion qu'il faut d'autres relevés topographiques pour qu'elle puisse arrêter judicieusement le choix du tracé de la ligne courte, et que tout choix fait avant qu'ils eussent eu lieu, serait prématuré.

Puis l'honorable premier ministre continue :

Les travaux qu'on avait entrepris n'étaient pas complets ; dans la province de Québec on n'avait fait de relevés que par rapport à une certain partie de la ligne, au Nouveau-Brunswick on s'était à peine mis à l'œuvre. Aussi demandâmes-nous, avant d'adopter ce tracé d'une ligne traversant l'Etat du Maine, qu'il fût fait d'autres travaux d'arpentage pour nous faciliter l'intelligence et la solution du problème. Je regrette de le dire, le gouvernement repoussa encore une fois cette proposition et résolut de construire ce tronçon de la voie ferrée à travers le Maine.

Cette conduite ne fait-elle pas un contraste frappant avec celle que le premier ministre tient aujourd'hui à l'égard du chemin de fer transcontinental? Il demandait alors à la Chambre de ne pas agir avant d'avoir obtenu des renseignements et des informations, et cependant il ne veut ni

explorations ni d'autres renseignements que ceux qu'il peut trouver dans les livres de la bibliothèque, renseignements qui sont de bien peu de valeur au point de vue de la construction d'un chemin de fer moderne à travers cette partie du pays.

L'honorable premier ministre a aussi parlé d'une question qui me semble être étrangère au sujet de la présente discussion. Il a dit :

Je regrette que sir Charles Tupper n'ait pas affirmé d'une manière aussi énergique, non seulement que le terminus devait être dans un port canadien, mais que toute la voie devait être construite sur le sol du Canada. En consentant à faire passer le chemin de fer par les Etats-Unis il a complètement ignoré les sentiments et les vœux du peuple canadien.

Jamais un meilleur ami de son pays, jamais un plus grand patriote n'a paru dans cette Chambre que sir Charles Tupper, et je ne crois pas que jamais il ait ignoré les sentiments et les vœux du peuple canadien. A mon avis, le gouvernement de ce temps-là était justifiable de construire cette ligne courte qui a fait de Saint-Jean un port d'hiver dans le véritable sens du mot. Lorsque l'honorable premier ministre a dit que sir Charles Tupper avait trahi les intérêts du pays, j'ai pensé que c'était plus tôt l'honorable premier ministre actuel qui, dans le passé, avait ignoré, sur plusieurs questions importantes, les sentiments et les vœux du peuple canadien. On me permettra de citer certaines paroles prononcées par l'honorable premier ministre lorsque j'étais encore jeune homme. J'ai regretté qu'un de mes compatriotes eût prononcé de telles paroles. Le 5 avril 1888, l'honorable premier ministre, dans un discours en faveur de la réciprocité absolue au sujet d'une résolution proposée par le ministre du commerce actuel (le très honorable sir Richard Cartwright) s'exprimait comme suit :

Nous de la gauche voyons que la proposition de mon honorable ami d'Oxford (sir Richard Cartwright) offre la solution exacte ; nous croyons que la solution du problème est dans la réciprocité complète et absolue avec la grande nation au sud de la nôtre.

Le but de cette politique était l'annexion future du Canada aux Etats-Unis, et je prétends qu'en donnant cours à ce sentiment l'honorable premier ministre a ignoré les sentiments et les vœux du peuple canadien. A Toronto, le 30 septembre 1899, l'honorable premier ministre s'exprimait comme suit :

On nous demande quelquefois, messieurs, quel est le programme du parti libéral. Voici le programme du parti libéral : le libre-échange continental. C'est là notre programme pour le moment. Mais quelques-uns d'entre vous, messieurs, me demanderont peut-être si c'est là tout le programme du parti libéral ; et s'il n'y a pas d'autres questions qui demandent une solution ? Oui, messieurs, il y a d'autres questions, et des questions très importantes aussi, qui feront bientôt le sujet des discussions politiques ; mais l'histoire des peuples comme l'histoire du peuple canadien m'apprend qu'une réforme à la fois est autant qu'un parti peut accomplir, et si nous nous attachons fermement à une réforme et mettons toute notre énergie à l'accomplir, le succès couronnera certainement nos efforts dans un avenir rapproché; pourvu que nous ne détournions pas les yeux du but, et que nous ne nous arrêtions pas en route nous obtiendrons certainement ce que nous voulons avoir—la réciprocité commerciale absolue sur ce continent.

Le discours dans lequel se trouvent les paroles que je viens de citer couvre 51 pages de la brochure que j'ai à la main. L'honorable premier ministre commit une grand erreur en se déclarant en faveur de la réciprocité commerciale absolue, et je suis certain qu'il voudrait aujourd'hui n'avoir jamais favorisé cette politique. Si l'honorable premier ministre eût été à la tête du pays à cette époque, il aurait sans doute inauguré ce régime, mais il aurait commis une grande erreur. Aujourd'hui il nous propose un grand projet de chemin de fer au sujet duquel nous avons très peu d'informations. Il a appuyé ce projet d'un éloquent discours, aussi éloquent peut-être que celui dont je viens de lire un extrait, mais, dans ce cas-ci comme dans l'autre, je crois qu'il s'apercevra qu'il s'est trompé. Avant que l'on puisse connaître les résultats du marché que le premier ministre a conclu, ce gouvernement et plusieurs autres auront passé sur les bancs du trésor. Plusieurs membres de cette Chambre seront disparus et le pays souffrira des effets désastreux de ce marché contre lequel nous protestons aujourd'hui. Nous n'avons pas le temps d'attendre des renseignements, ni de faire des explorations, nous disent les honorables députés de la droite, qui ne veulent pas réfléchir, et pressent l'adoption du projet. Le gouvernement a-t-il obtenu un mandat du peuple pour construire ce transcontinental ?

Quand le peuple a-t-il autorisé le gouvernement à engager le pays dans le dépense énorme que va entraîner ce projet et qui va faire que nous n'aurons pas assez d'argent pour améliorer nos voies fluviales et nos autres moyens de transports?

L'honorable ministre de l'Intérieur a tenté de prouver que certaines parties du pays avaient demandé ce chemin de fer. Il a cité des extraits de certains journaux du Nord-Ouest. Il a lu une résolution de la chambre de commerce de Winnipeg, mais cette résolution n'a aucun rapport avec le projet actuel. C'était plutôt une résolution de censure contre le gouvernement parce qu'il ne prenait pas les moyens de faire disparaître l'encombrement dans le transport du grain du Nord-Ouest. Cette résolution n'avait aucun rapport avec le projet actuellement soumis à la Chambre ; elle demandait simplement au gouvernement de prendre des mesures pour remédier à la situation. L'honorable ministre de l'Intérieur a aussi beaucoup appuyé sur la résolution que la chambre de commerce de Toronto a adoptée à une réunion de son conseil. Cette résolution n'est réellement pas une résolution de la chambre de commerce.

Elle a été votée le 23 juin dernier par le conseil de la chambre de commerce sur un rapport d'un certain comité nommé pour étudier la charte du Grand-Tronc-Pacifique. J'avais eu le plaisir d'envoyer au secrétaire de la chambre de commerce un certain nombre de copies du bill du Grand-Tronc-Pacifique pour qu'il les distribuât parmi les membres de la chambre de commerce. Cependant, au lieu de préparer un rapport sur le bill, le président du comité, qui est le vice-président de la Chambre, convoqua une assemblée du conseil—et je crois que mon honorable ami le député de York-ouest (M. Campbell) qui a l'honneur d'être un des membres du conseil de la chambre du commerce, assistait à cette séance du comité—et il décida avec d'autres de voter cette résolution relative au projet du Grand-Tronc-Pacifique. Cette résolution a été proposée le 23 juin, à une époque où le projet était bien peu connu et n'avait presque pas été discuté dans les journaux. Mais, par quelques voix mystérieuses ou autrement, ceux qui ont appuyé cette résolution furent mis au courant de ce que le gouvernement avait l'intention de faire, et c'est dans le but de donner de la force au gouvernement que cette résolution a été préparée et votée en grande hâte par le conseil, et d'une façon toute contraire à la pratique suivie dans ces cas-là. L'habitude est de soumettre ces questions a une assemblée publique de la chambre de commerce, à laquelle les citoyens et les journalistes sont admis. Mais dans ce cas-ci on a procédé à huis clos et cette résolution a été votée à la hâte, mais elle n'a même pas eu l'unanimité. Cette résolution demandait un débouché pour les produits du Nord-Ouest par la route la plus courte et à meilleur marché. Mais il semblerait que le comité a été informé que le gouvernement irait peut-être plus loin qu'il le désirerait, car à la fin du premier paragraphe je vois ces mots :

Et la nécessité d'avoir une concurrence sans faire l'extravagance de doubler les lignes.

Le comité semble avoir été informé que le gouvernement se proposait de doubler le chemin de fer Intercolonial. Il a craint que le gouvernement ne connût cette bévue, et est allé au devant des coups. Qu'est-il arrivé ensuite ? M. Peleg Howland, de Toronto, qui est un ferme partisan de ce gouvernement, et qui a contribué pour sa part à faire adopter cette résolution par le conseil de la chambre de commerce, a dit tout récemment dans une entrevue :

Je suis fortement opposé à la construction d'une ligne depuis Québec jusqu'à Moncton, et je crois que pour le présent, du moins, le chemin de fer Intercolonial suffit. Personnellement, je ne suis pas très convaincu que le temps soit arrivé de construire un chemin de Québec jusqu'à Winnipeg, mais si on le construit, je crois qu'il devrait être construit par le gouvernement et rester sa propriété afin que tous les chemins de fer puissent y circuler à des conditions égales.

Dans une entrevue M. J. D. Allen, vice-président dudit comité, a approuvé entièremnt la décision du gouvernement. Mais M. Allen, qui est un de mes amis, a été défait comme candidat libéral dans Toronto-ouest, cela doit suffire à expliquer comment il se fait que cette résolution a été votée. Elle ne représente pas l'opinion de la Chambre de commerce, qui refuserait aujourd'hui, je crois, d'approuver en aucune façon le projet du gouvernement.

Le premier ministre semble s'appuyer surtout sur deux arguments principaux : le privilège de transit et le transport des produits de l'ouest jusqu'à la mer d'une façon plus économique que dans le passé, s'il est possible. Etudions d'abord la question du privilège de transit. Le premier ministre semble avoir été frappé bien à coup de l'importance de cette question, et il nous la donne comme raison de la nécessité de construire un chemin de fer, bien que nous ayons déjà—ce que l'on semble avoir trop oublié—deux chemins de fer traversant le Nouveau-Bruiswick: l'Intercolonial et le chemin de fer de Témiscouata depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Edmundston, et la ligne du Pacifique depuis Edmundston jusqu'à Saint-Jean. L'honorable premier ministre a rappelé la discussion qui a eu lieu dans cette Chambre au sujet de la construction de la ligne courte à travers l'Etat du Maine jusqu'à Saint-Jean, N.-B. Il voudrait nous faire croire que si la résolution qu'il a proposée à cette époque eût été adoptée, elle aurait empêché le chemin de fer de passer sur le territoire américain. J'avoue que je ne puis attribuer ce sens à cette résolution. Le premier ministre s'est exprimé ainsi dans le discours qu'il a prononcé en proposant le bill actuel :

Je regrette de le dire, ma motion fut rejetée. Si elle eût triomphé, si l'on eût suivi la politique qui y était énoncée, je ne serais peut-être pas appelé à proposer aujourd'hui à la Chambre de voter les deniers nécessaires à la construction d'une autre ligne transcontinentale reliant Québec à Moncton, car la ligne eût passé précisément là où nous voulons faire passer celle dont il s'agit maintenant.

Le privilège de transit a été l'un des principaux arguments de son discours. Il a parlé de loyauté, et nous approuvons tout ce qu'il a dit à ce sujet, car nous sommes tous de loyaux canadiens ; mais il n'est pas nécessaire de le crier sur les toits, c'est admis. Mais dans une autre circonstance, l'honorable premier ministre n'a pas exprimé la même opinion. Lors du débat sur la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, il exprima des vues directement opposées à celles qu'il exprime aujourd'hui. Le 21 décembre 1890, l'honorable premier ministre disait ce qui suit :

Le seul point sur lequel il y a divergence c'est l'opportunité de construire le chemin immédiatement ou seulement a mesure que pourraient l'exiger les besoins du pays. Je crois qu'il est parfaitement évident que la section qui se trouve au nord du lac Supérieur pourrait être avantageusement retardée jusqu'à une

époque plus éloignée, et qu'il suffirait pour le présent de pousser la section de l'est jusqu'au Sault Ste-Marie. Les plaines fertiles de l'ouest sont séparées de l'est par une étendue de territoire stérile, dans la partie nord du lac, tandis que la ligne sur la côte sud traverserait les meilleures terres du continent,—quelques-uns des Etats les plus importants de l'union. Cela établi, ne serait-il pas préférable de prolonger immédiatement le chemin jusqu'au Sault Ste-Marie, de le relier au réseau des lignes américaines et de s'assurer ainsi, non seulement le trafic de notre Nord-Ouest mais encore une part considérable de celui de ces Etats ? Le fait est tellement évident au point de vue géographique que je crois inutile d'insister.

L'honorable premier ministre ne voulait pas alors construire de chemin de fer au nord des lacs. Il ne s'inquiétait pas de l'abolition du privilège de transit ; il consentait aussi à se rendre au Nord-Ouest par voie des Etats-Unis. Ce n'est qu'aujourd'hui, quand il n'y a aucun signe de difficultés avec les Etats-Unis, qu'il donne comme une des raisons principales de son chemin de fer, le danger de l'abolition du privilège de transit. Je crois que l'honorable premier ministre a commis une grande erreur en faisant tant de bruit autour de cette question. Il n'aurait pas dû en parler. Nous trouvons indubitablement de grands avantages à expédier les produits des Etats-Unis par nos ports de mer ; mais les Etats-Unis trouvent encore un meilleur bénéfice dans l'expédition de nos produits par leurs ports. Il fut un temps où les Américains auraient pu abolir le privilège de transit. Mais il y a longtemps de cela. Les Etats-Unis ont cherché à nous effrayer avec un tarif élevé, le tarif MacKinley que quelques Canadiens, je regrette de le dire, ont proposé comme moyen de forcer le Canada à faire une union commerciale avec les Etats-Unis. Les Américains sont convaincus aujourd'hui qu'une politique de coercition ne put réussir. Ils nous montrent plus d'amitié que jamais auparavant. Ils tiennent des conventions en faveur de la réciprocité et adoptent des résolutions favorisant des relations commerciales plus étroites. Le Michigan central qui traverse la province d'Ontario serait sérieusement affecté si le privilège de transit était aboli. Le Wabash et le Grand Tronc seraient dans le même cas. Puis il ne faut pas oublier que les Etats de la Nouvelle Angleterre ont intérêt à voir maintenir le privilège de transit et ils protesteraient très fortement s'il était aboli. Tous ces chemins de fer qui traversent le Canada contribuent à donner du trafic aux ports américains et à réduire les frais de transport des produits américains à destination des Etats de la Nouvelle-Angleterre. Les Etats-Unis ont essayé autrefois toutes sortes de politiques fiscales à l'égard du Canada. Aujourd'hui ils possèdent Cuba et les Philippines et ils sont obligés d'adopter une politique conciliatrice à l'égard de l'étranger. Le fait qu'ils se sont mis à faire de la colonisation de cette manière constitue une garantie de bonne conduite de leur part. Au sujet de cette question de privilège de transit le premier ministre a beaucoup appuyé sur ce que le "Sun", de New-York, en a dit autrefois. Conséquemment, je prendrai la liberté de lire un extrait de ce journal afin de montrer ce qu'il en pense aujourd'hui. Il y a quelques jours le "Sun" disait :

Sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, a prononcé le 30 juillet devant le parlement canadien à Ottawa un discours dans lequel il a engagé le ministère et le parti libéral en faveur du projet de construire le chemin de fer transcontinental du Grand-Tronc-Pacifique. M. R. L. Borden, chef des conservateurs, a répondu au nom de son parti, et il est évident que M. Borden a eu de beaucoup le dessus dans le débat. Le discours de sir Wilfrid était très long ; il couvrait en caractère solide une page entière des journaux.

Nous avons déjà parlé des mérites du chemin de fer proposé, mais il y a un point dans les discours de sir Wilfrid Laurier et de M. Borden, qui intéresse les Américains d'une manière plus directe, c'est celui concernant le privilège de transit que les Etats-Unis accordent aux marchandises canadiennes a travers les Etats-Unis. Les arguments de M. Borden sur ce point ont été beaucoup supérieurs a ceux de sir Wilfrid Laurier, tant aux point de vue des faits qu'au point de vue du patriotisme. Un des arguments de sir Wilfrid Laurier en faveur du chemin proposé s'adressait évidemment au sentiment national de ses compatriotes, c'est lorsqu'il a dit que "son gouvernement voulait être jugé par ses amis comme par ses ennemis sur le principe que le Canada devrait avoir un chemin de fer transcontinental avec têtes de ligne à des ports canadiens et entièrement construit en territoire canadien. Avec tout le respect dû à sir Wilfrid nous lui dirons que cela a beaucoup l'air de vouloir plaire à la galerie, et d'être un discours pour l'effet seulement. Les Etats-Unis n'ont pas de chemin de fer direct d'une mer à l'autre, à moins que le "Sunset Route" dont le terminus de l'est est à la Nouvelle-Orléans, puisse être regardé comme un transcontinental. Nous avons des chemins de fer qui se font suite et se raccordent pour nous transporter d'un océan à l'autre, mais pas un transcontinental sous une seule administration. Mais bien que le Canada n'ait qu'un chemin d'un océan à l'autre tandis que nous en avons plusieurs, les Canadiens n'en peuvent pas moins partir de Vancouver et se rendre à Halifax sans passer sur notre territoire.

Partant de ces fausses prémisses, sir Wilfrid Laurier a prétendu que le Canada était à la merci des Etats-Unis, qui pouvaient abolir ou maintenir le privilège de transit sur les lignes américaines jusqu'aux ports américains.

Les expéditions actuelles du Canada par les Etats-Unis nous sont avantageuses, mais le Canada produit beaucoup d'articles dont une expédition plus considérable par les Etats-Unis serait à l'avantage des deux pays.

Ces extraits montrent que l'on s'occupe très peu, ou plutôt que l'on ne songe pas du tout, aux Etats-Unis, à abolir le privilège de transit, de sorte que cette excuse pour le nouveau chemin de fer ne vaut rien. Dans tous les cas les honorables députés de la droite qui ont pris la parole dans ce débat ont très peu touché à cette question soulevée par le premier ministre.

L'honorable premier ministre a dit que la partie est du chemin de fer coûterait au pays $12,000,000 et pas un sou de plus que $13,000,000, et que le coût de la division de l'ouest n'excéderait pas $3,780,000, mais je voudrais savoir pourquoi il n'est fait au contrat aucune mention des rampes, des courbes que le chemin devra avoir ? Il me semble que c'est un point très important. Supposons que ce chemin de fer ne soit pas construit avec des rampes et courbes satisfaisantes, la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique ne pourrait-elle pas dire plus tard qu'il lui est impossible de transporter du grain par ce chemin parce qu'il n'est pas construit suivant le type voulu ? Il me semble que le Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique serait justifiable de prendre cette attitude. D'un côté, le ministre des Finances prétend que le gouvernement va construire un chemin de fer à bas prix et il fait ses calculs en conséquence. De l'autre, le ministre de l'Intérieur nous a dit que ce sera un chemin de fer de première classe pouvant faire concurrence, pour le transport du grain, aux meilleurs chemins de fer américains.

J'ai fait moi aussi, M. l'Orateur, des calculs au sujet du coût du chemin de fer, et je ne crains pas de donner mes chiffres en détail et de les soumettre à la critique. La première évaluation que j'ai faite était, je crois, un peu élevée ; j'avais calculé l'intérêt à 3½ pour 100. Je crois cependant que le gouvernement sera obligé de payer plus de 3 pour 100. Il faudra emprunter beaucoup d'argent à fois, et avec les frais de courtage et autres dépenses, je crois que le coût dépassera 3 pour 100. Je ne sais pas s'il s'élèvera à 3½, mais je crois qu'il ira à bien près de 3¾.

On a beaucoup parlé aussi du coût du chemin depuis Moncton jusqu'à Winnipeg. Un député ministériel qui a péroré aujourd'hui en a estimé le coût à $35,000 par mille. J'ai pris des renseignements et je ne crois pas qu'il soit possible de construire pour ce prix un chemin de fer comme celui que l'on veut construire, avec des rampes et des courbes assez douces pour permettre de transporter le grain économiquement. Il ne faut pas oublier que ce chemin de fer traverse les rivières à angle droit. Il y aura un très grand nombre de ponts à y construire ; le pays, à plusieurs endroits, est rocheux ; il y a aussi des chaînes de collines et des marais que le chemin devra traverser à angle droit, de sorte que je ne crois pas qu'il puisse être construit pour moins de $40,000 par mille. Je crois que c'est ce qu'il coûtera. Si l'on estime la distance entre Moncton et Winnipeg à 1,825 milles, à $40,000 par mille, cela nous donne un total de $73,000,000. En calculant l'intérêt à 3¼ pour 100 pendant 7 ans, à intérêt composé tous les ans—et à ce sujet je puis dire que je n'ai pas demandé l'aide d'un actuaire comme a fait le ministre des Finances, j'ai simplement calculé seul, comme j'ai habitude de le faire, dans les opérations journalières et de la manière qu'on m'a touojours enseigné, et non pas embrouillé les chiffres comme le ministre des Finances—en calculant donc à 3¼ l'intérêt sur $73,000,000 pendant 7 ans (l'intérêt composé ajouté chaque année) j'arrive à la somme de $18,317,345. Il y a encore trois autres années pendant lesquelles il faudra tout probablement payer l'intérêt, et dans ce cas-là, il nous faudra débourser la somme de $25,513,282.

Nous cédons ensuite ce chemin au Grand Tronc pendant 40 ans à raison de 3 pour 100. Or, supposons que le revenu du chemin soit suffisant pour payer ce 3 pour 100, ce dont je doute beaucoup, car je crois que l'entretien du chemin absorbera tout le revenu et que le Grand Tronc-Pacifique ne pourra pas payer le 3 pour 100, mais même s'il pouvait les payer, le pays aura toujours à payer 3¼ pour 100 pendant 40 ans, ce qui fait encore une dépense de $7,300,000. Les cinq années de construction calculées comme deux années et demie et à 3¼ pour 100 d'intérêt composé, sur $73,000,000, donneront $6,086,715.

Puis, il y a la section des montagnes. Le premier ministre a déclaré dans cette Chambre que la longueur de la section des montagnes serait de 600 à 700 milles. Le ministre des Finances a dit moins, mais je porte l'estimation du premier ministre à 650 milles. En calculant à raison de $30,000 par mille nous arrivons au chiffre de $19,500,000 pour le coût de la construction, plus l'intérêt sur cette somme durant sept ans à 3 pour 100 (composé chaque année, qui s'élève à $4,482,540). Puis, pour trois années additionnelles, formant en tout dix ans, nous avons $6,706,368 d'intérêt.

J'estime le pont de Québec et les points terminaux à $5,000,000 et ceci forme un total de $125,606,365, sans compter la dépréciation provenant du fait que la ligne sera parallèle à l'Intercolonial.

Puis nous avons un passif, ou ce que l'on appellerait peut-être un passif indirect en ce qui concerne la garantie des obligations de la section des montagnes 650 milles à $30,000 par mille, soit $19,500,000, et 1,150 milles de la section des prairies à $13,000 par mille, faisant $14,950,000. Ces deux garanties s'élèvent à $34,450,000. Ceci donne un grand total de $160,056,365 y compris la dépense en argent et le passif ou, en d'autres termes, en ne tenant pas compte du passif mais seulement des paiemnts en argent, une créance de $114 contre chaque famille du Canada, en comptant cinq personnes par famille.

Je tiens à dire, pour faire voir l'énormité de cette entreprise, que le capital versé de toutes les banques munies de chartes en ce pays ne s'élève qu'à $76,660,301, tandis que ce projet de chemin de fer, d'après mes calculs, coûtera $125,606,365, laissant un excédent de $48,946,064 sur le capital versé des banques chartées.

On a parlé des produits canadiens qui seront transportés sur cette ligne et l'on a

cité deux articles, les articles 43 et 44, comme étant les "articles pieux", et je crois qu'ils le sont dans toute l'acception du mot. Je crois qu'ils ne sauraient être appliqués. Je ne crois pas qu'il soit possible en vertu de ces articles d'obliger le Grand-Tronc-Pacifique à transporter du grain de Winnipeg à Saint-Jean ou à un port canadien, et je crois qu'il n'en fera rien.

Je voudrais aussi attirer en passant l'attention sur le fait que la distance de Montréal à Saint-Jean par le chemin de fer Pacifique Canadien est de 481 milles. De Montréal à Saint-Jean par la Rivière-du-Loup et Edmundston il y a 585 milles par la ligne qui existe aujourd'hui, et je ne crois pas que le gouvernement, s'il construit cette voie ferrée à travers le Nouveau-Brunswick, puisse avoir une ligne plus courte de Montréal ou de Lévis à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, que les lignes existantes. Il y a un point dont l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a parlé au cours de ce débat. Il a fait remarquer d'une façon saisissante que M. Hays, devant le comité des chemins de fer, était prêt à faire presque tout ce que le comité aurait voulu.

Il était prêt à promettre de consruire le chemin n'importe où et partout, en tout temps et n'importe quand, et à changer son tracé à la demande de n'importe qui, et à l'allonger de mille milles sur un simple signe de certains membres du comité.

Comme l'honorable député d'Hamilton l'a démontré, telle était l'attitude de M. Hays devant le comité des chemins de fer, et bien que M. Hays fut prêt à prolonger son chemin de fer jusqu'à Québec ou jusqu'aux provinces maritimes, plus tard, dans le cours de la journée, il était en bas, à conclure avec le très honorable chef du gouvernement un marché en vertu duquel le gouvernement doit construire le chemin et assumer toute la responsabilité du coût de sa construction.

Il y a aussi une autre question dont nos honorables amis de la droite n'ont guère parlé, et c'est l'arrangement conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique quant au droit de parcours sur le chemin de fer Intercolonial depuis Moncton jusqu'à Halifax et Saint-Jean. On a dit, et avec beaucoup de raison, que ce programme du gouvernement, lorsqu'il sera mis à exécution contrôlera dans une grande mesure le programme du chemin de fer Intercolonial. Je me souviens que lorsque l'on a soulevé, il y a quelques années, la question de vendre l'Intercolonial à une autre compagnie de chemin de fer, lorsque l'on a prétendu que le chemin de fer Pacifique Canadien pourrait exploiter le chemin de fer Intercolonial plus avantageusement que le gouvernement, les gens des provinces maritimes se sont énergiquement opposés à une proposition de ce genre. Je le demande, est-ce que la proposition actuelle ne donne pas à la Compagnie du Grand Tronc autant de contrôle sur le chemin de fer Intercolonial que le chemin de fer Pacifique Canadien en aurait eu alors ? Est-ce que le Grand-Tronc ne droit pas en assumer le contrôle ?

La question du paiement de 3 pour 100 sur le capital dépensé pour cette voie ferrée est une question très importante, et je me suis demandé si le gouvernement espère réellement que le chemin de fer paiera cet intérêt. La Compagnie du chemin de fer Grand Tronc-Pacifique devra payer les frais d'entretien, les appointements des employés, etc., et il faut qu'elle mette sur la voie un matériel roulant de la valeur de $5,000,000, ce qui, au prix actuel des locomotives, wagons à marchandises et voitures à voyageurs, équivaut à dire qu'elle y mettra 100 locomotives, 3,000 wagons à marchandises et 60 voitures à voyageurs. Aux prix actuels, ce nombre de locomotives, de wagons à marchandises et de voitures à voyageurs s'élèverait à $5,000,000. Le loyer ordinaire exigé par un chemin de fer de la part d'un autre pour une locomotive est de $10 par jour, pour un wagon fermé à marchandises, 75 sous, et pour une voiture à voyageurs, $4. Cela donne un loyer total, sur la base du nombre des locomotives, wagons à marchandises et voitures à voyageurs que j'ai mentionnés, de $3,490 par jour. J'aimerais pouvoir saisir le sens de ce qui est dit dans le contrat au sujet des prix que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique exigera pour le loyer de son matériel roulant devant être employé sur le chemin de fer, et je voudrais demander si cette compagnie ne peut pas exiger à peu près tout ce qu'elle voudra. Si elle exige les prix que j'ai mentionnés et dont le total est de $3,490 par jour, cela fera pour un an $1,273,850, ou 3 pour 100 sur $40,000,000. Maintenant, j'arrive à ce qui est peut-être la partie la plus importante de cette discussion—la question des prix de transport. J'ai dit que le gouvernement a en grande partie étayé sa cause sur le privilège de transit et sur la possibilité de transporter le grain de l'ouest, et j'ai remarqué que les membres du gouvernement qui ont parlé sur cette question n'ont parlé qu'avec la plus grande circonspection du privilège de transit. Je remarque de plus qu'à une ou deux exceptions près, les membres du gouvernement qui ont parlé n'ont guère touché à la question du coût du transport du grain. Cependant, l'honorable ministre de l'Intérieur a osé l'aborder, et il l'a fait avec le courage d'un Napoléon.

Vous l'avez remarqué, il arrive souvent que lorsqu'il exprime son opinion sur une question de droit, un avocat fait bien attention à ce qu'il dit, mais sur une question comme celle-ci, question importante s'il en fût, l'avocat a exprimé son opinion d'une façon très téméraire. L'honorable ministre de l'Intérieur nous a donné deux ou trois exemples de la manière dont il a calculé cette affaire de transport. Il a constaté quelque part—j'ignore comment il

a pu constater cela—mais il a dit qu'il a constaté que le grain est transporté de Kansas City à Chicago, à raison de 5 sous par cent livres. Je crois qu'il a cité la page du livre où il a trouvé cette déclaration. Ce livre ne se trouve pas à la bibliothèque: pourtant, j'aurais bien désiré le trouver afin de constater comment on y explique cette déclaration, car, de fait, ce ne sont pas là les prix de transport entre Kansas City et Chicago. Le prix entre Kansas City et Chicago est de 14 sous par livre et non de 5 sous, et je ne crois pas qu'il ait été de moins de 12 sous depuis longtemps. Cela fait plus de 1½ sous par tonne et par mille. L'honorable ministre de l'Intérieur a dit ensuite que si le grain peut être transporté—et il a étayé sa cause là-dessus—de Kansas City à Chicago, moyennant 5 sous par cent livres, il peut l'être de Winnipeg à Saint-Jean pour 11½ sous par boisseau. Il me semble qu'il devrait y avoir une limite à ce qu'un ministre de la Couronne doit dire en cette Chambre et faire connaître dans le pays. Je défie l'honorable ministre de produire quoi que ce soit qui puisse contredire ma déclaration et que le prix entre Kansas City et Chicago est de 14 sous par 100 livres et que le prix moyen n'est pas au-dessous de 12 sous par 100 livres. L'honorable ministre a aussi parlé des prix sur le New-York Central comme étant de 2½ sous par boisseau, mais plus tard il a dit :

J'ai causé avec un membre éminent de la Halle aux Blés de Winnipeg avant-hier et je lui ai demandé comment ce prix de 10·85 sous pourrait être comparé avec les prix qu'il paye maintenant entre Winnipeg et New-York par les lacs et par chemin de fer. Il me dit qu'en tenant compte du prix par les lacs et du prix par chemin de fer et d'un léger supplément d'assurance qu'il faut payer pour ce transport mixte, le prix entre Winnipeg et New-York est aujourd'hui de 16¼ sous.

Il dit en tête de la colonne que le prix du New-York Central est de 2½ sous et ici il dit que la déclaration qui lui a été faite par un membre éminent de la Halle au Blé de Winnipeg, comporte que le prix de Winnipeg à New-York est de 16½ sous par boisesau. Nous savons tous que le prix de partir de la tête des lacs jusqu'à Buffalo, ne dépasse pas 2 sous par boisseau ; 7½ sous ajoutés à 2 sous font 9½ sous et si vous retranchez 9½ sous de 16½ sous il reste 7 sous, ce qui, d'après ses propres chiffres, est le prix par boisseau entre Buffalo et New-York. Il admet donc lui-même, que le prix entre Buffalo et New-York est de 7 sous ; cependant, il estime le prix à 10.56 sous par boisseau sur le New-York Central. Il en arrive ensuite au chemin de fer Canada Atlantique et il estime ce prix à 10½ ou 11 sous par boisseau sur la base du prix exigé par le chemin de fer Canada Atlantique pour le transport du grain. Le prix exigé actuellement par le chemin de fer Canada Atlantique pour le transport jusqu'à Montréal est très réduit. Il y a maintenant très peu de grain à transporter vu que le 1er juillet toute la récolte de l'année dernière avait été expédiée, et les navires sur les lacs s'efforcent de se procurer un peu de fret pour le voyage de retour. Ils se font une concurrence ruineuse et c'est ainsi qu'ils ont réduit les prix à un taux très bas. En automne, lorsqu'il s'agira d'expédier la nouvelle récolte, le prix montera à 4 ou 4½ sous par boisseau entre Parry-Sound et Montréal. Le gouvernement a en grande partie étayé sa cause sur la supposition que le chemin de fer pourrait transporter le grain de Winnipeg à Québec, à Halifax et à Saint-Jean. Même si l'on pouvait transporter du grain sur cette voie ferrée dans les conditions les plus favorables qui existent sur les chemins de fer américains, pourrions-nous tenter de rivaliser avec eux quant à la modicité des prix si l'on tient compte des conditions climatériques qui existent en hiver dans le Canada septentrional et qui souvent diminuent de 25 à 33 pour cent la force motrice d'une locomotive comparativement à ce qu'elle pourrait faire dans des conditions plus favorables sur un chemin de fer américain, sans parler de la longueur du parcours de ce chemin de fer projeté ? Nous avons quelques exemples de ce que coûte le transport du grain. Il y a quelques années, une enquête a été faite par un comité spécial du Sénat ; la preuve a été publiée ; j'ai ici le témoignage rendu par M. G. A. Thompson, de Duluth, un homme bien renseigné sur le coût du transport du grain par eau et par chemin de fer. Voici ce que dit M. Thompson :

Il y a eu dans le prix du transport par voie ferrée une magnifique réduction, laquelle correspond au tableau que je vous ai montré ici ; mais parlons maintenant des prix par eau. Nous constatons que sur le canal Erié le prix est de beaucoup moins élevé. Voyons ce qui en est au sujet des lacs. A la décharge du lac Supérieur, les comptes sont tenus très régulièrement, et en 1896, la moyenne du prix reçu pour le transport du fret qui est passé par les canaux à la décharge du lac Supérieur a été de 91-100 de millime. On peut affirmer approximativement qu'en général le coût du transport en eau profonde n'est que [illegible] du coût moyen du transport en chemin de fer. Permettez-moi de faire une analyse un peu plus élaborée de ces chiffres. Durant cette même année, d'après une déclaration faite à une assemblée de la Lake Carriers' Association, le prix moyen du transport du fret sur tous les grands lacs n'était que de 85-100 de millime, et cela principalement parce que, dans quelques-uns des chenaux en aval, l'eau était plus profonde que dans le canal Sainte-Marie et quelques-unes des décharges de cette région. Examions maintenant quelles sont les limites extrêmes de la concurrence afin de découvrir quel est le mode de transport connu qui soit le moins dispendieux. Une série d'expériences faites avec soin sur le chemin de fer du Grand Tronc ici, au Canada, il y a quelques années, a démontré que le coût réel du transport, abstraction faite de l'intérêt sur les obligations, etc., était de 5 millimes par tonne et par mille. La moyenne du coût réel en 1896, sur les chemins de fer des Etats-Unis, a été un peu plus élevée que cela, étant de près de 6

millimes par tonne et par mille. Il y a quelques chemins à charbon où, virtuellement, toutes les charges sont portées par la seule force de la gravité, les locomotives ne servant qu'à remonter les wagons vides, et sur ces chemins la moyenne du coût est de 3½ millimes par tonne et par mille ; mais le prix le plus modique pour le transport sur les voies ferrées ordinaires est de 4 millimes par tonne et par mille.

Sir MACKENZIE BOWELL : Est-ce que cela comprend le transport d'entier parcours et le transport local ?

M. THOMPSON : Oui. Le chemin sur lequel les marchandises sont transportées moyennant ce prix réduit est le chemin de fer Lake-Shore and Michigan Southern. Pour en revenir à l'anecdote que je commençais à vous raconter au sujet des deux présidents de chemin de fer, je puis mentionner le nom de l'un d'eux. L'homme de l'ouest était M. James Hill, président du Great Northern. Il dit : " J'ai moi-même construit des navires à vapeur. Ces navires ont un tirant l'eau égal à la profondeur du canal au Sault. Cela était avant l'ouverture des grands canaux. Ils portent 2,700 tonnes de fret ; ils font le trajet entre Duluth et Buffalo en trois jours et demi, et coûtent en moyenne $120 par jour. Or, en chiffres ronds, presque aussi exactement que l'on peut l'énoncer, la distance entre Duluth et Buffalo est de 1,000 milles, et en calculant cela, on constate que le coût est de quinze millièmes de sou par tonne et par mille. Si l'on réduit cela en chiffres que les hommes d'affaires comprennent mieux qu'ils ne peuvent comprendre ces prix microscopiques, cela équivaut à un vingt-septième de quatre millimes et c'est là absolument le coût réel du transport du fret sur les grands lacs. C'est-à-dire que nous faisons sur les grands lacs moyennant $1 ce que le chemin de fer le mieux situé des Etats-Unis ne saurait faire à moins de $27. Donc, sans que je pénètre plus avant dans ces chiffres—je pourrais en citer durant des heures—si cela était nécessaire—vous conviendrez avec moi que le transport par eau coûte moins cher et que, conséquemment, si l'économie du transport est le principal facteur de la prospérité des nations, le pays qui agrandira ses voies de communication fluviales et leur donne tout le développement possible fera pour ses citoyens, ses producteurs et ses consommateurs la meilleure chose qui puisse se faire. Mais nous n'en sommes pas à la fin de ces questions intéressantes.

Or, M. l'Orateur, j'aimerais à soumettre à la Chambre un ou deux exemples des conséquences qui résultent du transport du grain à tant par tonne et par mille tel qu'exposé dans ce témoignage. Certains honorables députés ont parlé de cette question d'après la supposition qu'il n'y a pas de base de prix de revient en pareille matière. Ils ont procédé d'après la supposition que les chemins de fer ont été exploités au Canada et aux Etats-Unis depuis de longues années sans qu'on ait calculé ce qu'il en coûte pour transporter le grain et ce qu'il leur faut payer pour la détérioration, pour le charbon, pour les salaires des employés et pour tout ce qui est nécessaire à l'exploitation d'une voie ferrée. Ce rapport dit que les chiffres cités par M. Thompson ne comprennent pas l'intérêt sur les obligations. Or, s'il était possible de forcer ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à transporter le grain depuis les Territoires du Nord-Ouest jusqu'aux ports de mer, je voudrais démontrer ce qu'il en coûterait aux gens du Nord-Ouest, en basant mes calculs sur le coût réel du transport. Ainsi que le chef de l'opposition l'a démontré hier, il en coûte cinq millimes par tonne et par mille au chemin de fer du Grand Tronc pour transporter des marchandises lorsqu'il a des chargements de retour et du trafic en abondance. Je calculerai d'abord à cinq millimes par mille et par tonne, puis je calculerai à 4 millimes par tonne et par mille, bien qu'il soit tout à fait certain que ce nouveau chemin ne pourra jamais atteindre sous ce rapport la position occupée par les meilleures voies ferrées américaines, et M. Thompson dit dans son témoignage que les voies ferrées les mieux situées aux Etats-Unis peuvent faire le transport à raison de 4 millimes par tonne. Je ferai le calcul à raison de 5 millimes ou de ½ sou par tonne et par mille. De Winnipeg à Québec, la distance est de 1,425 milles, et à 5 millimes par tonne et par mille, cela ferait $7.12½ par tonne, soit 36 sous par 100 livres. Le prix actuel de Winnipeg à Port-Arthur est de 10 sous par 100 livres et de Port-Arthur à Montréal, de 8 sous par 100 livres. Je suppose que le prix de Port-Arthur à Montréal n'est pas de 3½ sous par boisseau, ce qui est un prix réduit, mais je prends 5 sous par boisseau comme étant le prix de Port-Arthur à Montréal, car je sais que c'est là le prix courant dans les conditions normales cette année. Donc, le prix de Port-Arthur à Montréal est de 8 sous par 100 livres, et le prix de Wininpeg à Montréal serait de 18 sous par 100 livres. Le prix pour le parcours total en chemin de fer de Winnipeg à Québec serait de 36 sous par 100 livres, tandis que le prix actuel de Winnipeg à Montréal est de 18 sous par 100 livres, ce qui laisse en faveur de Montréal une différence de 18 sous par 100 livres comparativement à tous les prix qui pourraient être exigés par la nouvelle voie ferrée pour le transport jusqu'à Québec. Cela veut dire qu'un boisseau de blé qui vaut maintenant 85 sous à Winipeg, ne vaudrait plus que 74.20 sous s'il était transporté par cette nouvelle voie ferrée.

Si nous avions un trafic d'exportation de 50 millions de boisseaux de blé, et s'il nous était possible de faire converger tout ce trafic vers ce chemin de fer, alors cela représenterait, à une perte de 18 cents par 100 livres, $5,400,000 pour les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest, au taux de ½ cent par tonne par mille. A 4-10 de cent par tonne par mille, au lieu de 5-10, le taux se trouverait être $5.70 par tonne de Winnipeg à Québec, soit 28½ cents par 100 livres, et c'est là une différence de 10½ cents par 100 livres en faveur du taux actuel jusqu'à Montréal. Cela représenterait, pour un trafic d'exportation de 50 millions de boisseaux, une perte de $3,150,000 pour les cultivateurs de l'ouest. Si nous essayons main-

tenant de diriger vers Saint-Jean, par cette nouvelle ligne, 25 millions de boisseaux de blé, sur la base de ½ cent par tonne par mille, il y aurait pour ces 25 millions de boisseaux une perte de $14,350,000, et à 4-10 de cent la perte serait de $3,000,000, en nous basant sur le taux actuel de 18 cents par 100 livres de Port-Arthur à Montréal. L'idée de transporter du grain de Winnipeg à Québec par cette route serait tout aussi rationnelle que si le Pacifique Canadien parlait de transporter du grain du Winnipeg à Montréal en concurrence avec la voie fluviale ; avec cette exception, toutefois, que ce nouveau chemin de fer pourrait peut-être offrir une meilleure voie de transport, et c'est là le seul avantage que le Grand-Tronc-Pacifique pourrait avoir sur le Pacifique Canadien. Mais, dans tous les cas, jamais le Pacifique Canadien ne songerait à entreprendre pareille chose. J'ai calculé ce que pourrait bien représenter le transport de ce blé à Saint-Jean, N.-B., et j'ai pris note du fait que s'il est possible d'en effectuer le transport jusqu'à Halifax, il faut compter 100 milles de plus, soit des frais proportionnellement plus élevés. J'ai déjà donné lecture à la Chambre d'un relevé faisant foi qu'il en coûte $120 par jour pour tenir en service un bateau pouvant transporter jusqu'à 90,000 boisseaux de blé, et l'on peut ainsi voir combien minimes sont les frais d'entretien d'un chemin de fer.

On a dit qu'on peut transporter du grain de Port-Arthur à Port-Colborne ou Buffalo, sur un de ces gros navires pouvant recevoir jusqu'à 250,000 boisseaux, à un taux allant de 1¼ de cent à 1½ de cent par boisseau. Mais je crois que le grain peut être transporté sur une distance de près de 1,000 milles, de Port-Arthur à Port-Colborne, à 1 cent par boisseau, et de Port-Colborne à Montréal pour 2 cents de plus, soit 3 cents par boisseau pour toute la distance par eau séparant Port-Arthur de Montréal. A ce propos, il me semble que le gouvernement devrait immédiatement s'occuper d'outiller convenablement Port-Colborne, en y construisant des élévateurs et en dotant ce port de toutes les améliorations nécessaires, afin de nous mettre en mesure de lutter avec Buffalo, car le grain devra finir par arriver à l'un ou l'autre de ces deux ports.

Le premier ministre a parlé de la possibilité de transporter les produits du Nord-Ouest par ce Grand-Tronc-Pacifique, mais l'honorable député de Wellington (M. Guthrie) a admis avec candeur qu'il n'était pas possible de transporter de grain à Québec par ce chemin. Il a dit qu'il y aurait autre chose à transporter. J'aimerais que l'honorable député vienne me dire si le pays a jamais demandé qu'on construise un chemin de fer pour transporter nos produits manufacturés dans le Nord-Ouest ? Quel est donc le trafic destiné à ce nouveau chemin de fer, auquel on ne puisse pas déjà faire face sans augmentation de matériel roulant, ou de capital ou autre chose ? Ce chemin n'abaissera pas d'un seul sou les frais de transport des produits manufacturés. Les chemins que nous avons déjà pourraient transporter six fois plus de ces produits qu'ils ne le font actuellement.

Le très honorable premier ministre a beaucoup appuyé sur l'importance du chemin projeté pour l'envoi de produits manufacturés au Nord-Ouest. Je vous demande la permission de vous lire ce qu'il a dit à ce sujet :

> Pendant deux ou trois générations et peut-être plus, ces nouveaux colons se livreront à la production des céréales, et cela, probablement, à l'exclusion de toute autre culture. Ils auront besoin de tout ce qui est en usage chez les hommes civilisés. Il leur faudra des vêtements, des meubles et des articles fabriqués de tout genre. Alors, que faut-il faire, M. l'Orateur ? Permettrons-nous à nos voisins, les Américains, de subvenir aux besoins de ces colons, ou bien construirons-nous un chemin de fer qui mette nos fabricants d'Ontario et de Québec en mesure de répondre aux demandes de ces populations ? Parmi ces besoins il en est un qui prime tous les autres, c'est celui lu bois de construction. Il faut à ces populations du bois pour la construction de leurs maisons d'habitation, de leurs granges, de leurs étables et de tous leurs bâtiments. Ce bois, où se le procureront-ils ? Ce n'est certes pas dans la partie du pays qu'ils habitent et qui est le théâtre de leurs travaux, puisque, dans cette contrée, le bois de construction manque.
>
> Mais, heureusement pour nous, les autres parties du chemin, celle qui se trouve comprise entre Moncton et Québec, et celle qui traverse les montagnes Rocheuses, son riches en essences de tout genre; et du moment que le chemin sera en exploitation, il s'établira un commerce important entre toutes les régions qu'il traversera.

J'ai parlé assez au long, M. l'Orateur, de la question de transit et du transport du grain, et j'aimerais maintenant à dire quelques mots du transport du bois. Le premier ministre parle de transporter le bois du Nouveau-Brunswick pour que les cultivateurs du Nord-Ouest puissent se construire des granges. J'aimerais à savoir ce que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), qui se connaît en ce genre d'affaires, peut bien penser de tout cela. L'honorable député de Norfolk-nord s'est déjà aventuré, en quête de bois, jusqu'au district de Témiscaming, dans le nord de l'Ontario, mais il a jugé qu'il valait mieux s'arrêter là et qu'il était imprudent d'aller plus loin. Le prix du pin ordinaire, à Winnipeg, est aujourd'hui de $19 par mille pieds, et le coût seul du transport à partir du Nouveau-Brunswick jusqu'aux prairies au delà de Winnipeg dépasserait le prix de vente de ce bois à Winnipeg. Chacun sait qu'on ne peut guère transporter du bois sans qu'il en coûte beaucoup, car c'est là un article à la fois bon marché et volumineux; et cependant le premier ministre conseille aux gens du Nouveau-Brunswick d'envoyer du bois par ce chemin, afin que les colons du Nord-Ouest puissent se construire de granges. Eh mais, la région du Lac des Bois, qui n'est qu'à un peu plus de 100 milles à l'est de Winni-

peg, est couverte de bois, et il n'y aura pas une seule pièce de bois envoyée du Nouveau-Brunswick au Nord-Ouest, soit une distance de 1,600 milles. Je ne mentionne cela qu'afin de faire voir l'étrangeté de quelques-uns des arguments auxquels ces honorables messieurs de la droite ont recours dans la discussion de cette question.

Je porte beaucoup d'intérêt à la question de tirer tout le parti que nous pourrons de notre route du Saint-Laurent. On se demande souvent comment il se fait qu'il passe si peu de trafic par nos canaux, et que notre grande route du Saint-Laurent n'est pas plus utilisée qu'elle ne l'est. Eh, bien ! M. l'Orateur, la réponse est bien simple. Pendant de longues années, nous n'avions pas de bateaux canadiens sur les lacs, ou du moins nous en avions très peu, pour le transport du grain de l'ouest. Les Etats-Unis avaient le monopole de ce trafic, et le grain a pris la route de Buffalo. J'ai ici une lettre qui m'a été écrite le 3 juin 1899 par feu M. George H. Bertram, autrefois membre de cette Chambre. M. Bertram, soit comme député ou comme homme d'affaires, a toujours demandé que cette question des transports fût envisagé d'une façon très large. Il dit dans cette lettre :

Je suis parfaitement convaincu, quant à moi, et après avoir étudié toute la question, que la route du Saint-Laurent par voie du canal Welland finira par être la grande route de l'avenir, quant aux taux, à condition qu'il y ait suffisamment de bateaux canadiens, et à condition aussi qu'il y ait à Montréal toutes les facilités nécessaires pour recevoir et exporter le grain de l'ouest.

Je suis absolument d'avis que la nécessité s'impose plus que jamais d'augmenter le nombre et le tonnage des bateaux canadiens faisant le transport du grain sur les grands lacs ; et je suis aussi d'avis qu'il est nécessaire que le gouvernement voit à créer, par des subventions raisonnables, une flotte canadienne qui soit parfaitement en état de transporter tout le grain du Nord-Ouest.

M. Bertram était fort en faveur que le gouvernement accordât une prime sur le tonnage net des bateaux canadiens, en manière de compensation pour les droits sur les gréements de navires arrivant en ce pays, alors que les bateaux anglais ne paient aucuns droits. Il n'a pas réussi à convaincre le gouvernement du bien fondé de tout cela. D'autres députés ont fait valoir les mêmes arguments. Si le gouvernement se rangeait à cet avis, nous aurions bien plus de bateaux canadiens sur les lacs que nous n'en avons actuellement. Cependant, peu à peu, et grâce à l'initiative individuelle, nous nous créons une marine marchande. Nous avons fait venir cette année d'Angleterre, pour le service des lacs, treize nouveaux bateaux; beaucoup d'autres sont venus l'année dernière, et nous en avons construit trois cette année au Canada. Mais ce que le gouvernement devrait faire, c'est d'activer par des primes la construction de bateaux canadiens pour service sur les lacs ; et si nous pouvons réussir à nous créer une marine canadienne, nous devrions pouvoir au moins transporter notre propre grain, grâce aux améliorations effectuées dans nos canaux et cours d'eau depuis le haut des lacs jusqu'à Montréal.

Les conditions s'ont actuellement très encourageantes. L'augmentation de tonnage de la marine canadienne se fait voir d'une façon perceptible dans les chiffres de nos exportations. Sur ces dernières années, le tonnage total des navires océaniques, partis de Montréal depuis l'ouverture de la saison de navigation jusqu'au 1er août, a été chaque année comme suit : En 1900, 644,312 tonneaux ; en 1901, 719,082 ; en 1902, 726,820 ; et en 1903, 922,911 tonneaux. Mais ce qui est encore plus encourageant, c'est le tonnage total des navires arrivés de l'intérieur au port de Montréal, depuis l'ouverture de la navigation à aller au 1er août. Ces chiffres sont les suivants : En 1900, 774,729 tonneaux ; en 1901, 743,926 ; en 1902, 852,761 ; et en 1903, 1,956,949 tonneaux. Ainsi, l'on peut voir que ce que nous espérions obtenir depuis si longtemps, c'est-à-dire le développement de la route du Saint-Laurent et la diversion du trafic de Buffalo, commence à se réaliser. J'ai toujours soutenu que la route du Saint-Laurent finira par fixer les taux de transport, et qu'il n'y aura plus lieu à l'avenir de prétendre, comme nous l'avons fait dans le passé, que c'est au canal Erié et au chemin de fer New-York Central qu'il appartient de fixer ces taux. Ce que nous avons à faire, c'est d'outiller le mieux que nous pourrons notre route du Saint-Laurent, afin que nous puissions transporter notre propre grain en concurrence avec la route de Buffalo, et quand nous en serons arrivés là, on nous donnera aussi du grain des Etats-Unis à transporter, et cela jusqu'à nos propres ports. Le grain du Nord-Ouest est destiné inévitablement à sortir du pays par la voie des lacs et du Saint-Laurent ; ou par la baie Georgienne, et de là par chemin de fer jusqu'à Montréal. Et si le premier ministre voulait être patient, et consacrer tous ses efforts à l'amélioration de la route du Saint-Laurent, au lieu de nous imposer un chemin de fer jusqu'à Québec, il obtiendrait alors ce qu'il n'obtiendra jamais avec ce chemin de fer. Nous avons entendu dire qu'on avait pu transporter du grain jusqu'à Québec pour 3½c. le boisseau. Il n'y a aucun doute que Québec est destiné à devenir un grand port. J'ai autant d'admiration pour Québec que tout autre membre de cette Chambre. Mais nous ne devons pas nous laisser gagner à contracter dans le moment ces grandes dépenses, seulement parce que le ministre de la Justice et le premier ministre, qui tous deux reçoivent leurs mandats de Québec, se sont faits les défenseurs de ce projet. Si le gouvernement est désireux de faire queque chose qui soit réellement avantageux aux cultivateurs du Nord-Ouest, qu'il suive donc l'exemple du gouvernement du Manitoba, quand celui-ci a dit à la Compagnie du Canadian-Northern:

Il va vous falloir abaisser le coût du transport du grain depuis l'ouest jusqu'au haut des lacs de 2, 3 ou 4 cents par 100 livres. Quand cet arrangement a été fait, le taux était de 14 cents les 100 livres, de Winnipeg à la tête des lacs. Ce taux est maintenant tombé à 12 cents par 100 livres, et au 1er septembre ce sera 10 cents. Si ce gouvernement avait entrepris, dans le temps, de se renseigner sur la moyenne des taux, et qu'il eût dit au Grand Tronc : " Ce que vous avez à faire, c'est de nous soumettre une proposition, établissant que vous êtes prêts à transporter le grain à la mer pour 1, 2 ou 3 cents meilleur marché par 100 livres ", voilà qui aurait intéressé nos populations du Nord-Ouest et aurait gagné au gouvernement tous les suffrages. Ce nouveau projet n'améliorera en rien les conditions dans le Nord-Ouest. Les frais de transport, pour les cultivateurs de ces régions, ne seront pas abaissés d'un millionnième de cent. Mais qu'il en résulte ce qu'on voudra, cela aura fait naître dans tous les cas un débat fort intéressant, et certains députés favorables à ce projet nous ont donné quelques jolies démonstrations de la manière dont il fallait s'y prendre pour forcer les rivières à remonter vers leurs sources. Je suis déjà entré dans beaucoup de détails au sujet des taux de transport du grain, et je défie tout membre de cette Chambre de venir ici me contredire. Aucune voie de chemin de fer parallèle au Saint-Laurent ne peut lutter contre ce fleuve, et j'ai tout lieu de croire que la plus grande partie du grain du Nord-Ouest prendra dans un avenir prochain la voie de la baie Georgienne, ou du canal Welland et du Saint-Laurent, aussi bien qu'une bonne partie des récoltes de nos voisins des Etats-Unis.

Quand j'ai interrompue ce matin l'honorable député de Wellington (M. Gauthrie), en lui faisant observer que ce chemin ne pouvait pas lutter avec la voie d'eau pour le transport du grain, il a admis cela mais il a dit que les produits manufacturés iraient par ce chemin. Mais cela n'est d'aucun avantage pour nous ; les taux ne seront pas abaissés, car les chemins de fer que nous avons actuellement peuvent transporter bien plus de marchandises qu'on ne peut leur en offrir. Il a ajouté que cela ne nuirait en rien à l'Intercolonial, car le transport de l'ouest à destination des provinces maritimes prendrait toujours cette voie. Comment établit-il cela ? Le Grand Tronc enserre la province d'Ontario d'un véritable réseau de chemins de fer, et c'est au Grand Tronc que vont tous les produits manufacturés des villes et bourgs d'Ontario. Le Grand Tronc transportera tout cela à Québec sur son propre chemin, et ne donnera rien à l'Intercolonial. Il fera tout ce qu'il pourra, afin de gagner l'intérêt qu'il lui faudra payer au gouvernement.

On nous a dit aussi que si nous ne pouvions pas transporter du grain en été par ce chemin, nous allions pouvoir certainement le faire en hiver. Mais le grain de notre Nord-Ouest ou de l'ouest des Etats-Unis ne voyage pas beaucoup en hiver. Les taux de transport sont si élevés qu'on préfère attendre au printemps. C'est surtout en automne que tous les efforts tendent à faire sortir le grain du pays. Ce qui reste est gardé dans les élévateurs, et ces frais sont bien moins élevés que ne le seraient des frais d'exportation durant la saison d'hiver.

Le ministre de la Justice a dit que le jour n'était pas loin où la ville de Québec allait enfin obtenir justice. Je désire certainement voir cette ère de justice s'ouvrir pour Québec ; je crois que ce superbe port va bénéficier du transbordement du grain et du tonnage de plus en plus considérable des navires océaniques. Mais je soutiens, cependant, qu'il ne sera guère praticable d'envoyer du grain à Québec par cette route. Ce que le gouvernement devrait faire et ce que je conseillerais à l'honorable ministre de demander, c'est d'améliorer notre route du Saint-Laurent, de façon à ce que les navires puissent arriver aux ports de fleuve aussi aisément et sans plus de dangers qu'à aucun autre port de ce continent. Nous devons aussi améliorer nos canaux. Si nous procédons ainsi, il est sûr que Québec en retirera une bonne part de profit.

Le gouvernement n'a pas mandat de mener actuellement ce projet à bonne fin. Je crois qu'il devrait s'y prendre ainsi qu'il l'a exposé au commencement de la session, c'est-à-dire en nommant une commission. Le gouvernement est en quelque sorte ici un véritable fédéicommissaire, et je ne vois pas comment il pourra jamais se justifier devant le pays d'avoir hâté à ce point la réalisation de ce projet, sans s'être renseigné sur le coût du transport du grain et autres produits, et sans connaître les ressources du pays que ce chemin de fer doit traverser. Le gouvernement n'a absolument aucune connaissance des conditions du problème, en dehors des très maigres renseignements qu'il nous a communiqués, et par conséquent il ne saurait être justifiable de donner suite à ce projet.

On parle beaucoup de diversion du trafic, et de diriger le trafic de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est au lieu du sud ou nord, mais ici il n'y a pas lieu de considérer seulement des facilités de chemin de fer. En réalité, les chemins de fer n'occupent ici qu'une position subordonnée. Il nous faut ajuster notre tarif de telle sorte que les produits des Etats-Unis n'iront pas du sud vers le nord. Il nous faut ajuster notre tarif pour les industries canadiennes, et alors nous aurons tout le trafic que nous voudrons pour nos chemins de fer allant à l'est et à l'ouest. Les questions de politique fiscale et de politique de transport vont ensemble ,et le gouvernement fera bien de toujours considérer ces questions comme n'en formant qu'une. Je regrette d'avoir à dire que le gouvernement montre de la faiblesse sur la question du tarif, comme il a montré de la faiblesse sur la question en ce moment soumise à la Chambre. Il n'en aurait pas été de même

si le gouvernement s'en était tenu à son premier projet de nommer une commission pour s'enquérir au sujet de toute la question des transport. On nous a beaucoup parlé des dangers de l'agiotage.

On nous a parlé d'individus et de compagnies de prêts qui ont joué à la Bourse, mais j'aimerais à savoir si ces agioteurs ont jamais été plus loin que ce gouvernement, qui, il y a quelques semaines, en est subitement venu à la détermination de nous soumettre le projet qui est en ce moment en discussion. J'aimerais à savoir si l'on a souvenir que quelque chose du même genre ait jamais été entrepris par le gouvernement d'aucun pays civilisé. Si vous estimez à $125,000,000 le coût de ce chemin de fer, et que vous ajoutiez cette somme à notre dette publique, vous vous trouvez avoir une dette publique de $400,000,000. En comprenant les garanties dont nous prenons la charge, ainsi que les crédits votés à cette session, et qui s'élèvent à $65,000,000, en comprenant aussi la garantie des obligations du port de Montréal et la garantie des obligations du "Canadian Northern" nous nous trouvons encourir en une seule session une responsabilité de $237,350,465. Ce que je désirerais que fassent les honorables députés de la droite, dans la discussion de cette question, ce serait de nommer une commission chargée de s'enquérir de la quetion des transports. J'aimerais qu'on vienne nous dire pourquoi cette commission n'a pas été déjà nommée. On devrait nous donner les raisons qui ont pu porter le gouvernement à changer son attitude à cet égard. J'aimerais aussi les voir venir me démontrer, s'il le peuvent, que les chiffres que j'ai soumis sur le coût du transport du grain jusqu'à la mer sont inexacts. J'aimerais aussi à savoir comment on entend s'y prendre pour pouvoir transporter du bois du Nouveau-Brunswick jusqu'à l'ouest de Winnipeg, et comment le grain que le Grand-Tronc-Pacifique amènera des lacs prendra le chemin des ports de mer du Canada. J'aimerais que le gouvernement vienne nous démontrer comment les cultivateurs du Nord-Ouest vont pouvoir bénéficier le moindrement de ce projet. Où le grain et les autres produits du Nord-Ouest iront-ils, durant le temps qu'on sera à construire la section de l'est, et après que la section de l'ouest aura été construite ? J'aimerais aussi à savoir s'il est nécessaire, pour un grand projet national de ce genre, qu'une corporation quelconque vienne poser ses conditions à ce gouvernement ou à tout autre gouvernement et dire comment elle entend que ce chemin soit construit. Assurément, avant de nous lancer dans une grande entreprise de ce genre, nous aurions dû tout d'abord établir nos propres plans et devis et demander des soumissions, ainsi que la chose se pratique communément dans toutes les affaires bien entendues.

M. l'Orateur, je vous présente mes excuses pour avoir parlé si longtemps. Ce n'était pas du tout là mon intention. Avant de conclure, j'aimerais à dire qu'il y a deux choses qu'il est désirable que nous ayons toujours à l'esprit. En premier lieu, il nous faut faire en sorte que les produits du Canada arrivent à la mer par des voies canadiennes, et en second lieu il nous faut obtenir les taux de transport les plus bas possibles pour le producteur de l'ouest. Le résultat de la politique du gouvernement va être de faire prendre pendant des années à nos produits la voie de Chicago, car la ligne de Québec ne sera pas construite ; et quand bien même elle serait construite, elle ne pourrait pas desservir ce trafic. En outre, ce nouveau chemin ne réduirait en rien les frais de transport. Je serais heureux de voir quelques députés d'Ontario, comme par exemple mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie), venir prendre ici la défense de ce projet en se plaçant au point de vue des intérêts d'Ontario. Je m'intéresse surtout particulièrement aux efforts que font quelques-uns de mes amis de la droite, venant d'Ontario, pour défendre ce projet de donner à l'ouest toutes les facilités de transport nécessaires. Nous devons adopter une politique généreuse vis-à-vis du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Tel que ce projet se présente actuellement, la partie la plus répréhensible est celle qui a trait à la section de l'est. Cela est absolument impraticable ; cette section va devenir un véritable gouffre à argent, et finira par être un fardeau insupportable pour le pays. Ce que le pays demande, ce sont des facilités de transport et des taux plus bas pour le Nord-Ouest.

Ce chemin sera une charge des plus onéreuses pour le Nord-Ouest comme pour le reste du pays, et, pour ce qui est des taux de transport, il n'y aura pas la moindre diminution, si infinitésimale qu'elle soit. L'effet en sera de mettre l'Intercolonial sous le contrôle du Grand Tronc. La distance ne sera pas non plus probablement abrégée entre Montréal ou Québec et Saint-Jean ou Halifax. Quand même on réussirait à gagner 60 milles sur une longueur de chemin de 3,600 milles, cela ne constituera aucune différence appréciable. Le public ne s'est pas montré favorable à ce projet, et personne n'en a demandé la réalisation. Au contraire, il y a toute raison de croire que le pays y est opposé. Si le gouvernement avait réussi à abaisser les taux à 2 ou 3 cents les 100 livres, cela aurait donné beaucoup de satisfaction, sans compter que, au point de vue des affaires, c'eût été une excellente opération. La politique suivie en tout ceci par le gouvernement va avoir ce résultat que la partie ouest du chemin sera en opération plusieurs années avant la section de l'est. Un courant d'affaires va se diriger vers les Etats-Unis que nous n'avons pas dans le moment. Et même quand tout le chemin sera entièrement construit, on ne doit pas espérer qu'il pourra jamais lutter avec la voie d'eau pour le transport du

grain. Je désirerais aussi dire quelques mots des articles 42 et 43 du contrat, qui sont, ainsi que je l'ai dit, les deux articles patriotiques de ce contrat. Je tiens à faire observer, à ce propos, qu'il y a un différend entre le Grand Tronc et l'Intercolonial au sujet des termes mêmes de l'arrangement intervenu entre ces deux chemins de fer pour l'échange du trafic. Je crois que le Grand Tronc interprétera cet arrangement en s'en tenant strictement aux termes juridiques et techniques de ce contrat, et qu'on ne peut guère s'attendre à ce qu'il en soit autrement. Ce que je conseillerais ce serait d'améliorer notre route du Saint-Laurent, de manière à y faire converger le plus de trafic possible destiné à l'exportation, et quand cela sera fait, nous nous trouverons être en excellente position pour attirer à nous une bonne partie du commerce des Etats-Unis.

Ce n'est pas une question de parti. Elle est trop sérieuse pour qu'on manque de l'étudier avec impartialité et avec soin. Je demande encore une fois au gouvernement de reconsidérer la question de la division est de ce chemin. J'espère que dans l'intérêt du pays, au moins en ce qui concerne cette partie du projet, le gouvernement y regardera deux fois, laissera la question en suspens et fera faire par des experts des travaux qui puissent le mettre en état d'adopter un plan plus conforme, dans son ensemble, aux exigences de l'intérêt public.

M. J. G. HUGHES (King's, I.P.-E.) : M. l'Orateur, la lecture d'un certain article de journal et les renseignements que j'ai reçus d'autre source me portent à croire que la population de ma province ne saisit pas bien la question de ce chemin de fer transcontinental national. Je crois donc devoir travailler à faire disparaître cette fausse impression. A mon avis, le plus habile et le plus puissant discours qui se soit prononcé dans cette Chambre à l'encontre du projet en question, c'est celui de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Je crois que le discours qui a produit le plus d'effet dans le pays, c'est celui-là. Il ne faut pas attribuer cela uniquement au discours lui-même, mais aussi à ce que l'ex-ministre apartenait depuis plusieurs années au parti libéral et avait été membre du cabinet et ministre des Chemins de fer et Canaux durant sept ans. La partie la plus importante de ce discours, aux yeux de l'honorable ministre lui-même, sans doute, est celle où il a parlé avec le plus d'énergie, c'est lorsqu'il a allégué la précipitation injustifiable et sans exemple avec laquelle on avait présenté ce projet au parlement et au pays. Il a dit qu'aucun parti ni aucune province n'avait demandé de chemin de fer, qu'il n'en était pas besoin et qu'il ne pouvait comprendre quel motif avait déterminé le gouvernement à pousser ce projet de l'avant. Afin d'éviter toute méprise à ce sujet, je lirai, avec votre permission, un court extrait du réquisitoire prononcé par l'honorable député le 11 du courant.

Convaincu de l'énorme importance, de l'incommensurable grandeur de cette entreprise, sans parallèle peut-être dans l'histoire du Canada ; convaincu, dis-je, que jamais encore, depuis l'établissement de la Confédération, le parlement n'a été saisi d'une mesure grevant le pays d'aussi lourdes charges, le premier ministre a parfaitement compris que, s'il réussissait à faire sanctionner ce projet par le parlement, le pays, avant d'y donner son assentiment, voudrait savoir pourquoi le gouvernement a mis une précipitation si extraordinaire, si insolite, à faire voter une mesure de cette importance. Le premier ministre a bien compris la chose, comme l'eût fait, du reste, tout homme occupant la même situation ou revêtu des mêmes responsabilités, et voilà pourquoi, au seuil même de son discours, avant d'entrer dans le vif de la question, le chef du cabinet s'est efforcé de repousser l'accusation qui a dû se dresser dans l'esprit de presque tous les citoyens du pays, qui se sont demandés pourquoi on avait saisi le parlement de cette question avec tant de précipitation et sans mûre délibération. Il a donc voulu apporter une réponse à cette accusation, et je vais citer textuellement les propres paroles dont il s'est servi, quand il a abordé cet aspect de la question. Mais d'abord, il importe de signaler à la Chambre certaines omissions du premier ministre, en exposant sa ligne de conduite. Il ne nie pas que le gouvernement ait manqué d'apporter à l'étude de ce projet toute la délibération voulue ; il n'affirme pas que le gouvernement se soit adressé à toutes les sources légitimes de renseignements et qu'il ait cherché à étudier à fond par tous les moyens en son pouvoir, les conditions existantes dans les différentes parties du pays que ce chemin de fer doit traverser ; il ne vous dit rien sur l'urgence qu'il y aurait de se lancer, tête baissée, dans pareille entreprise ; il omet de vous dire s'il a eu recours aux lumières des têtes les plus sages du pays ; il ne nous dit pas s'il a demandé l'avis des experts sur les conditions du trafic qui pourrait justifier la construction de ce chemin de fer ; non, il est muet sur tout cela.

J'ai eu l'oreille ouverte, j'ai prêté attention à toutes les demandes formulées dans ce sens, et je dois avouer que je n'ai pas entendu de puissante clameurs en faveur d'une nouvelle ligne transcontinentale, d'un océan à l'autre. Je ne sais d'où a partie cette clameur qui a retenti aux oreilles des autres. Quant à moi, je dois dire qu'elle n'est pas parvenue à mes oreilles.

Je le dis sans crainte, il n'y a pas l'ombre d'une preuve que le peuple désirait ce chemin. Je commencerai par la Colombie Anglaise : cette province a-t-elle jamais demandé la construction d'une autre voie ferrée à travers les montagnes Rocheuses et aboutissant à Fort-Simpson ? Si cette demande a été faite, je ne l'ai pas entendue, et je voudrais qu'on me donnât la preuve de son existence.

Je ne doute pas que si ce projet doit être mis à exécution, la population de cette province aimera à voir ce chemin de fer traverser son territoire. Mais qu'on consulte les archives du ministère des Chemins de fer et Canaux et on verra quelles sont les voies ferrées que demande cette province. Parmi tous les projets qu'elle voudrait voir le parlement encourager et subventionner, on n'y trouvera pas celui d'un chemin de fer transcontinental. Qu'on consulte, dis-je, les archives du ministère

et l'on verra que ce que veut surtout cette province ce sont des chemins de fer, dans la partie sud du territoire, pour le transport des produits miniers. Voilà ce que veut la Colombie Anglaise et de quelque endroit que soit parti le cri en faveur d'une ligne comme celle que propose l'honorable premier ministre, il ne vient certainement pas de cette province.

Est-ce par Ontario que le cri a été poussé ? Avons-nous entendu l'expression du moindre désir de ce côté ?

Au cours de ses remarques, il a dit que la grande province d'Ontario, la Colombie Anglaise, les Territoires du Nord-Ouest, ne demandaient pas ce chemin de fer et que, de fait, les Territoires du Nord-Ouest avaient déjà assez de chemins de fer pour suffire aux besoins de leur population de 5,000,000 d'âmes. L'honorable député était-il de cet avis-là il y a quelques mois? Se trouvant sur la côte du Pacifique où il y a sept à huit mois il aurait dit, en réponse à une adresse de la chambre de commerce de Victoria, d'après les comptes rendus des journaux, et je suppose bien que les sentiments qu'il a exprimés s'accordaient avec ceux de la chambre de commerce à qui il s'adressait, il a dit, le 9 octobre :

Il n'y a pas, dans le monde entier, de pays plus fertile que les millions d'acres de terre du Canada que la charrue n'a pas encore entamés, et où aucun colon n'a encore pénétré. Des chemins de fer sont nécessaires pour ouvrir à la colonisation ces immenses étendues de terre. Si nous devons convier l'étranger à émigrer ici, il faut que nous lui assurions les voies de communication nécessaires. Cela veut dire que le Canada a encore besoin de plusieurs nouveaux chemins de fer, et le gouvernement devra en tout temps se considérer parfaitement justifiable de ne rien négliger pour en arriver à ces fins. Le courant de l'immigration vers le Canada ne fait que commencer à s'affirmer, et je suis d'avis que le temps n'est pas éloigné où cette immigration se fera plus considérable que jamais de la mère patrie.

Mais l'affluence de ces nouveaux colons nous offre de nouveaux problèmes. S'il doit s'ensuivre une augmentation de la puissance productive de notre sol, il nous faut aussi pouvoir donner à ces produits de nouveaux moyens de transport. Nous ne pourrons pas longtemps nous contenter d'une seule ligne transcontinentale, et je veux que nous en ayons une autre immédiatement. Cette nouvelle ligne ne pourra jamais être construite assez vite, et je fais tout ce que je puis, dans mon humble sphère, et sans crier la chose sur les toits, pour assurer cette construction.

Il y a ici, parmi ceux qui m'écoutent en ce moment, des jeunes gens, peut-être aussi des gens d'âge mur, qui verront le Canada traversé par trois ou quatre grandes voies transcontinentales. Et il n'y en aura pas trop alors.

C'était le 9 octobre. L'honorable député a-t-il changé d'avis un peu plus tard? Naturellement, jusque-là il ne pouvait avoir entendu parler de la résolution adoptée par la chambre de commerce de Truro, par celles d'Halifax et de Moncton, ni des opinions exprimées par les principaux marchands de Montréal et d'autres villes, ni des résolutions adoptées par la chambre de commerce de Toronto ni des nombreux articles parus au cours des mois précédents dans les journaux les plus importants du pays, ni enfin des expressions d'opinion venues de différentes corporations.

Mais le 24 novembre, l'honorable député était encore du même avis, il accordait un interview au correspondant du "Mail and Empire" qui lui demanda s'il croyait à la possibilité de prolonger le Grand Tronc jusqu'à la côte du Pacifique : à quoi, M. Blair répondit :

Ce sujet étant du domaine public, je dirai franchement que je savais ce qui se préparait. M. Hays m'en a parlé à plusieurs reprises, mais je n'ai pas cru devoir en dire un mot avant que la compagnie eût pris une détermination définitive. Je puis affirmer qu'à mon sens, le Nord-Ouest canadien et la Colombie Anglaise vont se développer assez vite d'ici à quelques années pour pouvoir alimenter trois lignes transcontinentales et je suis heureux de voir que le Grand Tronc cherche à avoir sa part de ce trafic. Le chemin qu'on construirait de Gravenhurst à North-Bay, à travers le Nouvel-Ontario, le Manitoba et les Territoires jusqu'à la côte du Pacifique par la rivière aux Pinsons, la rivière de la Paix—tracé que le Grand Tronc se propose d'adopter, je crois. C'est une entreprise considérable, mais on en a déjà mené une comme celle-là à bonne fin, et la chose peut encore se répéter.

A cette date-là, l'honorable député n'était pas d'opinion qu'il y avait assez de chemins de fer dans les Territoires du Nord-Ouest pour suffire aux besoins de leur population de 5,000,000 d'habitants.

Mais comme cela se passait il y a sept ou huit mois, il a peut-être jugé bon de changer d'avis depuis. Naturellement, tout le monde a droit de changer d'avis ; mais je vois que l'honorable député est resté dans les mêmes sentiments jusqu'au 13 juillet. Je crois qu'il s'opposait fortement à la prolongation de la ligne de Québec à Moncton, mais ses objections, même quant à cette partie-là, n'étaient pas insurmontables. Il n'avait pas de raisons particulières de s'opposer à la construction de la ligne de Québec à l'océan Pacifique ; sa lettre au premier ministre le fait bien voir. Voici ce qu'il disait le 13 juillet :

Je l'ai dit, je voudrais que le gouvernement se chargeât de construire lui-même toute la ligne et qu'il en fût propriétaire, mais ayant abandonné tout espoir à cet égard, je consentirais à ce que la compagnie la construisît elle-même, s'il y en a une assez bonne partie qui doive lui appartenir, et, par conséquent, puisque le Conseil a décidé de pousser l'entreprise immédiatement, je consens à ce que nous garantissions les obligations sur toute la ligne jusqu'à concurrence des trois quarts des frais de construction.

L'honorable député ne paraît pas s'opposer invinciblement à ce qu'on garantisse les obligations de toute la ligne, au moins de Québec à l'océan Pacifique. Il ne s'oppose pas au prolongement de la ligne de Québec à Saint-Jean, ou, du moins, il ne s'y oppose pas décidément, quoique plus tard, il ait

prétendu qu'elle serait parallèle à l'Intercolonial et lui ferait une concurrence ruineuse. Cependant, le 3 juin, au comité des chemins de fer et canaux, l'honorable député votait en faveur du prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Jean.

Or, à mon avis, si la construction de cette ligne de Québec à Moncton a pour effet de détruire l'Intercolonial, de le dédoubler en établissant une ligne parallèle, le même effet serait certainement produit par la construction de cette ligne jusqu'à Saint-Jean. Comme je l'ai dit, dans le discours qu'il a prononcé le 11 du mois courant, l'honorable député a insisté particulièrement sur sa principale objection contre cette partie de la ligne entre Québec et Moncton, et il a dit que cela détruirait l'Intercolonial. Je crois que les honorables membres de la gauche qui ont parlé depuis ont partagé en grande partie son opinion sur ce point jusqu'à hier soir. Je dois dire que la nuit dernière l'honorable chef de l'opposition a dit qu'il ne s'opposerait pas à la construction de la ligne de Moncton à Québec ou de Moncton à Lévis, ce qui est virtuellement la même chose, de sorte que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux est abandonné par ses amis du moins en ce qui concerne cette question. Or, si cette ligne était construite de Lévis à Moncton, détruirait-elle l'Intercolonial en établissant une voie parallèle à la sienne ? Si je comprends bien, elle ne pourrait lui nuire qu'en lui enlevant son trafic, et elle ne peut faire cela à moins que son chemin ne soit plus court et meilleur. La plupart de nos amis de la gauche disent qu'il est presque impossible, sinon tout-à-fait impossible, de construire là un chemin qui puisse être beaucoup plus court, et qu'il est presque impossible, sinon tout-à-fait impossible de construire un chemin qui soit l'égal de l'Intercolonial en ce qui concerne les rampes et les courbes. De sorte que, lorsqu'ils disent que ce chemin enlèvera le trafic de l'Intercolonial, et en même temps que ce ne sera pas un aussi bon chemin que le chemin de fer Intercolonial, ils prouvent trop et se contredisent. Mais pourquoi cette ligne détruirait-elle le chemin de fer Intercolonial? En vertu des arrangements qui ont été faits, elle livrera à l'Intercolonial le trafic transcontinental qu'elle apportera de l'ouest, trafic que le chemin de fer Intercolonial n'aurait pas et ne pourrait pas avoir par d'autres moyens, trafic qu'il n'a pas maintenant, qu'il n'a jamais eu, et en conséquence ce sera un avantage pour le chemin de fer Intercolonial. Naturellement, il n'enlèvera aucun trafic local à l'Intercolonial. Nul n'a prétendu cela et il n'enlèvera pas beaucoup de trafic d'entier parcours au chemin de fer Intercolonial. Au moment actuel, le chemin de fer Intercolonial et le Grand Tronc ont une convention qui durera plus de 99 ans et le chemin de fer du Grand Tronc est obligé de livrer à Montréal tout le trafic qu'il recueille dans la province d'Ontario et à tous les points situés à l'ouest de Montréal, et qui est destiné à des endroits situés à l'est de Montréal, au chemin de fer Intercolonial, et tant que durera cette convention, nulle autre voie ferrée ne pourrait enlever ce trafic à l'Intercolonial. Mais l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a dit hier soir qu'il n'était pas opposé à la construction d'un autre chemin entre Moncton et Québec, mais qu'il voudrait que ce fut un chemin de fer de l'Etat. Alors, si ce projet était mis à exécution, le gouvernement aurait deux chemins entre Québec et Moncton. Le gouvernement serait alors obligé de se multiplier pour fournir du trafic à deux chemins au lieu d'un. Est-ce que cela ne nuirait pas au chemin de fer Intercolonial, si quelque chose pouvait lui nuire ? En vertu de l'arrangement actuel, lorsque le chemin sera construit et affermé au chemin de fer Grand Tronc-Pacifique, le gouvernement n'aura plus à s'en occuper. La Compagnie du chemin de fer Grand Tronc-Pacifique devra se procurer du trafic pour ce chemin et le gouvernement pourra tourner son attention vers l'amélioration du chemin de fer Intercolonial et il le fera assurément avec autant de succès à l'avenir qu'il l'a fait par le passé.

L'honorable chef de l'opposition a déclaré hier soir qu'il ne s'oppose pas à la construction d'une ligne entre Québec et Winnipeg, mais il dit qu'il en ferait un chemin de colonisation. Assurément, il serait bon que le chemin fût construit de façon à en faire à la fois un chemin de colonisation et une voie transcontinentale. Pourquoi ne pas s'en servir dans ces deux buts ? Y aurait-il quelque objection à ce que l'on y transportât des marchandises à travers le continent tout en en faisant un chemin de colonisation ? Les membres de l'opposition qui ont parlé à ce sujet semblent être en faveur de la construction d'une ligne entre Winnipeg et North-Bay. Cela ne contribuerait nullement à nous faire atteindre le but que nous nous proposons. Le trafic que le Grand Tronc-Pacifique apporterait à North-Bay dans ces circonstances serait dirigé sur Montréal et Toronto et ensuite sur Portland. Est-ce que cela serait à désirer ? C'est ce que nous tenons à éviter. Si nous pouvons transporter ce trafic dans notre propre pays et l'expédier de nos propres ports, est-ce que cela n'est pas à désirer ? D'autant plus que le chemin entre Winnipeg et North-Bay couvrirait environ les trois quarts de toute la distance, n'est pas à propos de construire le dernier quart et de terminer ainsi le chemin jusqu'à Québec, port maritime sur le fleuve Saint-Laurent, vu surtout que ce chemin amènera Québec aussi près des champs de blé des Territoires du Nord-Ouest que Montréal l'est actuellement avec la ligne existante ? Outre cela, Québec est à à 180 milles plus près de l'océan que Montréal et le trafic passant par le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Québec devra ou être expédié de Québec ou être envoyé à quelque port des provinces maritimes. Ile ne peut

alors être expédié à un port étranger. Mais on a dit qu'il serait impossible de transporter du grain par cette ligne à partir des Territoires du Nord-Ouest. On a cité sir William Van Horne comme ayant dit quelque chose à l'effet qu'aucun chemin de fer ne consentirait à transporter du grain à partir des champs de blé du Nord-Ouest jusqu'à Montréal et aux ports océaniques. De fait, d'après la déclarations de l'honorable ministre de l'Intérieur et même d'après ce qu'a dit l'honorable chef de l'opposition lui-même, de grandes quatités de grain du Nord-Ouest sont transportées par chemin de fer. Bien que sir William Van Horne soit un homme d'expérience en matière de chemins de fer, il n'est pas le seul homme au Canada qui soit considéré comme une autorité en cette maitère. Il y a d'autres industriels de chemin de fer qui viennent immédiatement après sir William Van Horne, s'ils ne sont pas ses égaux. Il y a le gérant du chemins de fer du Grand Tronc, M. Hays, qui a certainement quelque expérience. Il y a M. Wainwright et M. McGuigan, qui secondent M. Hays dans l'administration du Grand Tronc, et ils prétendent que le grain peut être transporté par cette route. Ils font plus : ils sont prêts à mettre leur argent dans cette entreprise et à l'appuyer de leur réputation d'hommes d'affaires et d'industriels de chemins de fer, et d'après l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, ils mettront $28,000,000 de leur propre argent dans cette entreprise. Que le grain puisse être transporté ou non, il est certain que, de l'avis de ces hommes, il passera sur ce chemin assez de trafic pour permettre à cette compagnie de payer l'intérêt sur le coût de la construction durant quarante-trois ans sur cinquante. A mon avis, c'est là la preuve la plus convaincante qui puisse être fournie en faveur de la construction de ce chemin. Lorsque vous voyez une compagnie comme la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, lorsque vous voyez de compétents administrateurs de chemins de fer comme M. Hays et ses associés tenter une pareille entreprise et s'engager à exploiter la voie, à l'entretenir en excellent état d'efficacité, à payer tous les frais d'exploitation et à payer l'intérêt sur le coût de la construction durant quarante-trois ans, cela démontre, à mon avis, dans tous les cas, que cette ligne fera des affaires. Nous n'avons guère à nous inquiéter du genre d'affaires qu'elle fera. Il ne faut pas oublier qu'il y a en Canada d'autres genres d'affaires que le transport du grain. Il y a au Nord-Ouest une autre industrie qui ne le cède peut-être qu'à la culture du grain. Je veux parler de l'élevage des animaux. Les grands ranches des Territoires du Nord-Ouest ne font que commencer à être utilisés, et lorsque de meilleures voies de communication seront données aux éleveurs pour qu'ils puissent envoyer leurs animaux sur les marchés de l'univers, il se produira un énorme développement de cette industrie comme des autres industries de l'ouest. L'an dernier, dix millions de dollars valant de bétail ont été expédiées hors du pays, et une grande partie des animaux expédiés du Nord-Ouest n'a pu trouver assez de voies ferrées pour être transportée dans l'est, et je crois que 30,000 têtes ont dû être expédiées à travers les Etats-Unis et être transportées aux ports de mer par des chemins de fer américains. Est-ce là un état de choses qui soit à désirer ? Il est possible qu'il soit vrai que le grain, durant les mois d'été, prenne la route des lacs de préférence aux chemins de fer, mais les animaux ne peuvent être transportés par les lacs. Il faut que les animaux voyagent par voie ferrée sur tout le parcours, depuis l'endroit où ils ont été élevés jusqu'au port où ils sont embarqués, et en conséquence, il est nécessaire que nous avisions aux moyens de disposer de ce trafic considérable. Puis, il y a une autre industrie qui sera très importante en ce qui concerne cette voie ferrée, et en ce qui concerne les colons des Territoires du Nord-Ouest. C'est l'industrie du bois de construction. D'après les renseignements que j'ai reçus, d'après les renseignements qui ont été fournis à la Chambre et d'après les renseignements que nous possédons, il est impossible que les Territoires du Nord-Ouest puissent être colonisés, que des colons puissent s'y rendre et s'y fixer, à moins qu'ils ne puissent avoir le bois nécessaire pour construire leurs maisons, leurs granges et les autres bâtiments qui leurs sont nécessaires. Lorsque ce chemin sera construit, il passera à travers les grandes régions boisées du nord d'Ontario et de Québec, et à travers les régions montagneuses de la Colombie Anglaise, et il pourra transporter du bois de construction pour les colons de la plaine. Ceci seul fera surgir d'importantes industries. L'établissement de scieries sur les rivières du nord d'Ontario et de la Colombie Anglaise, où ce bois sera débité, donnera du travail à des milliers d'ouvriers et facilitera le placement de milliers de dollars.

Mais le point qui intéresse le plus la province que j'habite, ainsi que les autres provinces, je suppose, est l'aspect financier de la question, et c'est là le point qui a été le plus dénaturé par les honorables membres de la gauche. Le ministre des Finances a traité cette question assez longuement et tous ceux qui l'ont écouté avec attention devraient être assez bien renseignés sur le côté financier de cette proposition. Je n'ai pas besoin de dire que les déclarations de l'honorable ministre des Finances seront assez généralement acecptées en cette Chambre et dans le pays.

Il a démontré d'une façon concluante que $13,750,000 maintenant placés sur des valeurs portant intérêt fourniront tout l'argent nécessaire pour couvrir toutes les échéances que le gouvernement aura à rencontrer au sujet de ce chemin de fer transcontinen-

tal. Il y a une autre manière d'envisager cette question. Il me semble que nos amis de l'opposition s'obstinent à ne pas tenir compte du fait que le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique fera honneur à ses obligations, car avant de commencer la construction il aura déposé entre les mains du gouvernement une garantie de $5,000,000 en argent ou en valeurs qui resteront en la possession du gouvernement jusqu'à ce que la valeur de la partie achevée du chemin représente le coût total, moins $5,000,000. Cet argent ne sera remboursé par le gouvernement que par versements, afin de permettre à la compagnie de parfaire la construction du chemin et de l'équiper. Outre cela, la compagnie met au moins $30,000,000 de son propre argent dans cette entreprise, et le gouvernement ne garantit les obligations que sur la section des prairies, mais il n'est nullement responsable pour l'intérêt en quelque manière que ce soit tant que la compagnie fait honneur à ses obligations. Le gouvernement garantit les obligations sur la section des montagnes jusqu'à concurrence de $30,000 par mille et pas plus, soit les trois quarts du coût et il paiera l'intérêt sur cette garantie durant sept ans.

Maintenant, M. l'Orateur, je vais parler de cette partie du chemin qui sera construite par le gouvernement lui-même entre Moncton et Winnipeg. On prétend que ce chemin aura de 1,700 à 1,800 milles de longueur, et je vais baser mon calcul sur le plus élevé de ces deux nombres.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honrable M. Blair) a estimé le coût de cette section à $35,000 par mille. En critiquant le projet à son point de vue, il avait intérêt à élever autant que possible le coût du chemin, et je crois que la plupart des gens du pays en viendront à la conclusion que c'est cela qu'il a fait. Des hommes d'expérience en matière de chemins de fer ont dit qu'elle ne coûterait pas plus de $25,000 par mille, mais quoi qu'il en soit, je prendrai les chiffres cités par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Or, 1,800 milles à $35,000 par mille ne font pas $63,000,000. Je suis certain que, de l'avis de tout homme raisonnable en ce pays, cela comprendra l'intérêt durant le temps de la construction et toutes les dépenses jusqu'à la date de l'achèvement du chemin. Cette partie du coût du pont de Québec qui pourra être assignée au débit du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, d'après l'estimation du ministre des Finances, ne dépassera pas $2,000,000. L'honorable député de Jacques-Cartier a estimé à $5,000,000 le coût total du pont de Québec, mais quatre ou cinq autres voies ferrées devant se servir de ce pont, la partie qui peut être portée au débit du Grand-Tronc-Pacifique ne devra certainement pas dépasser $2,000,000. Nous avons alors $65,000,000 comme coût total de la voie ferrée, y compris le pont. L'intérêt sur ce montant à 3 pour cent, durant sept ans, est de $13,650,000. C'est là le montant total que le gouvernement aura à débourser car, au bout de sept ans, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique prend possession du chemin et paye l'intérêt sur le coût de la construction à partir de ce temps et durant le reste de la période de 50 ans.

La section des montagnes est estimée à 480 milles. Supposons qu'elle ait 500 milles de longueur. Alors à $30,000 par mille, cela représente un coût total de $15,000,000, et l'intérêt sur cette somme durant sept ans est de $3,150,000, soit pour le tout, un coût total de $16,800,000. Je prétends que c'est là le maximum du montant dont le gouvernement devient responsable. C'est le chiffre le plus élevé, car au bout de cinquante ans, lorsque les obligations de cette voie ferrée seront arrivées à maturité, est-ce qu'il y a au Canada un homme intelligent ou raisonnable qui puisse supposer que le chemin de fer ne vaudra pas alors beaucoup plus qu'il n'aura coûté, et si le gouvernement d'alors juge à propos d'exploiter le chemin de fer, est-ce qu'il ne vaudra pas pour le gouvernement plus qu'il n'aura coûté? Si le gouvernement d'alors veut exploiter le chemin de fer, il en retirera certainement un revenu annuel dépassant de beaucoup les 3 pour 100, probablement le double de ce montant. Le développement de cette région sera alors devenu tel que le chemin de fer vaudra certainement plus que lors de sa construction. Est-ce que cette somme de $16,800,000 sera alors un montant énorme à payer pour le peuple canadien? Supposons que nous reprenions le chemin, et que nous partagions cette somme entre la population du Canada. Cette population dépasse aujourd'hui 5,500,000, et avant que nous ne soyons appelés à payer une contribution un peu considérable pour cette voie ferrée notre population aura atteint 6,000,000. Cela ferait juste $2.80 par tête. Si la population du pays était obligée de payer $2,80 par tête dans le cours d'une année, est-ce que cela la mettrait en banqueroute ?

M. BUREAU : Pas le moins du monde.

M. HUGHES (I.P.-E.) : Je crois que c'est l'honorable député de Grey-est qui a dit que le fardeau imposé au peuple du Canada par ce chemin de fer projeté précipiterait ses commettants dans le gouffre de la ruine financière.

M. SPROULE : Je n'ai rien dit de semblable.

M. HUGHES (I. P.-E.) : Eh bien, l'honorable député s'est très fortement prononcé dans ce sens.

M. SPROULE : J'ai dit que, d'après l'estimation que j'ai faite des obligations contractées par nous, cela représenterait une créance de $100 à $125 contre chaque famille canadienne, laquelle créance pourrait être raisonnablement considérée comme une hypothèque sur la ferme de chaque culti-

vateur tant que vivrait le plus jeune membre de la famille.

M. HUGHES (I.P.-E.) : Je ne peux pas du tout concevoir comment $16,800,00 pourraient représenter une hypothèque de $125 contre chaque famille canadienne.

M. SPROULE : Est-ce que l'honorable député prétend que la section de l'est peut être construite pour $16,000,000 ?

M. HUGHES (I.P.-E.) : Je n'ai pas dit cela, mais je dis que cette somme représente l'intérêt pour sept ans.

M. SPROULE : L'honorable député sait-il qu'il nous faudra emprunter l'argent ?

M. HUGHES (I.P.-E.) : Oui. Je sais cela. Maintenant, nous ne sommes pas appelés à payer ces $2.80 en une seule année, car cela s'étendra sur une période de 14 ans, et l'on nous demandera de payer cette somme en quatorze versements annuels qui s'éleveront exactement à 20 sous par an pour chaque tête de notre population. Vingt sous par tête voilà ce que la population du pays devra payer pour établir un chemin de fer transcontinental entre Moncton et l'océan Pacifique.

M. HENDERSON : Ce n'est pas cher.

M. HUGHES (King's, I.P.-E.) : Non, ce n'est pas cher. C'est un marché excellent. Je ne crois pas qu'il y ait un seul homme en ce pays qui soit obligé d'hypothéquer sa ferme pour se procurer 20 sous. Je ne crois pas qu'il y ait dans Ontario un seul cultivateur qui soit obligé de le faire ; je sais qu'il n'y en a pas un seul dans l'Ile du Prince-Edouard. Mais serons-nous obligés de payer même ces vingt sous ? Non. Avant que les 14 ans ne soient expirés, notre population aura pour le moins doublé. D'aucuns croient qu'elle aura triplé. Je crois que les honorables membres de la gauche admettent qu'elle aura doublé ; par conséquent, notre proportion per capita sera diminuée de moitié et réduite à 10 sous. Mais durant une partie de ce temps notre population ne dépassera pas 6,000,000, de sorte que je suppose qu'il serait juste d'établir une moyenne et de dire que notre contribution durant les 14 ans sera 15 sous per capita par année. Que recevons-nous en échange ? Nous recevons un chemin de fer transcontinental allant d'un océan à l'autre.

Mais ce n'est pas là tout l'aspect financier de la question. Cette voie ferrée traversera 1,200 milles d'un territoire fertile au Nord-Ouest, ouvrant à la colonisation de 25,000,000 à 50,000,000 d'acres de terres. C'est une estimation modérée que d'évaluer ces terres à $3 l'acre. L'honorable ministre de l'Intérieur a déclaré l'autre soir qu'il se sentait en mesure de dire qu'avant dix ans le ministère de l'Intérieur aura vendu 20,000,000 d'acres de terres à des colons à raison d'au moins $3 l'acre, par suite de la construction de ce chemin de fer transcontinental. De sorte que le chemin de fer remboursera directement au trésor du pays, comme produit de la vente des terres seulement, trois ou quatre ou cinq fois ce que le peuple canadien sera appelé à débourser pour payer la construction de la voie ferrée. Cet argent restera dans le trésor ou sera employé aux travaux publics nécessaires dans tout le pays, et à la fin de la période de cinquante ans, si le peuple canadien était appelé à payer les obligations représentant l'argent emprunté pour la construction de ce chemin de fer, longtemps avant l'expiration de cette période, l'argent provenant de la vente des terres colonisées au Nord-Ouest en conséquence de la construction du chemin de fer, ferait plus que pourvoir au rachat de ces obligations, et en conséquence, le chemin de fer n'aurait pas coûté un seul sou au pays. L'augmentation de la valeur des terres à travers lesquelles passera cette voie ferrée fera plus que payer le construction de ce chemin.

Il y a une autre manière d'envisager cette question. Y a-t-il en cette Chambre un seul homme qui soit disposé à nier que les affaires du pays augmentent considérablement par suite de la construction de ce chemin de fer, et que cela attirera en ce pays une immigration nombreuse et $100,000,000 de capitaux ? Assurément, cela donnera une forte impulsion au commerce, et quels profits le peuple ne retirera-t-il pas de cette augmentation des affaires ? Je suis porté à croire que cela s'élèvera à trois ou quatre fois le montant que nous serons appelés à payer. La position me paraît être à peu près celle-ci: si un cultivateur, ou un marchand, ou un manufacturier, ou tout homme faisant affaires en Canada, était moralement certain qu'en augmentant son outillage et ses machines, en construisant de nouveaux bâtiments, peut-être en annonçant d'une façon judicieuse, il augmenterait le volume de ses affaires à tel point que ses profits sur l'augmentation de ses opérations feraient plus que payer l'intérêt sur le coût, je crois qu'il n'hésiterait pas à faire cette dépense ; telle est à mon avis la position de ce pays en ce qui concerne l'aspect financier de ce chemin de fer.

On a dit que ce serait construire une ligne parallèle à l'Intercolonial, mais on a renoncé à cette clameur et l'on dit maintenant que cette voie ferrée fera comme le dédoublement de l'Intercolonial. L'honorable chef de l'opposition ayant dit qu'il ne s'oppose pas à la construction d'un chemin de fer entre Québec et Moncton, il faudra certainement abandonner ou modifier la déclaration à l'effet que cette ligne sera parallèle à l'Intercolonial et qu'elle le détruira. Mais y a-t-il d'autres endroits en Canada où des chemins de fer construits par le peuple canadien suivent des lignes parallèles ou rapprochées l'une de l'autre ? Il y a certainement un grand nombre de cas de ce genre, et cependant on n'a jamais auparavant prétendu sérieusement qu'ils se détruisaient l'un l'autre. La

moyenne de l'écart entre l'Intercolonial, de Québec à Moncton, sera de soixante milles. Comparons-les à d'autres chemins de fer qui passent près l'un de l'autre. Le chemin de fer Pacifique Canadien et le Canada Atlantique entre Ottawa et Montréal sont séparés l'un de l'autre par une distance moyenne de seize milles. Lorsqu'il n'y avait qu'une ligne unique entre Montréal et Ottawa, le Pacifique Canadien n'a pas cru devoir se contenter de cela et il a construit une double voie ; il y a aussi navigation fluviale entre ces deux villes. De sorte qu'il y a trois lignes de chemin de fer et la rivière entre Ottawa et Montréal, et je suppose que toutes ces lignes font de bonnes affaires. Puis entre Montréal et Toronto, le Pacifique canadien et le Grand Tronc ne sont éloignés l'un de l'autre que de vingt-cinq milles en moyenne, moins de la moitié de la distance qu'il y aura entre le chemin de fer projeté et l'Intercolonial. Le Grand Tronc et le Canada Atlantique, entre Montréal et la baie Georgienne, sont l'un de l'autre à une distance moyenne de soixante milles. Le Pacifique Canadien et le Canadian-Northern, entre Winnipeg et Port-Arthur, sont en moyenne à soixante milles l'un de l'autre ; et cependant on ne dit pas que ces chemins de fer se dédoublent réciproquement l'un l'autre.

On dira peut-être et l'on a dit que les gens de l'Ile du Prince-Edouard ne retireront aucun bénéfice de la construction de cette voie ferrée ; mais je dois dire que l'île du Prince-Edouard fait partie intégrante du Dominion et que la population de cette île, si je la connais bien, et je crois la connaître, est prête à payer sa juste quote-part de ce qui est requis pour les travaux publics nécessaires dans tout le Dominion pour le développement du commerce du pays, croyant et sachant que leurs frères canadiens des autres provinces donneront ce qui est juste et raisonnable pour leur permettre du moins de surmonter les désavantages naturels et les difficultés inséparables de leur situation d'insulaires, et pour exécuter les travaux publics nécessaires dans cette province.

Il y a des choses dont nous avons grand besoin dans l'Ile du Prince-Edouard, et je saisis cette occasion d'exposer en peu de mots les besoins de cette province. Lors de la confédération, il a été stipulé aux termes de l'union que nous aurions un service continue et efficace de navigation à vapeur en hiver comme en été, entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme et un service télégraphique moderne et régulier. Eh bien, M. l'Orateur, des efforts raisonnables ont été tentés par le passé pour nous donner ces services, mais je dois dire que ces stipulations n'ont pas été exécutées à la lettre. Nous ne sommes pas déraisonnables dans nos demandes. Ce qu'il nous faut maintenant, c'est un troisième vapeur d'hiver. Notre commerce s'est accru si rapidement—et je suis certain que les députés des autres provinces seront heureux d'apprendre que le développement de l'Ile du Prince-Edouard est aussi rapide que celui des autres provinces du Dominion, —que, bien que nous ayons pu nous contenter, il y a quelques années, de deux vapeurs pour les besoins de notre commerce, il nous en faudrait trois maintenant. Le coût d'un troisième vapeur ne sera pas très considérable, et l'on pourrait s'en servir pour le service de protection des pêcheries durant l'été et pour les communications entre l'île et la terre ferme durant l'hiver. Il y a des années que nous demandons d'améliorer notre service télégraphique Notre service télégraphique actuel n'est disponible que durant douze heures sur vingt-quatre les jours de semaine, et nous n'en avons pas le dimanche. Sous ce rapport, nous sommes une population très exemplaire. Et il en coûte 100 pour 100 de plus pour envoyer un télégramme de l'Ile ou pour en recevoir un que pour en expédier ou en recevoir un sur la terre ferme. Ce sont là des griefs que l'on devrait faire disparaître le plus tôt possible ; et, bien que nous soyons prêts à contribuer notre juste quote-part à l'exécution des travaux publics nécessaires au développement des autres provinces, nous demandons à nos compatriotes de ces provinces de contribuer suffisamment pour surmonter les difficultés dont j'ai parlé et qui sont inhérentes à notre position d'insulaires. De plus, il nous faudrait quelques milles additionnels de voies ferrées pour pouvoir faire notre commerce, et je voudrais bien faire comprendre aux honorables députés, ce que bon nombre d'entre eux semblent ignorer, que les habitants de l'Ile du Prince-Edouard ont construit leur chemin de fer et l'ont payé lors de la confédération. Donc, lorsque nous contribuons à la construction de voies ferrées dans les autres provinces, nous avons le droit d'exiger des facilités raisonnables en fait de voies ferrées dans notre province.

Mais la construction du Grand Tronc-Pacifique sera-t-elle directement avantageuse aux cultivateurs de l'Ile du Prince-Edouard ?

Je le crois. Elle développera certainement les industries du charbon, du fer et de l'acier dans la Nouvelle-Ecosse à un degré supérieur à tout ce qu'une autre cause pourait produire dans ce sens. Nous savons jusqu'à quel point les marchés de Sydney et des autres villes de la Nouvelle-Ecosse ont été précieux pour nos cultivateurs depuis quelques années. Nous savons que tout ce qui augmente la prospérité des villes et des villages de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, fournissant ainsi un marché pour les produits de l'Ile du Prince-Edouard, est d'un grand avantage pour les cultivateurs de cette île. Les marchés plus considérables qui nous seront ouverts dans la Nouvelle-Ecosse, le Cap-Breton et le Nouveau-Brunswick, grâce à la construction de cette voie ferrée nous rembourseront trois ou quatre fois au moins ce qu'il nous faudra contribuer à cette construction. Telles sont les principales raisons pour lesquelles ce projet a droit à mon appui.

La nuit dernière, le chef de l'opposition a soumis une proposition alternative à cette Chambre. Il a proposé de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne ou d'acheter le chemin de fer Canadien du Pacifique entre North-Bay et Fort-William, et de dépenser de fortes sommes à l'amélioration du chemin de fer Pacifique Canadien entre Fort-William et Winnipeg. Il ne nous a pas dit, et nul membre de l'opposition ne nous a dit, combien tout cela coûterait ; mais, à mon avis, cela coûterait au moins autant que cette ligne transcontinentale. Il faudrait certainement une forte somme d'argent pour améliorer le chemin de fer Pacifique Canadien, ses rampes et ses courbes, de North-Bay à Fort-William, et l'achat du chemin de fer Canadian Northern jusqu'à Parry-Sound ou la baie Georgienne nécessiterait un montant considérable. La région située au sud de Sudbury est, dit-on, très désavantageuse et la construction d'une ligne à cet endroit coûterait très cher. Mais même lorsque tout cela serait fait, nous n'aurions pas plus de facilités de transport par voie ferrée que nous n'en avons maintenant. Ces facilités pourraient être améliorées, mais elles ne seraient pas augmentées. Pourtant, l'honorable député ne s'est pas contenté de cela. Il dit qu'il est en faveur de la construction entre Québec et Winnipeg et entre Québec et Moncton. Il ne craint pas de dépenser de l'argent. De fait, il est prêt à promettre n'importe quoi et invite les gens à demander ce qu'ils veulent avoir. Il veut améliorer les docks et les installations terminales à Halifax, faire de Montréal un port libre, améliorer le port de Québec et effectuer des améliorations tout le long des lacs. Je n'ai aucun doute qu'il faudrait trois ou quatre cents millions de dollars pour faire toutes les améliorations préconisées hier soir par l'honorable chef de l'opposition, et à mesure qu'il développait son plan, je ne pouvais me défendre d'un sentiment de compassion pour les angoises que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a dû éprouver en songeant à ses commettants et à l'hypothèque qui serait imposée aux cultivateurs d'Ontario avant que la moitié de ces améliorations soit menée à bonne fin.

M. SPROULE : Ces améliorations pourraient être effectuées pour la moitié du coût de l'entreprise du gouvernement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Donnez-nous les chiffres.

M. HUGHES (King's, I.P.-E.) : Je crois que mon honorable ami constatera que je n'ai pas exagéré. Le projet soumis par le gouvernement me paraît excellent. Le chemin de fer projeté s'étendra de Moncton à travers la partie centrale du Nouveau-Brunswick et favorisera le développement de cette province en lui fournissant de nouvelles communications par voie ferrée. Il s'étendra le long de la partie sud de la province de Québec. Il s'étendra de Québec vers l'ouest et le nord-ouest et à travers la partie nord de la province d'Ontario, donnant accès dans cette province à de grandes richesses minérales, à d'immenses étendues d'essences forestières et à de riches terres agricoles. Il donnera à notre pays une plus grande étendue en profondeur de même qu'en longueur, et le Canada cessera d'être une simple lisière le long de la frontière internationale. Il attirera une population industrieuse des deux sexes dans cette partie du pays qui est aujourd'hui inhabitée, c'est-à-dire entre l'est et l'ouest et s'étendant jusqu'à la côte du Pacifique. Ce sont là des choses dont l'accomplissement est à désirer et qui ne sauraient être accomplies autrement. Mais il y a encore autre chose qui me porte à approuver ce projet. S'il arrive jamais—et cela n'arrivera jamais par notre faute—que nous soyons obligés de former nos rangs pour la défense de notre pays, de nos institutions et de nos lois, imaginons-nous quel sentiment de sécurité nous donnera ce chemin de fer continental, s'étendant de la forteresse imprenable de Québec à l'est, jusqu'à une enceinte fortifiée sur l'océan Pacifique. Nos troupes pourraient être facilement transportées de l'ouest à l'est ou de l'est à l'ouest et cantonnées à tout endroit intermédiaire que le danger pourrait menacer. Si jamais cette éventualité se présente, y a-t-il un seul homme au Canada qui regrettera cette contribution de 15 sous par année durant 14 ans, pour avoir la puissance et la sécurité que cette ligne de communications nous offrirait? M. l'Orateur, les citadins des villes qui ne sont pas encore construites se lèveront pour faire honneur aux hommes qui auront eu le talent de concevoir et le courage de mettre à exécution, en dépit de l'opposition d'amis et d'adversaires, cette grande entreprise nationale, entreprise qui contribuera puissamment à faire du Canada une nation parmi les nations de l'univers.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Je propose l'ajournement du débat.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable sir Frederick Borden) : Il n'est que onze heures, et il semble que nous devrions continuer.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : Les honorables membres de la droite ont, deux ou trois fois depuis le commencement du présent débat, demandé que l'on ajournât de bonne heure. Nous ayons siégé passablement tard depuis quelque temps et je crois que le gouvernement pourrait consentir à ce que nous ajournions maintenant. Je ne crois pas que cela prolongerait le débat si l'on ajournait.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je conseillerais à l'honorable député de commencer son discours comme d'autres honorables députés l'ont fait, d'en donner une partie, quitte à le terminer demain.

M. BENNETT : M. l'Orateur, lorsque, vers la fin de 1902, les journaux de la province d'Ontario ont annoncé que certains capitalistes étaient sur le point d'entreprendre la construction d'une ligne transcontinentale, cette nouvelle a été accueillie avec plaisir par tout le public canadien en général. Nous avions tous confiance en la grandeur future du pays et nous étions convaincus qu'une deuxième ligne transcontinentale était non seulement un projet avantageux pour les intérêts du Dominion, mais encore une entreprise profitable pour ses promoteurs. Il s'agissait alors d'une question d'affaires.

Et immédiatement la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, qui était réellement la protectrice de cette enterprise, a fait distribuer aux hommes d'affaires du Canada des examplaires d'une brochure intitulée : " Faits concernant le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique." En même temps, elle publiait et distribuait par tout le Canada une carte indiquant la route que suivrait le chemin de fer projeté. Et lorsque l'on jette un regard rétrospectif sur ces six mois, il semble impossible de concilier la proposition maintenant soumise au parlement avec la proposition annoncée par ces messieurs. Quelques mots empruntés à ce livre publié par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, démontreront quelle était la proposition qu'ils avaient alors en vue. Je cite à la page 2 de ce livre :

> Le chemin de fer projeté du Grand-Tronc-Pacifique, qui s'étendra de Québec à la côte du Pacifique en passant par North-Bay, le raccordement actuel du chemin de fer du Grand Tronc, soit une distance d'environ 3,025 milles

Il est donc évident, d'après ce prospectus, que ces messieurs n'avaient nulle intention, nulle idée de construire à partir d'un point situé plus à l'est que North-Bay dans la province d'Ontario. De plus, dans les cartes qui ont été publiées alors par ces mêmes gens, il était clairement indiqué que la construction devait commencer à North-Bay. Le public se demandera naturellement pourquoi, après deux ou trois mois, l'on a modifié le projet primitif d'une façon aussi frappante. En consultant la " Gazette du Canada " de cette date—je crois que l'avis primitif a été donné vers le 15 décembre—on constate que le chemin devait être construit de North-Bay à l'océan Pacifique, avec embranchements allant à Winnipeg et à Calgary. Il y a une petite histoire relative au changement de front exécuté par ces gens, et je vais la raconter brièvement.

Il y a un an ou deux, un citoyen de la ville de Québec a obtenu du parlement canadien une charte autorisant la construction d'un chemin de fer désigné sous le nom de Trans-Canadien. Cette voie ferrée partant de Québec, se dirigeait vers l'ouest en passant au nord du lac Winnipeg et aboutissait à l'océan Pacifique.

Après le vote de cette charte, les Chambres furent saisies du projet connu sous le nom de " Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ", chaudement appuyé, non seulement par les puissants actionnaires du Grand Tronc, mais par des hommes dont la voix est écoutée dans les conseils du parti libéral, tels que les sénateurs Cox et Gibson. Le gouvernement se trouvait en face d'une grande difficulté, car s'il donnait libre carrières aux promoteurs de ces deux chartes, il se verrait obligé d'accorder de gigantesques subventions. Que faire dans cette impasse ? On s'efforça de concilier les parties intéressées de faire un choix entre les deux projets. Naturellement, il ne pouvait être question de sacrifier les sénateurs Cox et Gibson, car ces hommes jouissaient d'une trop grande influence dans le gouvernement. Un député de l'Ontario qui fait partie du ministère saisit la situation du premier coup d'œil. Il était déjà assez difficile de voter des subventions à un chemin de fer sans avoir à faire face aux demandes d'une ligne parallèle. Le mois de décembre s'écoula dans cette perplexité. Le Grand-Tronc-Pacifique avait sollicité un acte le constituant en corporation et on comprenait parfaitement qu'il ne serait pas lent à demander une subvention.

A ce moment-là, le Transcanadien avait sa charte et n'attendait que l'occasion de se faire voter une subvention par le parlement. Il faut examiner la situation dans la province de Québec pour comprendre toute l'influence que possédaient les promoteurs de cette entreprise. Nous savons tous ce que s'est fait à Montréal depuis six ou sept ans. Grâce à l'initiative de l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) lorsqu'il était ministre, des travaux considérables ont été exécutés au port de cette ville dans le but de créer un outillage propre à la manutention des marchandises et d'y attirer le trafic du continent.

Je rappellerai en outre à mes honorables collègues qu'il y a deux ans que la ville de Québec, par l'entremise de son Conceil municipal et de sa Chambre de commerce, a fait un accueil vraiment royal aux membres de cette Chambre et du Sénat. On nous offrit un magnifique banquet à cette occasion, et on nous fit observer que la grande ville de Québec était négligée. On nous dit que le Grand Nord et le Canada-Atlantique avaient réussi a attirer une grande portion du commerce de grain dans le port de Québec.

On se plaignait hautement—c'était le secret de Polichinelle,—que le premier ministre, représentant une des divisions électorales de la cité de Québec, et le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) représentant le comté de Québec n'avaient pu amener le gouvernement à faire les améliorations dont le port de Québec avaient besoin ; mais que toutes les faveurs ministérielles étaient réservées au port de Montréal, et que tout le trafic se dirigeait vers cette dernière ville. Il était évident que si l'on ne portait pas remède à l'état de choses existant, Québec serait tenue dans l'ombre au grand avantage de Montréal.

Le directeur général des Postes (sir Wm Mulock) savait parfaitement que le Trans-Canada avait obtenu sa charte et que le ter les bras croisés et que les autres dé-a premier ministre et le ministre de la Justice ne resteraient pas—n'oseraient pas rester les brois croisés et que les autres députés du district de Québec s'agiteraient tant que cette entreprise n'aurait pas été subventionnée. Il vit immédiatement le dilemne dans les cornes duquel le gouvernement allait se trouver placé—demande de subventions pour le Grand Tronc-Pacifique et demande de subventions pour le Grand Trans-Canada. Le directeur général des Postes crut le moment venu d'entrer en scène, et le 24 mars, à un banquet qui eut lieu à Toronto, il rompit la glace afin de mettre le gouvernement en état d'amener les deux compagnies rivales à s'entendre. Après avoir discuté la question des transports d'une manière générale, il fit les observations suivantes, que je trouve dans le "News" de Toronto :

Par exemple, si l'on construisait un chemin de fer entre Winnipeg et Québec, la distance entre ces deux villes serait de 1,300 milles, tandis que la distance de la capitale du Manitoba à Portland est de 1,700 milles, et à New-York, de 1,800 milles. La distance se trouverait diminuée dans les mêmes proportions pour atteindre le marché anglais par la voie de l'Atlantique.

Le directeur général des Postes, désirant ne laisser planer aucune équivoque sur sa pensée dans le public et surtout dans la province d'Ontario, ajoutait :

L'opinion publique semble se prononcer aujourd'hui plus ou moins fortement contre les subventions aux compagnies de chemin de fer. Peut-on supposer un instant que des capitalistes seraient disposés à avancer des fonds pour construire une voie de quelque mille milles à travers la région dont le viens de parler, sans aucune espérance d'obtenir, avant un grand nombre d'années, un intérêt raisonnable de leur capitaux ainsi placés. Les capitalistes ne sont pas des philanthropes et ils s'attendent à retirer un certain profit du placement de leurs fonds.

Devrions-nous subventionner les différents chemins de fer qui nous proposent de prolonger leur réseau jusqu'au Manitoba ? L'Etat devrait-il prolonger l'Intercolonial, disons de Québec à l'océan Pacifique, non seulement en avançant les fonds nécessaires à l'entreprise, mais en exploitant lui-même la voie ainsi construite ; ou devrait-il simplement établir une grande ligne ferrée qu'il exploiterait en vertu de certains principes formulés en règlements, tout comme un canal, et dont tous les chemins de fer pourraient se servir pour le besoin de leur trafic, entre le Manitoba et la ville de Québec, avec des embranchements dans les provinces qu'elle traverserait ? Ou devrions-nous nous croiser les bras, nous soustraire aux responsabilités qui nous incombent et laisser aller le pays à la dérive.

Il y a des gens qui, oubliant que le Canada d'aujourd'hui, dont la marche en avant est si rapide, n'est plus le stationnaire pays que nous avons connu il y a une demi-douzaine d'années, pensent que l'on peut administrer les affaires publiques d'après les méthodes que l'on employait dans ce temps-là. Il y en a d'autres qui, pour des fins de parti, cherchent à paralyser notre énergie en tentant de nous empêcher de faire notre devoir en face des conditions nouvelles qui nous sont imposées.

Ni les uns ni les autres ne représentent, je crois, le véritable sentiment de la nation. Il existe une autre catégorie de citoyens aux vues plus larges, entreprenants et patriotes, formant un parti dont la devise est: "Toujours en avant," qui, reconnaissant les incomparables progrès que le Canada fait actuellement, nous demandent de continuer notre politique progressive, de saisir aux cheveux toute occasion qui se présente, d'aborder de front avec autant de fermeté que de prudence, et, si la chose est possible, de résoudre tous les problèmes que fait surgir le grand et merveilleux développement de notre pays.

Un grave problème.

L'un de ces plus graves problèmes est la question des chemins de fer. La solution heureuse de ce problème,—l'établissement d'une voie ferrée directe entre le Manitoba et la ville de Québec,—et d'une très grande importance pour le Canada.

Que démontrent ces paroles ? Que le directeur général des Postes voyait clairement dans quel dilemne le gouvernement allait se trouver empêtré. D'un côté, le Trans-Canada qui dispose de puissantes influences, de l'autre le Grand-Tronc-Pacifique flanqué du sénateur Cox et du sénateur Gibson, ces deux compagnies s'adressant au gouvernement pour obtenir des subventions. Le directeur général des Postes ne fut pas lent à entrer en scène avec l'idée d'amener ces deux compagnies à une entente, ou, si la chose était impossible, d'écarter l'une au profit de l'autre.

Voilà quelle était la situation jusqu'à la rentrée des Chambres. A l'ouverture de la session, la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique demanda une charte aux fins qu'elle avait d'abord mentionnées, à savoir dans le but de construire jusqu'à l'océan Pacifique une ligne dont la tête, dans l'est, devait être North-Bay.

Nous savons tous ce qui s'est passé au comité des chemins de fer, le 8 mai. Sir Charles Rivers-Wilson et M. Charles M. Hays, représentant la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, changèrent subitement de front, au grand étonnement des membres de cette Chambre qui étaient assez bien au courant de la situation et dirent : Nous avons modifié nos plans ; nous allons établir la tête de la ligne projetée, non à North-Bay, mais à Québec, nous inspirant de la pensée du directeur général des Postes.

Qu'arriva-t-il alors ? Les ministres eurent à faire face au dilemne dont j'ai parlé. Ce fut une levée générale de boucliers dans les camps des libéraux des provinces maritimes. Nous nous rappelons tous les questions que l'honorable député de Westmoreland et l'honorable député de Cumberland posèrent tour à tour à sir Rivers-Wilson et à M. Hays qui tous deux déclarèrent très

nettement que la ligne projetée n'irait pas plus loin que Québec.

L'honorable député de Queen's, N.-B., posa la question suivante : " Pourquoi n'iriez-vous pas plus loin que Québec ? " Sir Charles Rivers-Wilson répondit : " Parce qu'il y a entente entre le gouvernement et notre compagnie au sujet des ports de Saint-Jean et d'Halifax. Je crois que cela tranche la question ". Cette réponse était sans doute une allusion à l'arrangement qui avait été conclu entre l'Intercolonial et le Grand Tronc.

L'honorable député de Cumberland demanda de nouveau si l'on ne consentirait pas à prolonger cette voie ferrée jusqu'aux provinces maritimes et M. Hays répondit très franchement : Non, nous ne pousserons pas la ligne jusque-là.

M. BROCK : Et on ne le fera pas non plus.

M. BENNETT : Ici surgissait le dilemne dont j'ai parlé. Les députés des provinces maritimes étaient décidés à la grève, à moins que le gouvernement ne se rendît aux désirs de ses partisans dans toutes les parties du pays.

La chose envisagée à un point de vue pratique, il n'y a pas le moindre doute que le Grand Tronc n'a jamais eu l'intention de prolonger cette voie ferrée à l'est de North-Bay. Les libéraux de Québec ont, sur ce point, forcé la main au gouvernement, et les libéraux des provinces maritimes, constatant le succès d'une pareille tactique, les ont imités. Le résultat est qu'aujourd'hui le peuple canadien, ainsi que l'a fort bien dit l'ex-ministre des Chemins de fer, va payer le coût d'un chemin de fer électoral, et non d'une voie ferrée répondant aux besoins du trafic ou des affaires.

Voilà, M. l'Orateur, l'origine du projet qui nous est soumis. Il serait oiseux de faire observer ici que le jour où le comité fut saisi du présent projet de loi, le gouvernement n'avait pas encore réussi à faire accepter par les ministres de l'Ontario le terminus de Moncton. Il est notoire que ce n'est que le pistolet sur la gorge que les ministres qui représentent l'Ontario dans le cabinet ont consenti à accepter cet arrangement. Je crois que l'article inséré dans le contrat permettant au parlement d'arrêter en aucun temps les travaux à l'est de Québec, a été la dernière ancre de salut à laquelle ils se sont attachés et que le gouvernement n'a pas l'intention de contruire un seul mille de chemin de fer à l'est de cette ville.

Le ministre des Douanes et le directeur général des Postes, lorsqu'ils entreront en campagne cet automne, car l'honorable député de Wellington-sud nous a dit que nous aurions des élections à brève échéance, s'accrocheront certainement à cet article pour faire comprendre à la province d'Ontario que rien n'oblige la compagnie à prolonger sa voie ferrée au delà de Québec.

Le premier ministre a ouvert la discussion par un long discours que l'on distribue franco, d'un bout du pays à l'autre, à des milliers et milliers d'exemplaires dont plusieurs, je l'espère, seront envoyés dans le comté de Simcoe-est.

Je n'ai pas grand'chose à dire de ce discours, mais j'aurai du moins la courtoisie d'en parler plus longuement que ne l'ont fait aujourd'hui les amis du premier ministre. Nous pouvons prendre ce discours et en lire les titres des différentes divisions. Une grande partie est consacrée à établir que la route projetée sera entièrement canadienne et que c'est là un des besoins du pays. Le plus humble membre de la droite ne voudrait aujourd'hui se servir des arguments du premier ministre, car la fausseté en a été clairement démontrée. Tout le monde sait—et le premier enfant d'école que vous rencontrerez vous le dira—qu'indépendamment de cette route, il y a un réseau de chemin de fer qui traverse le pays d'un bout à l'autre ; et l'on n'a pas entendu et l'on n'entendra pas un seul membre de la droite nous dire que nous n'avons pas une seule voie entièrement canadienne et que la ligne projetée comblera cette lacune.

La deuxième partie de ce discours traite du privilège dont jouissent les marchandises transitaires sur les chemins de fer étrangers. Nous avons entendu aujourd'hui deux ou trois orateurs de la droite, mais pas un seul n'a dit un mot de cette question. Nous ne verrons certainement pas, au cours du présent débat, un seul ministre, un seul membre de la droite, essayer à démontrer la nécessité de cette voie ferrée en invoquant l'abrogation possible du traité conclu entre les Etats-Unis et le Canada au sujet des marchandises transitaires.

Il est évident que le gouvernement a eu la main forcée au sujet de cette voie transcontinentale. Tiraillé de deux côtés à la fois, il a dû céder aux influences que faisait jouer le sénateur Cox et aux influences que mettait en œuvre le Trans-Canada. Deux compagnies rivales allaient lui demander des subventions, mais il a vu qu'il pouvait en écarter une au profit de l'autre, et c'est sans doute ce qui a induit le directeur général des Postes—je le félicite d'avoir, pour une fois, gagné son point—à forcer ses collègues à modifier le tracé primitif de ce chemin de fer et à lancer le pays dans cette entreprise hasardeuse.

La droite a prononcé de très longs discours qui tous avaient une note caractéristique. Les ministres ont cru prudent de ne pas lancer l'injure à la face de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, mais ils ont confié cette tâche à leurs partisans, et, parmi ses derniers, les plus obscurs croient de leur devoir d'être impertinents à l'égard du ministre en disgrâce. L'injure peut quelquefois atteindre son but, mais le peuple canadien veut autre chose. Il lui faut des arguments et les injures que certains membres de la droite décochent à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ne sont pas de nature à les rehausser ni dans l'esprit

de la population de ce pays ni dans l'esprit des membres de cette Chambre.

La plus vulgaire reconnaissance devrait engager quelques-uns des honorables députés à traiter d'une manière convenable l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux. Aurait-on jamais supposé, il y a trois mois, qu'un jour on entendrait l'honorable député de Hants (M. Russell) dire en face à un aussi important personnage que l'ancien ministre, qu'il n'était pas digne de dénouer les cordons des souliers du premier ministre ? Je suppose que l'ex-ministre des Chemins de fer s'est déjà posé cette question. Si je ne suis pas digne de dénouer les cordons des souliers du premier ministre, je me demande quel bas emploi lui pourrait remplir auprès de ce grand homme ?

La presse, surtout la presse indépendente du pays, a longuement discuté la question dont nous sommes saisis. Je vais vous citer quelques articles qui ont été publiés. Assurément, personne ne s'attendait a voir le "Globe" s'insurger contre ce projet. Après l'affaire du chemin de fer du pas de Nid-de-Corbeau, la plus grande iniquité que le gouvernement ait perpétrée dans les intérêts du "Globe", qui aurait pu supposer un seul instant que ce journal combattrait ce grand projet du Sénateur Cox ?

Commençons par le "Farmers' Sun" qui est un assez bon journal. Voici ce qu'il disait dans un de ses derniers numéros :

Il n'y a aucune raison plausible d'imposer ce fardeau aux cultivateurs de l'Ontario et de l'ouest. Ils ont du grain à vendre. Il n'y a rien de plus naturel et de plus avantageux pour eux que de chercher un débouché pour leurs produits par la voie la moins coûteuse.

Le gouvernement a toujours été assez heureux pour obtenir le précieux concours du "Globe" toutes les fois qu'il s'est agi d'imposer un projet hasardeux et louche, à l'opinion publique, mais il n'exerce pas la même influence sur le "Witness," de Montréal.

Voici ce que disait ce dernier journal :

Chose assez étrange, le contrat ne contient pas un mot au sujet de ces embranchements. Les membres du cabinet n'en ont pas parlé non plus. Cependant, ces trois embranchements sont d'une nécessité évidente. Celui de Fort-William aurait plus de trafic que la ligne-mère, parce que la plus grande partie du grain prendrait encore la voie des grands lacs et se rendrait comme il arrive aujourd'hui à Montréal par le Saint-Laurent. De là, il se dirigerait presque tout naturellement vers Portland, auquel aboutit le réseau actuel du Grand Tronc, car il a une tendance constante à prendre la mer aussitôt que possible.

Voilà, certes, une tendance qui n'est pas celle du gouvernement dont presque tous les membres sont allés se perdre dans les bois. S'il faut en croire la rumeur, on doit donner à l'honorable député de Hants (M. Russell) un fauteuil de juge pour le récompenser d'avoir défendu cet inique projet.

La grande question d'actualité, en ce qui concerne cette proposition, est celle du transport par voie ferrée des immenses produits de l'ouest. L'automne dernier, j'ai eu le plaisir de visiter le Manitoba et une grande partie du Nord-Ouest. Tout membre de cette Chambre qui a visité ces vastes régions est frappé de leurs ressources illimitées. L'un des besoins de cette contrée,—et il me semble devenir de plus en plus pressant,—s'il faut en croire les colons, est la création de moyens de transport par chemin de fer. Ce qui frappe surtout dans les plaintes que vous entendez formuler, ce n'est pas tant le manque de voies ferrées que le manque de wagons et de locomotives pour transporter les produits. La cause du mal est la pléthore du trafic.

Tout le monde admet que la grande question pour l'ouest est de transporter ses produits au bord de la mer par la route la plus courte et au meilleur marché possible. Dans toutes les carrières et dans toutes les entreprises, l'expérience doit nous servir de guide. Si nous étudions le mouvement du commerce dans l'ouest des Etats-Unis, quelle leçon pouvons-nous en tirer? Pénétrez dans tous les Etats du Nord-Ouest, allez au Dakota, au Minnesota, dans l'Illinois, et dans tous les Etats situés à l'ouest et au sud de Chicago, et vous constaterez que, malgré l'importance et l'excellent service des chemins de fer qui desservent ces régions, le transport du grain de l'ouest à l'est, ne se fait pas entièrement par voie ferrée, mais s'effectue partie par eau et partie par terre. L'expérience des Etats-Unis nous démontre donc que c'est là le meilleur mode de transport pour le grain des Territoires du Nord-Ouest; c'est d'ailleurs celui que nous avons adopté au Canada. Je me rappelle l'essai que l'on a tenté au cours de la dernière législature, car la chose a soulevé un débat dans cette enceinte. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux entreprit un jour de transporter du Nord-Ouest à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, 300,000 boisseaux de blé. Quel a été le résultat? Ce grain fut voituré d'un point de la rive nord du lac Supérieur jusqu'à Parry-Sound. De ce dernier endroit, les locomotives du Canada-Atlantique, du Grand Tronc et de l'Intercolonial remorquèrent successivement ces wagons de blé jusqu'à Saint-Jean. Sur le transport de 300,000 boisseaux de blé, la perte fut de $10,000. Si sur une seule expédition de 300,000 boisseaux—à peu près la cargaison de l'un de ces vastes navires qui naviguent sur les grands lacs—il y a eu une perte de $10,000, comment serait-il possible de transporter du grain des régions les plus reculées du Nord-Ouest jusqu'à la mer, sur une distance beaucoup plus considérable, car dans le cas que je viens de vous citer, les wagons avaient été chargés à Parry-Sound.

Si jamais le chemin de fer projeté est construit, comment sera-t-il possible de transporter le grain sur une distance aussi considérable, sans exposer l'expéditeur à des pertes sérieuses? L'Etat possède aujourd'hui à Saint-Jean et à Halifax de vastes élévateurs ; et bien que celui d'Halifax

aie coûté au pays des centaines de mille dollars, jamais un seul boisseau de blé n'y a été entreposé. Quant à celui de Saint-Jean, si on en excepte ces 300,000 boisseaux de blé dont je viens de parler, je crois qu'il n'a jamais contenu un seul minot de grain.

Le transport suit sa pente traditionnelle, mais le gouvernement, même après les essais infructueux que l'on a tentés, nous assure qu'il va la changer et voiturer, par chemin de fer, sur cette immense distance, le blé des prairies situées au nord du lac Supérieur.

Permettez-moi de faire observer à la Chambre que, l'an dernier, des expéditeurs de l'ouest ont fait transporter par chemin de fer 1,000,000 de boisseaux de blé jusqu'à Toledo, et qu'à ce dernier endroit on a opéré le transbordement de ce grain dans des navires pour le rendre à Buffalo, bien que la distance entre ces deux villes ne soit que de 250 milles environ. Voilà un fait qui démontre à l'évidence que, sur ce continent, le moyen le plus économique pour transporter le grain au bord de la mer est par eau et par voie ferrée.

La distance de Chicago à New-York est de 950 milles, en prenant la longueur moyenne des différents chemins de fer qui font le service entre ces deux villes ; cependant, on n'expédie par voie ferrée, et en hiver seulement, qu'une insignifiante quantité de grain. Le rapport publié l'an dernier par la Halle aux blés de Buffalo démontre que cette ville a reçu l'énorme quantité de 124,626,434 boisseaux de grain et 60,133,000 de boisseaux de grain moulu en farine, formant un total de 184,759,518 boisseaux en une seule année. Voilà des chiffres qui prouvent que nos voisins s'y connaissent dans le transport du grain. Il me fait peine d'ajouter que les élévateurs de Buffalo ont reçu en entrepôt non seulement le grain des Etats-Unis, mais 10,648,865 boisseaux de blé expédiés de Fort-William et 542,000 boiseaux expédiés de Port-Arthur.

Cette question du transport n'est pas nouvelle, ni pour le gouvernement ni pour le parlement. J'ai moi-même eu l'honneur de présenter deux ou trois résolutions aux fins de demander au gouvernement d'envisager cette question à un point de vue d'affaires ; mais l'on m'a toujours répondu que nos lacs, nos chemins de fer et nos canaux étaient la voie naturelle de nos produits. Nous connaissons l'avis des experts en la matière. Sir William Van Horne a déclaré dernièrement à Toronto que le transport par les chemins de fer qui passent au nord des grands lacs n'était pas avantageux, parce que la distance à parcourir est trop grande, et qu'il n'y a que les meuniers d'Ontario qui se servent de cette route, pendant l'hiver, afin d'avoir assez de blé pour alimenter leurs moulins.

Le rendement du Manitoba et du Nord-Ouest a été, l'an dernier, de 40 millions à 45 millions de boisseaux de grain ; et les voies ferrées passant au nord du lac Supérieur n'en ont transporté que 2,500,000 boisseaux. Ces chiffres prouvent que sir William Van Horne avait raison de parler comme il l'a fait.

Permettez-moi de vous donner l'avis de M. Robert Meighen, le président de la Compagnie du Lac-des-Bois :

> Nous avons besoin de chemins de fer à pentes douces et à double voie à partir de la baie Georgienne jusqu'à Montréal. Lorsque nous aurons ces moyens de communication, on expédiera le grain par la voie du lac Supérieur jusqu'aux ports de la baie Georgienne, à raison de un sou par boisseau, et de là à Montréal, à raison de 3½ sous. Il ne faut pas oublier que nos canaux sont fermés durant six mois de l'année.

L'opinion de ces experts démontre que nous avons une voie tout indiquée pour le transport du grain et qu'il s'agit simplement de l'utiliser pour obtenir les meilleurs résultats. Les ports de la baie Georgienne ont un avantage précieux sur Buffalo, car les navires qui abordent à Midland et Parry-Harbour peuvent faire trois voyages, tandis que ceux qui se rendent à Buffalo n'en peuvent faire que deux, dans le même espace de temps.

M. TARTE : Ecoutez ! écoutez !

M. BENNETT : Voilà un immense avantage, en automne. Il y a un grand nombre de navires qui sillonnent les grands lacs ; et nous en avons vu quelques-uns venir à Midland chargés de 250,000 boisseaux de blé. En supposant que le prix du transport, en automne, soit de 2 sous par boisseau—et, à ma connaissance il est quelquefois plus élevé—un navire réalisera un profit de $5,000 pour un seul voyage, car il pourra en faire trois à la baie Georgienne, tandis que pendant le même temps, il ne pourra en faire que deux à Buffalo.

Les membres de la droite nous disent cependant qu'il faut dédaigner l'expérience des Etats-Unis et qu'on ne peut faire usage de la voie des lacs, parce que le ministre de l'Intérieur nous a donné quelques chiffres dont les faits ne démontrent pas l'exactitude et que les entrepreneurs de transport ne pouvaient certainement accepter comme vrais.

Permettez-moi de dire à la Chambre que le commerce de transport que nous avons établi sur la baie Georgienne n'est encore qu'en son enfance. L'automne dernier, il fut question d'une entente entre les compagnies du chemin de fer Canadien du Pacifique et du Grand Tronc au sujet du transport du grain. Si les négociations eussent abouti, des millions et des millions de boisseaux auraient été voiturés de Midland à Peterborough par voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et de ce dernier endroit jusqu'à Belleville par voie du Grand Tronc, et de Belleville à Montréal. Grâce à l'entente dont je viens de parler, les deux compagnies rivales auraient eu l'usage en commun de ce tronçon de chemin de fer appartenant au Grand Tronc et connu sous le nom de " division de Midland."

On a affirmé dans cette enceinte que des compagnie rivales ne pourrraient obtenir un droit de passage sur la voie du Grand-Tronc-Pacifique, et l'on soutiendra peut-être que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne pourrait obtenir l'usage en commun de la division de Midland ; mais je fera observer que ce tronçon n'a que 90 milles de longueur et que, vu la courte distance à franchir, il serait possible d'en arriver à une entente.

Le MINISTRE DES DOUANES : Combien de milles ?

M. BENNETT : 90 à 100 milles.

M. TARTE : Il y a 100 milles.

M. BENNETT : Pas tout à fait ; et si le chemin était redressé, comme on a l'intention de le faire, la distance serait raccourcie de 10 milles. Mais supposons qu'il y ait 100 milles, si les négociations eussent abouti, d'immenses quantités de grain auraient pris cette route.

Pour qui connait cette partie du réseau du Grand Tronc, il est évident que le Grand-Tronc-Pacifique ne peut avoir l'intention de transporter du grain sur son entier parcours, de l'ouest à l'est, excepté une insignifiante quantité durant l'hiver.

Le Grand Tronc dépense aujourd'hui des centaines de mille dollars pour l'amélioration de la division de Midland afin d'expédier à la ville de ce nom le grain de Port-Arthur et de Fort-William, et de le voiturer ensuite de Midland à l'est. Tout le monde sait à Midland que le Grand Tronc est propriétaire des terrains riverains de cette ville sur une distance de deux milles et que son intention est d'y expédier le grain dont le transport lui est confié.

Le grand besoin du pays est un débouché de premier ordre pour le grain de l'ouest, par chemin de fer jusqu'à la tête du lac Supérieur, et ensuite par eau jusqu'à la baie Georgienne.

Le premier ministre du Manitoba, M. Roblin, est venu tout récemment dans la province d'Ontario. Son autorité en pareille matière doit être d'un grand poids, car il a tout à gagner en indiquant loyalement et honnêtement les besoins de l'ouest. Il ne voudrait certainement rien dire qui fut préjudiciable aux intérêts de la population du Manitoba et du Nord-Ouest. La note dominante de ces déclarations, c'est qu'il y a accumulation de trafic entre Winnipeg et la tête des grands lacs, et que le plus pressant besoin de l'ouest était un matériel roulant plus considérable et un plus grand nombre de wagons pour faciliter le transport du blé jusqu'au lac Supérieur.

Le gouvernement nous déclare que cette question exige une prompte solution. On a dit que les observations du premier ministre sur ce point tenaient de l'hystérie. Pourquoi tant de précipitation ? Depuis six ans le gouvernement n'a absolument rien fait. L'ancienne administration lui a légué un système complet de canalisation, et, de temps à autre, il s'est contenté d'y apporter quelques améliorations. Il aurait pu s'adresser au Grand Tronc et à la Compagnie du Canada-Atlantique, et au moyen d'une subvention, lorsqu'il y a surabondance de trafic, faciliter le transport du grain de l'ouest par les routes canadiennes au détriment de Buffalo ; mais il n'a rien fait. Tout à coup, il est pris d'une crise d'hystérie, et il veut, sans avoir levé les plans et fait les tracés nécessaires, construire une voie ferrée qui coûtera de 100 à 150 millions de dollars. Quant aux régions que ce chemin de fer traversera, on n'a pas déposé sur le bureau de la Chambre le rapport d'un seul ingénieur établissant que la route projetée est praticable.

On nous a donné les rapports des missionnaires et d'autres personnes qui ont visité ces territoires ; mais rien de plus. Voici le passage que je trouve, au sujet de ces régions, dans le prospectus publié par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique :

> Tous les explorateurs qui ont parcouru le territoire situé au nord de la baie Georgienne et du lac Supérieur déclarent à l'unanimité que les affaires n'y seront pas suffisantes pour alimenter un chemin de fer. Par conséquent, il ne serait pas pratique d'y construire une voie ferrée, si ce n'est pour atteindre les terres plus fertiles du Manitoba et du Nord-Ouest. La distance à parcourir à travers cette région improductive est d'environ 1,000 milles.

Le prospectus de la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique déclare stérile la région que ce chemin de fer doit traverser. Est-ce qu'il ne serait pas du devoir du gouvernement, avant de lancer le pays dans ces dépenses énormes, de faire l'une de ces deux choses? Ou de soumettre au parlement, à la prochaine ou à une autre session, un plan complet de ce territoire, ou d'en appeler au peuple sur cette question, puisque nous devons avoir des élections générales à l'automne, après l'adoption du présent bill, si le gouvernement réussit à le faire ratifier par la Chambre. Mais nous le défions de se présenter devant le corps électoral avec un pareil programme. Quant à moi, je représente un comté difficile, mais je ne crains pas de dire aux ministres qu'il sera plus viril de leurs part et plus juste envers la population du pays de connaître le sentiment public sur cette question, avant de lui imposer une dette aussi considérable. Le gouvernement sait bien que ce serait là un coup de dé trop hasardeux, et c'est pour cette raison qu'il croit préférable de faire voter ce bill et ensuite de dire à leurs amis : Pourquoi nous mettre à la porte, le contrat est signé, l'obligation est contractée ; si le parti conservateur arrivait au pouvoir, il ne pourrait défaire ce que nous avons fait.

Voilà la situation dans laquelle se trouvent les honorables membres de la droite.

Nous avons dépensé des sommes énormes pour la construction de nos canaux. Pourquoi le gouvernement ne ferait-il pas comprendre au peuple canadien que la route de

l'avenir pour le transport du grain est celle de la baie Georgienne, et de là, par les différentes voies ferrées qui se dirigent vers l'est. Il a dit et répété partout que notre système de canaux devait être la solution de la question du transport, non seulement pour le Canada, mais aussi pour les états de l'ouest. A cette fin, nous avons déjà dépensé 70 millions de dollars, et je suis heureux de dire que cette année, grâce à l'abolition des droits de péage, Kingston a reçu une quantité beaucoup plus considérable que les années dernières, et que la voie du Saint-Laurent a doublé son commerce de transport. La concurrence a été si vive que l'on a annoncé que l'on pouvait effectuer le transport du grain de la tête du lac Supérieur jusqu'au port de Montréal à raison de quatre sous le boisseau. Voilà un transport à bon marché.

Lorsque les membres de cette Chambre ont, de temps à autre, demandé au gouvernement quelle était son attitude sur la question du transport, quelle a été la réponse du ministère ? Je vais vous donner les observations de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) débats de 1901, page 1106.

Il faudra peut-être encore trois, quatre ou cinq ans avant que nos voies de communications fluviales aient atteint leur complet développement, mais il n'y a pas le moindre doute, à mon sens, que les améliorations que nous projetons de faire à Port-Colborne, à Montréal, et peut-être en aval de cette ville, si elles sont convenablement exécutées, rendront la route du Saint-Laurent supérieure à toute autre.

Qu'avons-nous fait depuis ce temps-là ? Nous avons avancé de grosses sommes à la commission du port de Montréal sur l'assurance du gouvernement que notre système de canaux serait perfectionné. Après avoir dépensé des millions à Montréal, nous ne sommes pas restés inactifs. Vous êtes, M. le président, membre d'une compagnie qui, animée d'une louable énergie et d'un admirable esprit d'entreprise, a construit des élévateurs à Port-Colborne. Je vous félicite de votre initiative et j'espère que l'avenir réalisera vos plus vives espérances. Quel est le but qu'il s'agit d'atteindre actuellement ? Vous savez que l'on ne peut faire pénétrer plus bas que Port-Colborne les navires contenant plus de 70,000 boisseaux de blé. Nous avons déjà dépensé plus de trois millions à Port-Colborne pour y créer un port immense, le creuser à une grande profondeur et y construire de grandes jetées sur lesquelles nos capitalistes pourront ériger des élévateurs. Des navires contenant 300,000 boisseaux de blé pourront se rendre à ces jetées, y décharger leur cargaison dans les élévateurs qui, à leur tour, le chargeront sur des vaisseaux à plus faible tirant d'eau, lesquels se rendront directement à Montréal ou à Québec par la voie des canaux et du Saint-Laurent.

Trois des membres du cabinet viennent dire aujourd'hui aux entreprenants armateurs de ce pays, qu'ils ont découvert une solution merveilleuse de la question du transport. Un sentiment d'inquiétude va s'emparer des hommes qui songeaient à se lancer dans la construction et l'affrètement des bateaux et les empêcher d'agir.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, que je viens de citer, disait en outre :

Lorsque le port de Montréal sera convenablement outillé, il n'y aura plus de raison au monde pour que les expéditeurs de blé préfèreraient une autre route à celle du Saint-Laurent.

Hier, au cours du débat, on a cité les paroles que prononçait, l'an dernier, le ministre de l'Agriculture en exposant ses vues sur la question du transport dont l'honorable député de Perth-nord (M. McLaren) avait saisi la Chambre. Il s'exprimait virtuellement dans les mêmes termes que son ancien collègue (M. Blair) et déclarait avoir une confiance absolue en notre système de canaux. Les ministres déclaraient que la route fluviale était la meilleure possible, et c'est sur cette base qu'ils s'appuyaient pour justifier la dépense de ces trois millions à Port-Colborne et de ces centaines de mille dollars aux canaux du Saint-Laurent.

Permettez-moi de vous citer les paroles que le directeur général des Postes prononçait à Hamilton, le 26 septembre dernier :

Comme vous le savez tous, ce n'est pas une tâche facile que d'établir une route fluviale convenable à partir du golfe Saint-Laurent jusqu'aux grands lacs. Mais depuis notre arrivée au pouvoir jusqu'à cette date, nous n'avons pas perdu un seul instant. Lorsque les améliorations à Port-Colborne seront terminées, le printemps prochain, nous aurons établi à cet endroit un port sûr pour recevoir le blé de l'ouest et de là l'expédier à nos ports de mer.

Cependant, le Directeur général des Postes est obligé d'avouer ici que toutes ses prédictions sur l'avenir de la route du Saint-Laurent, des canaux et des grands lacs ne se réaliseront jamais.

Au cours du débat actuel, nous avons entendu des déclarations étonnantes au sujet du coût de ce chemin de fer. L'orateur qui m'a précédé (M. Hughes) a dit que chaque habitant de ce pays serait obligé de payer 15 sous pendant 14 ans ; et s'il avait eu plus de temps à sa disposition, je n'ai aucun doute qu'il aurait pu démontrer que tous les contribuables, au lieu de débourser de l'argent, en recevraient.

Le premier ministre nous a dit que cette voie coûterait treize millions. Mais personne ne lui a fait l'honneur de répéter cette assertion. L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) aime mieux s'en rapporter au volage député de Norfolk-nord (M. Charlton) qu'au premier ministre. Mais ceux qui, par le passé, ont mis leur confiance en l'honorable député de Norfolk-nord, savent que c'est un roseau sur lequel on ne peut s'appuyer.

Quel sera le coût réel de cette voie ferrée ? Il y a quelques jours, l'ex-ministre

des Chemins de fer et Canaux nous a donné son avis à ce sujet, et au cours du débat actuel nous avons entendu tant de déclarations contradictoires, que pour ne pas être en reste avec mes collègues, j'ai cru faire moi-même une estimation de l'entreprise. C'est celle que j'ai l'intention de soumettre à mes électeurs quand j'aurai l'honneur de les rencontrer. Voici mes chiffres : de Winnipeg à Moncton, 1,800 milles, à $40,000 par mille, $72,000,000. Ajoutez l'intérêt sur cette somme à 3½ pour 100 pendant dix ans, $25,200,000. La différence entre 3 et 3½ pour 100 que le pays devra pendant 40 ans, $12,640,000. L'intérêt sur les obligations émises pour la construction de cette voie à travers la région montagneuse, pendant dix ans, $7,200,000, soit un total de $117,040,000.

Je dois dire que l'estimation de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux était, en chiffres ronds, de 120 millions. Lorsqu'on compare l'estimation de ce dernier avec celle de l'honorable député de Norfolk-nord qui a estimé le coût de cette entreprise à $70,000,000, on se demande d'où vient un aussi grand écart, et surtout comment le premier ministre a pris sur lui de déclarer que ce chemin de fer ne coûterait au pays que $13,000,000 ? Voici l'argument que l'on fera miroiter aux yeux des badauds : Ces 13 millions représentent l'intérêt qu'il faudra payer sur une certaine somme, et comme le gouvernement fera cadeau au Grand Tronc des intérêts pendant un certain nombre d'années, le premier ministre dit que le pays paiera, de ce chef $13,000,000. Il a bien soin, pour arriver à ce résultat, de faire une estimation très basse du coût de ce chemin.

Mais il y a autre chose. Indépendamment de ces 117 ou 120 millions, l'Etat doit endosser les obligations du Grand Tronc-Pacifique. La population de la province d'Ontario, et particulièrement celle du comté de Simcoe, sait ce que valent les promesses du Grand Tronc ; ce mauvais débiteur doit au pays des millions de dollars, et au comté de Simcoe plusieurs centaines de mille dollars. C'est une vieille dette, sur laquelle pas un sou, ni sur les intérêts ni sur le capital, n'a été payé depuis quarante ans.

En vertu du projet de loi qui nous est soumis, l'Etat garantit le paiement de plusieurs millions, car, pour le tronçon des prairies il s'engage à payer $9,000,000 d'intérêt au cas où le Grand Tronc-Pacifique ne les paierait pas.

Il y a encore plus. Aux termes du contrat, nous nous obligeons à acheter le pont de Québec qui nous coûtera de 4 à 5 millions de dollars, et à régler les réclamations du Trans-Canada. Je ne sais ce que cela représente, mais il est du devoir du gouvernement de traiter libéralement cette compagnie qui a pris l'initiative de ce projet, bien avant la naissance du Grand Tronc-Pacifique.

Il y a, en outre, la question des améliorations permanentes que l'Etat s'engage à exécuter pendant la durée de ce bail, et sur le coût desquelles il faudra payer l'intérêt, si je ne me trompe. Additionnez toutes ces sommes et faites le total. Si nous avions accepté la première proposition du Grand Tronc, nous aurions très probablement accordé à cette compagnie une subvention pour construire le tronçon de North-Bay à Winnipeg et ensuite garanti ses obligations, comme le gouvernement a fait des obligations émises par le réseau de Mackenzie et Mann. Le gouvernement aurait payé en espèces sonnantes une subvention de $12,800,000, mais nous saurions du moins à quoi nous en tenir.

Maintenant, envisagé à un point de vue d'affaires, quels résultats produira cette entreprise dans les autres parties du pays? La ligne projetée doit aboutir aux provinces maritimes où nous avons déjà dépensé 70 millions pour construire l'Intercolonial, dont il ruinera le trafic ; car vous établissez là deux lignes parallèles et rivales. Il n'y a pas, dans le contrat qui nous est soumis, un seul article qui empêchera le Grand Tronc de transporter le grain de Midland à Montréal et, de là à Portland ; ainsi qu'il se propose de faire aujourd'hui. Il est bien vrai que le contrat contient un article prescrivant au Grand Tronc de s'efforcer, autant que possible, de transporter le grain à un port canadien, mais il ne contracte aucune obligation qui puisse le lier.

Il y a encore pis. Si le projet de loi est voté et si le Grand Tronc a le droit d'exiger une subvention, quel est l'homme assez naïf pour croire que cette compagnie ne commencera pas immédiatement la construction du tronçon de l'ouest, depuis Winnipeg jusqu'aux environs d'Edmonton ? Si je ne me trompe, on peut construire aujourd'hui un chemin de fer à raison de sept ou huit milles par jour ; un de mes voisins me dit que l'on peut construire jusqu'à dix milles par jour. Ainsi, l'an prochain, le Grand Tronc-Pacifique, prenant Winnipeg pour point de départ, aura considérablement poussé sa voie vers l'ouest. Mais lorsque son réseau sera complet de ce côté, il concentrera le grain de l'ouest pour le transporter à Winnipeg. Ensuite, il fera l'une de ces trois choses : ou il s'entendra avec le chemin de fer Canadien du Pacifique pour voiturer ce grain à Fort-William ; ou il s'adressera au réseau de Mackenzie et Mann pour le transporter à Port-Arthur ; ou il le confiera à une voie ferrée américaine pour l'expédier à Duluth. Ou enfin le Grand Tronc-Pacifique construira ou fera construire par le gouvernement une autre ligne depuis Winnipeg jusqu'à la tête du lac Supérieur. Mais rien ne l'oblige à ne pas construire d'abord le tronçon de l'ouest, et comme le tronçon de l'est ne peut être complété de l'avis de tous, en moins de cinq ou six ans, cette compagnie sera libre d'expédier le grain à Portland.

Si ce contrat ne devait pas avoir des conséquences aussi graves, il serait très amusant. On se demande avec étonnement quel

est le petit farceur qui l'a rédigé, car ce contrat abonde en propositions insensées. Nous avons entendu le premier ministre déclarer d'un ton dramatique que pas un membre de cette Chambre ni du Sénat ne prendrait part, comme entrepreneur, à la construction de ce chemin de fer. Qui a jamais eu pareille pensée. Mais ce serait là une infraction à l'acte concernant l'indépendance du parlement. Il n'y a rien dans le contrat—et il aurait été insensé d'y insérer une pareille clause—qui empêche un sénateur ou un député d'être membre d'une compagnie de construction qui pourrait se faire concéder une partie des travaux à exécuter.

Ai-je besoin de parler de l'article du contrat qui prescrit que les fournitures doivent être achetées au Canada. Cette disposition ne vaut pas le papier sur lequel elle est écrite, ni la peine qu'elle a donnée à son auteur.

Passons à la question des droits que l'on supprime sur les importations faites par la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique, en ce qui concerne le tronçon que le gouvernement s'est réservé. Voilà une grave injustice à l'égard des manufacturiers canadiens.

J'ai entendu hier les déclarations du chef de l'opposition et je dois dire que la politique qu'il a énoncée est accueillie avec beaucoup plus de sympathie par la population du Nord-Ouest et le pays en général que le projet de loi que le gouvernement nous a soumis.

Une des raisons qui lui vaudraient la faveur du public, c'est que ce projet n'entraînerait pas des dépenses aussi énormes. Où allons-nous, en effet ? Aujourd'hui, la dette publique se chiffre à $275,000,000. Nous allons y ajouter du coup $125,000,000, portant la dette nationale à $400,000,000, ou, ainsi qu'on l'a calculé, à $125 par tête.

L'inconvénient, c'est que le Grand Tronc-Pacifique ne servira pas d'ici à plusieurs années à transporter les produits toujours plus abondants des prairies du Nord-Ouest. Les colons y accourent en grand nombre. L'an dernier, cent mille personnes s'y sont établies, et nous espérons que ce ne sera pas là la limite, et que ce nombre sera dépassé de beaucoup. Néanmoins, le gouvernement et tout le monde doivent admettre que la section de l'est ne sera pas achevée en moins de cinq ou huit ans ; de sorte que, dans l'intervalle, il n'y aura que les deux moyens de transport actuels jusqu'à la tête des grands lacs, les Pacifique Canadien et le Canadien du Nord. Le chef de l'opposition veut s'en prendre à la racine du mal. Il propose d'acquérir par expropriation, soit la ligne du Pacifique Canadien, soit celle du Canadien du Nord, entre Winnipeg et la tête des lacs ou, s'il est impossible d'acquérir l'un ou l'autre de ces chemins, il veut que le gouvernement se mette hardiment à l'ouvrage et établisse un chemin de manière à être maître de la situation entre ces deux endroits. Que ce chemin appartienne à l'Etat et qu'il soit utilisé par toutes les compagnies qui voudront s'en servir. Néanmoins, je crois que tout homme sensé reculera devant la perspective de doubler la voie ferrée longeant le lac Supérieur, et demanderait qu'elle serve, non seulement au Pacifique Canadien et au Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi au réseau de Mann et MacKenzie. Quant au trajet, à partir de la baie Georgienne, sur le chemin du Canada-Atlantique, je dois dire que cette proposition ne vaut pas le projet d'acquérir la ligne sur Midland du Grand Tronc. Si le gouvernement acquérait la voie ferrée de Midland à Peterborough et jusqu'à la ligne-mère du Grand Tronc, non seulement Peterborough serait mis en contact direct avec la baie Georgienne et avec le réseau principal, mais le Pacifique Canadien se rendrait aussi directement à la baie Georgienne et tous deux auraient une ligne courte depuis les bords de la baie jusqu'à leur voie principale se dirigeant vers l'est.

L'un des plus puissants motifs qui nous portent à repousser le projet du gouvernement, c'est qu'il nous est soumis dans les dernier jours de la session expirante. On ne devrait pas prendre une décision en matière aussi importante sans avoir consulté la population. Il est souverainement injuste d'engager le pays sans lui donner une occasion de se prononcer. Le gouvernement du jour a annoncé à ses amis qu'ils devaient se préparer à se présenter devant le corps électoral, cet automne. Par inadvertance, sans doute, l'un de ses partisans a laissé entendre aujourd'hui que les membres de la députation devront cet automne rendre compte de leur conduite à leurs électeurs. Puisqu'il en est ainsi, je déclare qu'il serait plus honnête et plus juste, non seulement envers la présente génération, mais envers nos descendants, d'avoir le courage de ses convictions et de se présenter carrément devant le peuple, avant d'imposer à ceux de notre époque et aux générations futures le lourd fardeau des dépenses qu'entraînera la réalisation de ce projet. Que le gouvernement rencontre ses adversaires politiques face à face ; qu'il lance le gant, et qu'il soumette au corps électoral la question de savoir si ce lourd fardeau sera imposé pour toujours au pays. A titre de membre de l'opposition, j'invite le gouvernement à dissoudre le chemin et à en appeler au peuple sur cette question. Nous sommes prêts à nous incliner devant le verdict populaire.

A la demande de M. MacPherson, le débat est ajourné.

Le ministre des Finances propose l'ajournement et la séance est levée à 12.15 du matin, jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 20 août 1903.

L'Orateur ouvre la séance à 11 heures.

QUESTIONS.

INTERCOLONIAL—SYSTEME DE PENSION.

M. GOURLEY, par M. Taylor :

1. Où en est rendu le projet de pension de retraite promis par le ministre des Chemins de fer aux employés de l'Intercolonial l'an dernier ou cette année ?
2. Le gouvernement a-t-il pris en considération ou a-t-il adopté ledit projet ?
3. Un projet de pension ou d'allocation de retraite pour les employés de l'Intercolonial dressé par les fonctionnaires à Moncton a-t-il été approuvé par le gérant général et par le ministre des Chemins de fer l'an dernier ou cette année ?
4. Ce projet ou quelque autre projet de pension a-t-il été approuvé par le gouvernement ?
5. Un bill ayant pour objet de mettre ledit projet à exécution sera-t-il soumis au parlement au cours de la présente session ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La question de le création d'un fonds de pension pour les fonctionnaires de l'Intercolonial a été étudiée par le gouvernement, lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux faisait partie du cabinet, mais aucune décision n'a été prise à ce sujet, et l'on ne s'en est pas occupé depuis.

TARIF JAPONAIS.

M. CLARKE, par M. Taylor :

1. Quelles classes de produits et de marchandises provenant des Etats-Unis sont admises dans le Japon à de meilleures conditions que les productions similaires du Canada ?
2. Le gouvernement du Canada a-t-il pris des mesures, et lesquelles, pour obtenir en faveur des productions du Canada un traitement aussi avantageux que celui accordé aux Etats-Unis pour les productions similaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le tarif japonais est ce que l'on appelle un tarif double, dont l'un porte le nom de tarif général et l'autre le nom de tarif conventionnel. Sous l'empire du tarif conventionnel des droits réduits sont accordés aux pays qui ont des traités spéciaux avec le Japon. Le Canada n'est pas au nombre de ces pays, par conséquent il ne bénéficie pas des avantages du tarif conventionnel, comme les pays qui ont conclu des traités. Les item du tarif auquel ceci s'applique sont assez nombreux, et je dois me contenter de renvoyer l'honorable député au tarif lui-même, qu'il pourra obtenir sur demande. L'une des causes des difficultés que l'on éprouve au sujet de toutes négociations tendant à établir un traité avec le Japon, est ce que l'on appelle la clause de la nation la plus favorisée. La question est à l'étude et des négociations d'un caractère confidentiel sont pendantes entre le gouvernement canadien et le gouvernement japonais. Il faut que tout traité conclu contienne ce que l'on appelle la clause de la nation la plus favorisée, ce qui obligerait le Japon à accorder à toutes les autres nations n'importe quel privilège qu'il pourrait nous accorder et vice versa. Les honorables députés n'ignorent pas que cela donne lieu à des complications et gêne notre liberté d'action, c'est pourquoi, jusqu'à présent, nous avons été incapables d'en arriver à une entente. Cependant, la question est à l'étude.

ACCIDENTS AYANT ENTRAINE DES PERTES DE VIES SUR LES CHEMINS DE FER CANADIENS.

M. CLARKE, par M. Taylor :

1. Combien d'accidents entraînant des pertes de vies sont arrivés sur les voies ferrées du Canada au cours de l'année fiscale expirée le 30 juin 1903 ?
2. Combien de personnes ont perdu la vie par suite de ces accidents ?
3. Le gouvernement a-t-il d'ores et déjà nommé quelque fonctionnaire ayant pour mission de faire une enquête complète et un rapport, sous serment, sur toutes les circonstances se rapportant auxdits accidents et sur les causes qui ont pu contribuer à les produire, comme aussi sur les sujets qui suivent : le système d'exploitation desdits chemins de fer ; la vitesse des trains lors des accidents ; l'état de la voie et du matériel roulant ; le nombre d'heures pendant lesquelles l'équipe des trains, les chefs de gares, les télégraphistes, et autres employés des compagnies avaient été de service lorsque les accidents sont arrivés ; les salaires des employés ; le nombre et la qualification du personnel employé sur les trains, aux gares, aux bureaux de télégraphe, etc. ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 1. Les rapports reçus jusqu'à présent indiquent qu'il y a eu 21 accidents entraînant des pertes de vie, sur les chemins de fer canadiens, durant l'exercice fiscal expiré le 30 juin 1903.

2. Les pertes de vie résultant de ces accidents ou qui ont eu lieu au cours de ces accidents sont au nombre de 63.

3. Aucune nomination permanente n'a été faite.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier pour que cette dernière se forme en comité afin de prendre en considération la construction d'un chemin de fer transcontinental national, ainsi que l'amendement fait à cette motion par M. Puttee.

M. MACPHERSON : M. l'Orateur, je n'entreprendrai pas de suivre l'argument invoqué par mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bnnett), car je désire envisager cette question à un point de vue absolument différent. Il a parlé pour sa province, la province d'Ontario ; je parlerai au point de vue de la province de la Colombie Anglaise.

Je n'aurais pas pris part à ce débat, n'eut été le fait que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair, a déclaré, dans sa tentative de justifier sa résignation, que la province de la Colombie Anglaise ne demandait pas la construction d'une nouvelle voie transcontinentale, et qu'il n'existe aucune presse pour cette nouvelle ligne, en autant que l'ouest y est concerné. Ou cet honorable député a une bien mauvaise mémoire, ou il n'a pas pris au sérieux la chambre de commerce de Victoria, lorsque le 8 octobre dernier la requête suivante lui fut soumise, en sa capacité officielle de ministre des Chemins de fer et Canaux, dans la cité de Victoria, à l'occasion de sa visite dans la Colombie Anglaise, l'automne dernier :

Cette Chambre désire déclarer qu'elle est en faveur de toute mesure tendant à venir en aide au Canadian-Northern Railway, afin de pourvoir, dans un avenir aussi rapproché que possible, à la construction d'un second chemin de fer transcontinental à travers la Colombie Anglaise. Cette Chambre désire également faire remarquer que la colonisation rapide de la région des prairies exige que l'on prenne les mesures nécessaires pour construire une nouvelle voie destinée à effectuer le transport rapide jusqu'à l'océan du grain qui y sera récolté.

La seule conclusion à tirer des remarques de l'honorable ministre, c'est que, ou la mémoire lui fait défaut, ou qu'il a pris la Chambre de commerce de Victoria pour une réunion d'hommes sans mandats, et qu'il n'a pas cru devoir accepter la moindre attention à ce que la chambre de commerce de l'une de nos principales villes du littoral pouvait dire. Mais l'une ou l'autre de ces conclusions ne font guère honneur à l'honorable député. Je désire traiter cette question au point de vue de la Colombie Anglaise, afin de bien faire comprendre à la Chambre tout le bénéfice que cette province a retiré de la construction de Pacifique Canadien, c'est-à-dire de ce chemin qui traverse la partie la plus pauvre de la province. Le Pacifique Canadien atteint la Colombie Anglaise au défilé du Cheval-qui-Rue ; de là il traverse les montagnes Rocheuses en suivant la vallée du fleuve de Colombie, et le défilé de l'Aigle pour atteindre le lac Shuswap et la vallée de la rivière Thompson-sud, qu'il suit jusqu'aux rivières Fraser et Lytton pour atteindre ensuite le littoral au détroit de Burrard. Jusque-là, je ne vois rien, à part la grandeur du paysage qui s'offre aux regards dans les montagnes, qui soit de nature à frapper l'imagination. Mais ce n'est pas avec des panoramas que l'on fait de l'argent, et cela ne suffit pas pour apporter à dîner. Toutefois, je désire indiquer à la Chambre quels ont été les résultats de la construction de ce grand chemin de fer qui s'appelle le Pacifique Canadien. Antérieurement à la construction de ce chemin de fer, la Colombie Anglaise était une région isolée de l'ouest du Canada, qui n'avait d'autre chose de commun avec le reste du pays que son amour du vieux drapeau et sa reconnaissance du même souverain. Son isolement ne lui donnait aucune aspiration nationale. Mais cette province était peuplée d'hommes courageux et déterminés qui se rendaient compte de l'avenir réservé à la Colombie Anglaise, s'ils pouvaient seulement obtenir un chemin de fer qui les relierait à l'est du Canada. La construction du Pacifique Canadien a fait de ce petit hameau de pêcheurs qu'était New-Westminster une ville importante et prospère. Elle a donné une nouvelle province au Canada et a ajouté à sa couronne un de ses plus brillants joyaux. Elle a fait ces hommes qui, tout en étant fiers de se dire citoyens de la Colombie Anglaise, sont encore plus fiers de se dire Canadiens. Elle a fait de cette forêt primitive notre grande cité actuelle de Vancouver. Elle a fait de cet endroit où, il y a 20 ans passés, on ne voyait que des sapins de Douglas et des cèdres de la Colombie, une ville qui compte aujourd'hui 35,000 âmes.

Là où l'on ne percevait pas un seul dollar de droits il y a 20 ans passés, on en a prélevé l'année dernière pour $1,388,709. Elle a eu pour résultat d'y provoquer l'établissement de six de nos principales institutions financière du Canada, à un endroit où ces choses étaient inconnues autrefois.

Là où le bureau des compensations n'avait jamais existé, on a, durant les derniers six mois de la présente année, fait à ce bureau des affaires pour près de $29,000,000. Elle a fait le grand port de mer de Victoria qui, l'année dernière, est arrivée en quatrième lieu parmi les ports canadiens. Là où il y a 20 ans les navires étaient une chose presque inconnue, on voit aujourd'hui des navires les pavillons de toutes les nations, et le port de Vancouver reçoit aujourd'hui des navires venant de toutes les parties de l'univers, qui y chargent ou y déchargent leurs cargaisons. La construction de ce chemin a établi un nouveau commerce avec l'Orient, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ainsi qu'avec les Etats-Unis. Elle a créé une nouvelle province dont la population est heureuse et prospère. Elle a rendu possible le développement d'une partie de nos régions minières, qui tendent sans cesse à démontrer que leur importance dépasse nos plus belles espérances. Elle nous a permis de produire durant les derniers 16 ans, 31,640,203 onces d'argent, estimés à $18,475,882 ; 280,200,480 livres de plomb, estimé à $10,447,540 ; 92,652,480 livres de cuivre, estimé à $12,333,200; soit une valeur totale d'argent, de plomb et de cuivre de $41,256,603, toutes choses qui, antérieurement à la construction du Canadien du Pacifique, étaient absolument inconnues dans la Colombie Anglaise.

Maintenant, M. l'Orateur, si ceci ne constitue qu'une faible proportion des choses merveilleuses que l'on a pu accomplir dans ces conditions défavorables, qu'adviendra-t-il sous de plus avantageuses circonstances? Si c'est là le résultat de la construction du Canadien du Pacifique à travers la section

la plus pauvre de notre merveilleuse province, que ne pourrait-on pas accomplir par la construction d'un autre chemin de fer à travers sa partie la plus riche et la plus fertile ?

Je prouverai à la Chambre que cette partie ouest de notre province, la partie que doit traverser le Grand-Tronc-Pacifique, renferme des richesses sans nombre, que ses habitants appellent de toute leur voix la construction d'un chemin de fer et que les ressources minières qui sommeillent dans nos montagnes, n'attendent que l'arrivée de ce nouveau chemin pour enrichir le peuple canadien. Je vais donner lecture de quelques traits du rapport annuel du ministre des Mines pour l'exercice expirant le 30 juin 1902 ; et de crainte que notre bon ami, l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) ne dise que ce rapport est falsifié, je me permettrai de faire remarquer à la Chambre que le ministre des mines de la Colombie Anglaise est Edward Gaylor Prior, un conservateur de l'école tory, qui a été le chef reconnu du parti conservateur de la Colombie Anglaise dans cette Chambre et qui est de plus un ministre de la Couronne. A la page 45 de ce rapport, je trouve ce qui suit au sujet de cette partie de la province que doit traverser le Grand-Tronc Pacifique :

Deux raisons principales semblent avoir empêché les capitalistes de placer leurs capitaux dans cette partie de la province. La première est le prix élevé demandé par les prospecteurs pour leurs droits, et la deuxième, l'idée qui semble générale que la partie nord de la Colombie Anglaise est paralysée par la glace et la neige durant la plus grande partie de l'année, et que, par conséquent, la saison du travail y est très courte. C'est là une grave erreur. A l'exception de quelques jours vers le milieu de l'hiver, il n'y a pas une partie du pays, où même du nord ou de l'est des Etats-Unis, ou la saison du travail soit plus longue. Il tombe moins de neige à Port Simpson, qui est situé à l'extrémité nord du littoral de la Colombie Anglaise, qu'à Vancouver, la moyenne ayant été l'hiver dernier de 14 pouces. M. J. H. Rodgers, qui a passé l'hiver de 1901-02 à la mine de Bonanza, située sur la baie de l'Observatoire, et qui avait à son service un équipe de mineurs travaillant continuellement, me dit qu'il n'a eu qu'un seul jour du 1er janvier au 23 juillet (date à laquelle je l'ai rencontré) pendant lequel ces ouvriers ont été incapables de travailler dehors, et cela avait lieu dans le mois de mars, à l'occasion d'une forte tempête de neige.

Ceci est un rapport préparé par M. John Flewin, un homme que je connais très bien, qui a été archiviste des mines durant plusieurs années dans cette partie du pays. Ce qui suit a trait à une partie du pays qui est située le long du parcours de la voie projetée du Grand-Tronc-Pacifique :

Les mineurs établis aux camps de Kitamaat, Kitsilas et Telkwa espèrent encore en la construction du chemin de fer de Kitamaat-Hazelton, qui permettra d'atteindre la riche région minière du littoral et la chaîne des montagnes Kitsilas, ainsi que la zone riche en puissance hydraulique, en terres propres à l'agriculture et à l'élevage qui est arrosée par les rivières Skeena supérieur, Bulkley et Omenika. Actuellement l'absence de moyens de transport est un obstacle sérieux au développement de cette partie du pays.

Je connais cette région personnellement jusqu'à un certain point, et je sais quelles sont les misères auxquelles les mineurs sont exposés par suite de l'absence de chemin de fer. Voici ce que dit le rapport au sujet du groupe de mines Ptarmigan, dans le district de Kitsilas, qui est très riche :

Les propriétaires de ce groupe, comprenant que l'on ne pouvait faire plus pour développer ces claims, en l'absence de moyens de transport convenables, n'ont employé qu'une faible équipe d'ouvriers durant la saison. Les travaux ont été abandonnés en septembre et l'on a expédié 5 tonnes de minerai, afin de faire l'essai de la propriété. Les propriétaires se sont adressés à la Couronne pour des titres d'acquisition de ce groupe.

Une estimation régulière a aussi été faite sur les propriétés suivantes :

Une évaluation régulière a aussi été faite sur les propriétés suivantes : Washington, Northland, Toulon, Bull-Dog, Montezuma, Eureka, Hatzie, Golden Crown, Ruby, Granite, Golden King, Goldfinch, Golden Eagle, Golden Crown Extension, Strathcona, Helma et Monte Cristo. Je ne prévois pas que des travaux considérables soient exécutés sur aucune de ces propriétés, dont quelques-unes offrent cependant les plus belles espérances, avant que des communications par voie ferrée avec le littoral soient devenues un fait accompli. La rivière Skeena est, pour ne pas dire plus, une route très incertaine, vu la crue soudaine des eaux ainsi que leur volume restreint. Il faut ajouter à cela les taux exigés pour le transport des marchandises, lesquels sont tellement élevés qu'ils empêchent n'importe qui d'essayer de faire parvenir jusqu'à cet endroit les approvisionnements et les machines nécessaires à l'exportation des mines sur une grande échelle.

Ce qui suit se rapporte à l'établissement de la rivière Telkwa :

A cet établissement, on n'a fait que des travaux ordinaires d'estimation sur le groupe Forest, le Big-Blue, et les claims Surprise et Constance. Ici comme à Kitsilas, c'est encore l'absence de moyens de transport qui entrave tout.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux dirait peut-être à ces gens qu'ils n'ont pas besoin de chemin de fer. Je voudrais que l'honorable député irait leur annoncer cela lui-même, et s'il le faisait, je crois qu'il sortirait du camp plus vite qu'il y serait entré. Je considère que ces gens connaissent la valeur de la construction d'un chemin de fer dans une région minière. Voyons maintenant ce que le rapport dit au sujet des districts de Caribou, d'Omenica et de Cassiar :

Quant à ce qui concerne les moyens de transport pour faire parvenir les approvisionnements et autres articles dans ce district, il n'ont guère changé depuis la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, si ce n'est que les chemins ont été considérablement améliorés. C'est à Ashcroft que s'arrête le chemin de fer. A cet endroit des voitures font le trajet deux fois par semaine en été et une fois par semaine en hiver,

jusqu'à Barkerville—distance de 287 milles—tandis qu'à partir du poste des Cent cinquante-Milles des voitures font le trajet une fois par semaine jusqu'aux Fourches de Quesnel et Bullion, situés à 60 milles de distance, et jusqu'au camp d'Harper, situé à 35 milles. Les chemins sont bons et les nombreuses maisons de relais sont propres, convenables et abordables quant aux prix, et comme toujours les voitures sont aussi confortables que la chose est possible. La compagnie des voitures est aussi chargée du transport des malles et des messageries, faisant circuler des voitures additionnelles chaque fois que le trafic l'exige. D'Ashcroft à Barkerville le tarif est de 6 cents par livre, et de Quesnel de 4 à 5 cents. Ces taux, qui représentent de $100 à $120 par tonne, semblent pour ainsi dire prohibitifs au transport des lourdes machines destinées à l'exploitation des mines et le prix de ce transport dépasse souvent le coût de l'article lui-même ; cependant, tout en étant très élevés, ces prix ne sont pas exorbitants, et à ces prix ceux qui sont à la tête de ce service de transport réussissent à peine à y gagner leur vie, de sorte que ces taux ne seront réduits sensiblement que lorsqu'un chemin de fer de quelque nature sera construit à travers ce district.

Cependant, dans le seul district de Caribou et malgré ces conditions désavantageuses, la production de l'or s'est élevée durant les trois dernières années à $4,368,307. Et lorsque vous songez, M. l'Orateur, que ces districts sont situés à 300 et même 500 milles de distance de tout autre mode de transport, et que tous les articles dont on a besoin doivent être transportés à dos de chevaux ou de mulets, du littoral où d'Ashcroft situé sur le parcours du Canadien du Pacifique, vous pouvez vous faire une idée des immenses difficultés qui entourent l'exploitation de ces mines. L'honorable député prétend que rien ne presse. Voyons un peu plus loin, et rendons-nous compte si, là-bas comme dans la Macédoine, on n'est pas en droit de s'écrier: " Venez à notre secours."

Le rapport que je vais lire a été préparé par le commissaire de l'or de la concession minière d'Omenika, un homme qui habite cette partie du pays depuis un grand nombre d'années et en la parole de qui nous pouvons avoir la plus entière confiance. On verra par ce rapport qu'il ne peut y avoir de doute sur l'avenir de cette partie du pays, ainsi que sur le besoin immédiat qui existe d'un autre chemin de fer transcontinental :

Maintenant que deux chemins de fer transcontinentaux se dirigent vers le littoral du Pacifique, et que tous deux devront traverser le district d'Oménika, et que l'un d'eux, si le défilé de la rivière des Pins ou celui de la Paix est choisi, passera à peu de distance du creek Hanson, qui est actuellement le centre des opérations minières à cet endroit, le district d'Oménica devra devenir un poste important, une fois que les difficultés du transport et de l'approvisionnement auront été réduites comme elle le seront au moyen de la construction de ces chemins de fer, et cette construction aura aussi pour résultat d'ouvrir des centaines de milles carrés de territoire, encore tout à fait inconnu et inexploré. Il est généralement connu qu'une vaste région située au nord de la rivière Oménica et à l'ouest de la rivière Findlay, contiendrait de l'or en quantité rémunérative, si l'on pouvait y faire parvenir les approvisionnements, et il suffit d'améliorer les moyens de transport pour transformer ce qui n'est aujourd'hui qu'une région absolument sauvage et inconnue, en un des districts miniers les plus riches de la province. Un chemin de fer placera Manson, au point de vue du transport, dans la même position qu'occupe aujourd'hui Revelstoke près de la voie du Canadien du Pacifique. Durant la présente saison, plusieurs groupes de prospecteurs ont visité ce district, mais le manque de provisions les a empêchés de s'éloigner considérablement de Manson. Cependant, quelques-uns d'entre eux ont été si favorablement impressionnés parce qu'ils ont pu voir du pays, qu'ils ont serré partie de leur outillage, et ils se proposent d'y retourner durant la prochaine saison.

Comme cette question du transport est aujourd'hui la question la plus importante dont le peuple canadien ait à s'occuper, on devrait faire tous les efforts possibles pour augmenter les moyens de transport entre les grands centres de production du grain et d'élevage de bétail de l'ouest et le littoral de l'Atlantique. Mais en agissant ainsi, je crains que nous ne soyons portés à oublier le fait que le Canada possède dans l'ouest un autre débouché qui mérite d'être pris en considération. La Providence a fait preuve de beaucoup de bonté à notre égard en plaçant cette région favorable à la culture du blé et à l'élevage du bétail, au centre de ce vaste Dominion, et elle est située de manière à se trouver à une distance égale des deux océans. Je vais essayer de démontrer que dans un avenir rapproché près de la moitié du trafic des Territoires du Nord-Ouest prendra nécessairement la route de l'océan Pacifique en passant pour Vancouver, au lieu de se diriger vers l'est, en suivant la route de Montréal ou de Saint-Jean.

Vancouver, qui possède un des plus beaux ports de l'univers, est éminemment propre à devenir le débouché par excellence des produits canadiens dans l'ouest.

Actuellement, et depuis un grand nombre d'années, il se fait un commerce d'exportation de grain très considérable entre les côtes de l'ouest des Etats-Unis et le continent, et chaque année les villes de Tacoma, de Portland et de San Francisco expédient de nombreux navires chargés de grain en Europe ou au Japon. Ce grain est transporté par chemin de fer, dans plusieurs cas, sur une distance de 900 milles, et ce qui se fait actuellement sur le littoral ouest des Etats-Unis, nous pourrions le faire également au Canada, et de cette manière soulager les voies de transport de l'est, alors qu'il est pour ainsi dire impossible d'expédier des marchandises.

Les meilleures autorités en fait de transport prétendent que les marchandises peuvent être transportées sur une distance de 4½ milles par eau pour chaque mille de transport par terre. Partant de ce principe, je vais essayer de démontrer où devrait se trouver à l'est du littoral du Pacifique, la

ligne de division où les taux de transport devraient commencer de manière à ce que partie du trafic se dirige vers l'est et partie se dirige vers l'ouest.

Le gouvernement américain est en frais de construire le canal de Panama, et l'on espère compléter ces travaux dans un délai de 8 ans. Une fois ce canal terminé, son expl itation va révolutionner les conditions du commerce, non seulement des Etats-Unis, mais aussi le commerce de l'ouest canadien, et bien que nous soyons en mesure de profiter de la longue route par eau en passant par le cap Horn, il n'en est pas moins vrai que lorsque cette immense entreprise sera terminée, la distance qui sépare Liverpool de Vancouver sera réduite à environ 8,000 milles, et les dangers de la navigation seront diminués dans une proportion d'au moins 50 pour 100. J'ai discuté cette question avec des capitaines de navires et tous sont unanimes à reconnaître que les dangers que l'on rencontre au cap Horn sont plus grands que durant le reste du voyage. Quelquefois, disent-ils, cela prend jusqu'à 60 jours pour faire le tour par le cap Horn.

Si l'on prend un endroit situé, disons à 960 milles à l'est de Vancouver, cela nous amène dans le voisinage de Moosejaw, et en multipliant cette distance par 4½, afin de la traduire aux taux de transport par eau, cela représente 4,320 milles, et de Vancouver à Liverpool par le canal de Panama, la distance est de 8,520 milles. Ainsi donc de Moosejaw à Liverpool, en passant par Vancouver et le canal de Panama, la distance est de 12,840 milles, ci qui traduit au taux de transport par eau, représente 9,558 milles. De Saint-Jean à Liverpool la distance est de 2,700 milles, soit un total de 12,879 milles, si l'on calcule le trajet par eau. Ceci tend à démontrer que dans un avenir rapproché la ligne de division entre l'est et l'ouest sera établie par les compagnies de transport pour leur propre bénéfice.

Actuellement, c'est le bois de construction qui constitue le principal article transporté du littoral du Pacifique au nord-ouest. Pour faire comprendre quel sera le commerce futur de l'ouest canadien, je vais examiner la situation du commerce de bois de construction à l'heure actuelle. Le gouvernement canadien fait tout ce qui est en son pouvoir pour encourager l'immigration dans les Territoires du Nord-Ouest. Il a raison d'en agir ainsi, car on doit faire en sorte que ces nouveaux colons n'aient pas à souffrir inutilement. On prétend que 100,000 nouveaux colons s'établiront dans les Territoires du Nord-Ouest cette année, et l'on calcule qu'une famille se compose d'environ 4 personnes. Par conséquent, il y aura donc au moins 25,000 familles qui auront besoin de se construire des maisons d'ici à un an. Chaque famille aura besoin, disons, d'une maison de 17 x 21 pieds, laquelle une fois divisée, donnera deux chambres à coucher de 8 x 9 pieds et une cuisine de 11 x 16 pieds. Cette maison, si elle reçoit un double lambris, ce qui est nécessaire dans un climat froid, nécessitera l'emploi de 5,000 pieds de bois de construction, en supposant que le toit sera également double. A part la maison, ils auront besoin d'une petite écurie capable de recevoir quatre chevaux, dont la construction exigera 3,500 pieds de bois de construction, représentant un total de 8,500 pieds de bois pour chaque famille. Nous calculons qu'il y aurait 25,000 familles, cela représente donc 212,500,000 pieds de bois de construction. Ceux qui habitent actuellement le pays auront besoin pour de nouvelles constructions, pour les besoins des chemins de fer, des élévateurs, et de la construction des nouvelles villes, etc., une quantité aussi considérable, ce qui fera en tout l'énorme chiffre de 425,000,000 de pieds de bois. Cette quantité de bois sera suffisante pour remplir 53,125 wagons à 8,000 pieds par wagon, ou 5,312 convois de 10 wagons chacun, ou 4½ convois pour chaque jour de l'année. Et comme presque tout ce bois sera expédié de la Colombie Anglaise et de Vancouver, du moins pour le présent, on doit comprendre que le chemin de fer Canadien du Pacifique, avec les moyens qu'il a actuellement à sa disposition, a une dure tâche à remplir pour transporter cette énorme quantité de trafic.

En discutant cette question du transport, je me suis jusqu'à présent occupé que de ce qui concerne le Canada et l'Europe. Je n'ai pas l'intention de laisser de côté probablement le plus grand facteur que nous pourrons avoir, dans une avenir rapproché, relativement à cette question des transports et je veux parler du commerce qui va sans cesse en augmentant entre le littoral du Pacifique et l'Orient, l'Australie, l'Afrique du sud et l'Inde. Ce commerce augmente d'une façon prodigieuse. Je me rappelle très bien la première fois que les steamers sont arrivés à Vancouver avec des marchandises venant de l'orient. Leur premier voyage date de quelques années avant mon arrivée dans cette province, mais je me rappelle bien que le vieux navire " L'Abbyssinian " et le "Parthian " étaient pour nous des objets de curiosité et ils étaient les premiers navires voyageant sur l'océan Pacifique, qui apportaient des marchandises de l'Orient dans nos ports. Sans doute leur cargaison n'était pas très considérable, mais la puissante Compagnie du Canadien du Pacifique s'est mise en frais de se trouver du trafic pour sa ligne de l'Orient et elle y a réussi. Aujourd'hui cinq grands steamers font le service de cette ligne, et ce trafic augmente d'une façon prodigieuse.

Je voudrais que la Chambre comprit le développement énorme que pourrait prendre ce commerce. Je vous dis, M. l'Orateur, que l'on ne connaît pas encore la moitié de sa valeur. Et lorsque le Grand-Tronc-Pacifique, avec l'expérience et les capitaux que possèdent cette puissante compagnie, avec

son désir de développer le trafic, lorsque cette compagnie, dis-je, se lancera dans cette entreprise, elle contribuera à développer un trafic bien supérieur à celui qui existe actuellement. Je ne veux pas pas donner dans l'exagération à ce sujet. Mais durant mes 16 années d'expérience sur le littoral, j'ai pu me rendre compte de l'immense développement qu'a provoqué la construction du Canadien du Pacifique. Ce chemin a fait un bien immense à notre pays : il a fait ce que nul autre agent aurait pu jamais espérer accomplir. Il a créé Vancouver. Il a construit des théâtres, des raffineries de sucre et des hauts-fourneaux. Quelqu'un oserait-il prétendre que je dois approuver un chemin de fer exploité par l'Etat, en présence des faits que je viens d'énoncer et qui sont à ma connaissance personnelle? J'ai tout autant foi que n'importe quel membre de cette Chambre dans la maîtrise du gouvernement. Je désire tout autant que n'importe qui maintenir intact les droits et les intérêts publics. Mais je considère que le contrat actuel nous garantit tous les avantages d'un chemin de fer possédé et administré par le gouvernement, sans les inconvénients de son exploitation par l'Etat Si nous constituons un peuple disposé à se laisser tondre comme le peuple allemand—je ne veux faire aucune remarque désobligeante à l'adresse de cette nation, mais on ne peut nier que nous sommes plus démocratiques qu'ils le sont—nous pourrions exploiter des chemins de fer qui seraient la propriété de l'Etat. Mais tant que nous n'en serons pas arrivés à croire que nous devons être gouvernés par un seul homme et conduit par une main de fer, il est inutile pour nous de songer à nationaliser nos voies ferrées. Cette théorie de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat est une belle chose, mais il est inutile de la mentionner, quand il s'agit d'un peuple animé de l'esprit d'indépendance qui règne dans ce pays. J'ai foi dans la nationalisation des chemins de fer. Mais je constate que je me suis laissé entraîner en dehors de la question.

M. GALLIHER : Vous êtes dans la bonne voie dans tous les cas.

M. MACPHERSON : J'étais à parler du commerce qui devra se développer entre le Canada, la Chine et le Japon. On estime que la population de ces deux pays s'élève à 450,000,000 d'âmes. Jusqu'à il y a trois ans passées, cettepopulation était restée réfractaire aux idées de la civilisation occidentale. Elle n'avait pas commencé à porter des vêtements européens, ou à se nourrir comme nous le faisons. Mais le Japon a pris l'initiative. Ce dernier pays, M. l'Orateur, possède un pouvoir d'adaptation remarquable.

Mais jusqu'à présent il s'est contenté d'imiter. Je ne veux pas dire rien de désagréable à l'adresse des Japonais. Il est vrai que je ne les aime guère, à la façon qu'ils vivent dans ce pays. Mais ils sont d'excellents citoyens pour le Japon, comme le sont les Chinois en Chine. Ces peuples sont très bien chez eux, mais ils ne feront pas de bons Canadiens. Si les Japonais continuent comme ils sont partis ils ne tarderont guère à occuper une place importante parmi les autres nations de l'univers. Ils adoptent rapidement nos usages. Ils ont commencé à manger de la farine de blé et ils sont en frais d'installer des moulins à farine dans leur pays pour moudre ce qu'ils importent du continent. Ils importent actuellement des quantités considérables de farine américaine et canadienne. Ils sont plus désireux maintenant d'obtenir la farine canadienne que la farine américaine, car notre bon ami le ministre de l'Agriculture a visité ce pays et leur a démontré quel excellent pain on pouvait fabriquer avec le blé dur du Manitoba de première qualité.

La Chine se japanise, si je puis créer ce néologisme. Les Chinois s'aperçoivent que leurs voisins les Japonais font des progrès rapides et ils marchent sur leurs traces. Il se peut que la farine ne soit jamais d'un usage générale en Chine, il se peut que des millions de ses habitants ne s'en servent jamais, le riz étant à bien meilleur marché, mais je suis convaincu que les classes aisées, tant en Chine qu'au Japon, emploieront la farine.

Je crois donc pouvoir dire que d'ici à quinze ans—car nous devons nous rappeler que les événements se succèdent plus rapidement aujourd'hui qu'autrefois—150,000,000 d'habitants de l'Orient se serviront de la farine. Il est facile de se rendre compte de ce que cela promet au Canada. M. Hill, probablement l'un des industriels de chemin de fer les mieux renseignés que nous possédions en Amérique, prétend que le marché de la partie nord-ouest de l'Amérique et la Chine et le Japon et que la demande dans ces pays contribuera à maintenir le blé à son prix normal.

Il faut ajouter à cela le commerce entre le Canada et l'Australie, et entre le Canada et l'Amérique du Sud, qui augmente très rapidement.

J'ai essayé de faire comprendre que ce commerce que je viens de mentionner offrait de grands avantages, car, quels que soient nos sentiments à l'égard de l'est ou de l'ouest, il est certain que le commerce du pays s'écoulera par ses débouchés naturels. Mais à moins que vous amélioriez et développiez ces débouchés naturels, le commerce du pays périclitera. Durant plusieurs années le commerce de la Colombie Anglaise s'est fait par l'entremise des ports américains. Ce n'est que depuis la construction du Canadien du Pacifique que nous sommes en état de traiter directement avec ceux qui demeurent à l'Orient.

Le Canada est dans une condition particulière, en ce sens qu'il est le seul pays possédant une vaste étendue de terres arables. Or, les grands courants d'immigration ont toujours suivi la ligne parallèle à la latitude de la zone tempérée du nord. Depuis

les temps préhistoriques, la population de l'extrême Orient s'est répandue graduellement en cercles excentriques avec chaque cycle de mille ans. De nombreux peuples se sont dirigés du côté du soleil couchant. On a fini cependant par atteindre les limites occidentales des territoires du vieux monde, et alors la population a traversé l'océan et durant le 19ème siècle l'Europe a envoyé aux Etats-Unis 18,000,000 d'habitants, attirés en grande partie, je pourrais dire, par les merveilleuses terres gratuites que leur offrait le peuple américain.

Je considère, bien que je puisse me tromper, qu'aucun pays ne peut devenir un grand pays industriel, tant que ces terres arables ne sont pas épuisées. Nous connaissons les immenses progrès accomplis par le peuple américain durant le dernier siècle, grâce aux merveilleuses terres arables possédées par ce pays. Mais nos voisins ont épuisé cette ressource, tandis qu'au Canada nous sommes dans la même condition où se trouvaient les Etats-Unis il y a soixante-dix-sept ans passés.

La moitié de l'ouest canadien est égale en étendue à l'Angleterre, l'Irlande, l'Ecosse, la Danemark, la Suisse, et à la plus grande partie de la Russie d'Europe, la production du Canada surpassera celle de cette même étendue du territoire européen.

Ces districts du Canada contiennent plus de 2,000,000 d'acres de terre propre à la culture, tandis que dans l'étendue de territoire européen auquel j'ai fait allusion, il y a 250,000,000 d'habitants. Je n'ai pas mentionné à ce sujet les merveilleuses qualités productives de la Colombie Anglaise, qui possède dans ses eaux de si grandes ressources d'alimentation. Ses rivières sont peuplées de saumons en nombre presque incroyable, tandis que la morue et le flétan s'y trouvent encore en plus grand nombre. Je ne crains pas de dire que les pêcheries de flétans de la Colombie Anglaise ne le cèdent à nulles autres pêcheries de l'univers et quand je dis qu'un navire peut quitter Vancouver et revenir au bout de quatre jours avec une cargaison complète de flétan, cela dépasse les bornes de l'imagination.

M. SPROULE : Nous ne pouvons raconter des histoires de pêches aussi merveilleuses dans l'est du Canada.

M. MACPHERSON : Nous n'avons peut-être pas de pêches miraculeuses à raconter. Mais, chose certaine, c'est que l'on ne trouve pas de sangsues dans les eaux de la Colombie Anglaise.

Il y a déjà plusieurs années que la Colombie Anglaise est recherchée pour ses terrains aurifères qui sont connus pour leur richesse, et nous avons à part cela le cuivre, la houille et le fer. Les mines de fer du sud de la Colombie Anglaise sont très riches et elles sont situées comme si la nature eût voulu les placer là exprès pour l'usage de l'homme, car elles se trouvent à peu de distance de riches terrains houillers. J'ai déjà dit que la Colombie Anglaise possédait d'immenses richesses au point de vue de l'agriculture, des pêcheries et des minéraux et je dois ajouter que cette province est aussi abondamment pourvue de bois de construction, de cèdre et de sapins de Douglas. Les forêts de la Colombie Anglaise contiennent au delà de 200 milliards de pieds de sapin et de cèdre. On a prétendu que la Colombie Anglaise semblait destinée à devenir le fournisseur de toutes les nations.

Je pourrais continuer sur ce ton, M. l'Orateur, mais j'ai promis à la Chambre de ne pas la retenir trop longtemps. Je terminerai en disant que celui qui prétend que dans la Colombie Anglaise nous n'insistons pas pour obtenir un autre transcontinental ne connaît pas le sentiment qui règne parmi sa population.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : M. l'Orateur, on m'a appris ce matin que je devais répondre à l'honorable député de Burrard (M. Macpherson). J'ai écouté son discours avec beaucoup d'attention et je considère qu'il a fait valoir bien peu d'arguments pour ou contre la construction de ce chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique. Il s'est contenté de nous parler de Vancouver ou du bras de mer de Burrard, et la seule chose importante qui m'a frappé, c'est que les honorables députés qui siègent près de lui sont d'avis que la population de cette province se compose de sangsues politiques. Or, M. McCraney, qui doit connaître cette partie du pays, qui y est demeuré durant plusieurs années, m'écrit que ce ne sont pas des sangsues, mais bien de véritables parasites, et que leur nombre est si considérable qu'ils constituent un véritable péril pour le pays. Maintenant j'ignore ce que c'est qu'un parasite. Il est possible que ce soit un poisson, pour ce que j'en connais, mais il me faut, je crois, répondre à l'honorable député et parler du Grand Tronc-Pacifique.

Un amendement a été soumis à la Chambre, et j'espère, M. l'Orateur, pouvoir parler sur cet amendement, qui traite de la nationalisation des chemins de fer. C'est sur cette question que s'est faite l'élection d'Elgin-ouest ; si je n'avais pas été partisan de cette doctrine et un adversaire des subventions aux chemins de fer, à moins que ceux qui reçoivent ces subventions soient obligés de donner quelque chose au gouvernement en retour, je ne serais certainement pas ici ce soir, et je suis convaincu que ce sentiment est maintenant partagé par tous les contribuables de ce comté. J'ai aussi remarqué qu'il y a quelques jours, un membre de cette Chambre s'est déclaré en faveur de cette politique de nationalisation des chemins de fer.

Mon attitude toute particulière dans cette Chambre n'aura pas pour résultat d'inspirer beucoup de confiance aux honorables députés qui composent les deux partis. D'un autre côté, je considère qu'ils ne convient pas

pour un représentant du peuple de discuter une question autrement que dans ses mérites.

On s'est servi dans cette Chambre du langage le plus violent, d'un langage dont on ne se servirait pas au cours d'une discussion dans un village du commun, et on a fait un tapage d'enfer chaque fois que quelqu'un a avancé un argument que l'un ou l'autre part croyait lui être défavorable, Je ne crois pas que ce tapage se renouvelle au cours de mes remarques et j'espère bien qu l'on va laisser les pupitres tranquilles. Ceux qui ne partagent pas ma manière de voir, ont parfaitement le droit de différer d'avis avec moi, comme ceux qui partagent mes idées; mais je ne reconnais à personne le droit de m'injurier parce que je n'appartiens pas à tel ou tel parti.

Nous sommes tous sensés être ici pour travailler dans les meilleurs intérêts du pays, c'est là ce que nous préconisons dans les assemblées publiques et devant nos électeurs—Nous disons toujours: Le pays avant le parti. Cependant, dans neuf cas sur dix, c'est le parti qui élit le représentant et qui entend le faire marcher à sa guise. Je ne suis l'instrument de personne, et je ne désire pas que personne se fasse mon instrument.

Je suis convaincu, M. l'Orateur, que le pays comme la Chambre commencent à être fatigués de cette discussion. Pas une idée nouvelle n'a été émise depuis trois ou quatre jours, et il est à peu près temps que quelqu'un se lance dans une nouvelle voie ; malheureusement, il nous faut nous en tenir à la question.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. ROBINSON : Je n'ai pas d'objections à ce que les honorables députés disent " écoutez ! écoutez ! " ; mais je ne tiens pas à ce qu'ils frappent leur pupitres. Je ne tenais pas à prendre part à ce débat, car, comme je viens de le dire, bien peu de chose a été dit sur le mérite de la question, mais je désire déclarer que je suis en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Il se peut que le projet soumis par le gouvernement soit supérieur au mien, mais ce sont là mes convictions et je tiens à les faire connaître.

Nous savons tous, M. l'Orateur, que les chemins de fer sont un bienfait là où ils existent. Nous savons tous que si nous devions être privés de chemins de fer, nous retournerions pour ainsi dire à l'état primitif. Nous en avons donc besoin, et le pays doit se développer. Par conséquent, là où il n'y a pas de chemins de fer, c'est le devoir du gouvernement de voir à en construire, et de voir à ouvrir le pays. Ne sachant pas à quoi m'en tenir sur les vastes régions dont on nous a parlé ; je ne me prononcerai pas sur la valeur de cette entreprise et je ne dirai pas s'il convient que le gouvernement mette ce projet à exécution ; bien que certains députés aient entrepris de nous dire combien il y avait d'arbres, de ruisseaux et de montagnes dans cette partie du pays, mesurant 3,000 milles de longueur, je n'ai pas encore vu une personne qui ait jamais parcouru le tracé de ce chemin.

Cependant, nous espérons que cette partie du pays devra se développer, et qu'il y a de la place dans la région que ce chemin doit traverser, pour 10,000,000 d'habitants, sur une bande de terre de 20 milles de large, qui s'étend de chaque côté du chemin. Les peuples de l'Europe se préparent à se rendre à cet endroit, et l'on nous dit que l'on ne peut attendre plus longtemps la construction de ce chemin.

Les immigrants européens comptent sur nous pour les amener au Canada et les installer dans ces plaines fertiles du Nord-Ouest. Mais je ne suis pas prêt à dire si la proposition que le gouvernement nous a soumise de construire ce chemin est bonne ou mauvaise, bien que ceux qui l'ont exposée à la Chambre aient dû l'étudier avec soin et doivent la connaître.

Mais au sujet des millions d'immigrants qui se dirigent vers le pays ou qui se préparent à y venir, je dis, M. l'Orateur, que si les enfants d'Israël, lorsqu'ils durent quitter leur pays, et qu'ils éprouvèrent tant de difficultés à traverser la mer Rouge, eussent connu le glorieux héritage que nous possédons sur ce continent, ils ne se seraient jamais établis dans la Palestine, qui est probablement la terre la plus pauvre qui existe; ils se seraient, au contraire, dirigés vers ce pays, et nous aurions maintenant des Juifs pour voisins.

Règle générale, on ne connaît pas l'héritage magnifique que nous possédons dans cette partie du monde. Si ce territoire est aussi fertile qu'on le prétend, nous avons besoin de plus d'un chemin de fer et il faut que ces chemins de fer soient construits par l'Etat. Cela ne veut pas dire que le chemin doit être exploité par le gouvernement, car nous ne voulons pas que chaque employé de ce chemin soit une créature du gouvernement, placé à ce poste pour voter suivant le désir de ses maîtres. Je suis fortement opposé à cela. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu que l'Intercolonial ne devait pas être placé sous la gouverne d'une commission. Nous ne voulons pas que chaque homme à l'emploi du gouvernement soit obligé de voter suivant le bon plaisir du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Maintenant, au sujet des chemins de fer et de leurs avantages, je dois dire que la première fois que j'ai eu le plaisir de voyager à travers le Nord-Ouest, les chemins de fer y étaient inconnus, et pour me rendre à destination, je dus voyager sur les réseaux américains. Je retraversai la frontière à Emmerson. Winnipeg n'était pas un établissement bien considérable à cette époque, il n'y avait pas encore bien longtemps qu'elle avait perdu son titre de vieux Fort-Garry, et ce serait encore le vieux Fort-Garry, si le chemin de fer Canadien du Pacifique n'avait

pas été construit. Vous pouvez voir par là tout le bien qu'a opéré dans cette partie du pays la construction de ce chemin. Cette région était appelée la région désolée par excellence, et si l'on n'y avait pas construit des chemins de fer, elle serait encore abandonnée, tandis qu'elle fleurit aujourd'hui comme le rosier, avec des milliers de milles de voies ferrées qui la traversent dans toutes les directions.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique fut une entreprise très considérable pour le Canada à cette époque. Je ne dis pas que ces promoteurs n'ont pas fait de leur mieux, mais il est certain qu'ils ont commis une grave erreur. Nous sommes tous exposés à commettre des erreurs. Lorsque le parlement de cette époque traita avec un syndicat de capitalistes et lui accorda des subventions considérables en argent, en terres et en chemins de fer déjà construits, le tout représentant près de $45,000,000, je dis qu'il a donné naissance à une corporation puissante, et qu'il a commis une grave erreur. Les auteurs de ce contrat eurent le courage d'assurer la construction du chemin par une compagnie, mais ils auraient dû avoir assez de courage pour donner ce chemin comme garantie et obtenir sur le marché anglais, sur leur propre responsabilité, l'argent nécessaire pour le construire et le peuple s'en serait trouvé propriétaire. Le parlement prit la responsabilité des obligations. S'il eût agit comme je viens de l'indiquer, le chemin nous appartiendrait et cette compagnie ne serait pas propriétaire d'une grande partie de ce territoire. Mais on a laissé échapper l'occasion qui s'offrait à nous, et maintenant qu'une autre circonstance aussi favorable se présente, j'espère que le gouvernement ne la laissera pas échapper.

Nous avons fait un mauvais marché ; prenons garde de retomber dans la même faute. Je dis qu'avec $145,000,000 on pouvait construire tout ce chemin ; sa construction n'a pas coûté $50,000 par mille ; et si on avait suivi cette ligne de conduite, au lieu d'avoir à nous occuper d'un syndicat puissant, composé de lords ou de nobles, nous aurions un chemin de fer qui nous appartiendrait. J'éprouve beaucoup de sympathie pour l'honorable député de Winnipeg, qui a proposé hier cet amendement et qui a parlé avec tant de logique et de bon sens. J'espère que les autres députés qui ont pris part à ce débat me pardonneront si je dis qu'il a prononcé le meilleur discours qu'il m'ait été donné d'entendre depuis le commencement de la discussion.

Ce chemin de fer projeté du Grand Tronc-Pacifique ne traversera pas mon comté, il passera à plusieurs centaines de milles plus au nord. Cependant, mes commettants sont des gens à l'esprit large et ils sont bien disposés à venir en aide à leurs voisins pour développer cette partie du pays. Ils veulent que ce pays constitue autre chose qu'une simple bande de terre habitée le long de la frontière américaine, mais je suis convaincu qu'ils ne se plaindraient pas si ce chemin de fer était construit et possédé par l'Etat. Je ne crois pas qu'ils tiennent à voir se former un autre syndicat puissant revêtu de pouvoirs aussi étendus dans ce pays.

Grâce à cette proposition, vous êtes en frais de constituer une arme qui servira à ruiner les intérêts du peuple canadien. Si ces deux grandes corporations, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le chemin de fer du Grand Tronc, pour ne pas parler de cette nouvelle Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, voulaient unir leurs forces aux prochaines élections, elles pourraient pour ainsi dire élire tous les candidats de leur choix. Elles possèdent suffisamment d'influence dans presque tous les comtés du pays pour faire élire presque tous les députés qui siègent dans cette Chambre, et il est entendu qu'elles n'éliront que ceux qui favorisent leurs idées. Les appellations Grit et Tory n'ont pas de sens pour elles, il n'y a qu'une chose qui les intéresse, ce sont leurs propres intérêts. L'autre jour, un membre de cette Chambre me disait : "Je suis pris entre deux feux". Le chemin de fer du Grand Tronc a sous la main un grand nombre d'électeurs dans mon comté, et si je vote contre cette mesure le chemin de fer du Grand Tronc va mettre tout en œuvre contre moi ; si, au contraire, je vote en faveur de la mesure, les cultivateurs vont à leur tour voter contre moi.

Cela ressemble quelque peu à la position dans laquelle se trouvait un des membres du jury chargé d'entendre la cause des sept évêques sous le règne de Jacques II. Ce juré, qui était brasseur de son état, était fort embarassé et il s'écria: "Oh, mon Dieu, d'une façon ou d'une autre, je suis ruiné ; car si je condamne les évêques, je devrai renoncer à fabriquer de la bière pour le peuple, et si je les acquitte, je puis être certain de ne plus fabriquer de bière pour le roi." Ce pauvre juré se trouvait dans un cruel embarras, et c'est exactement là la position dans laquelle se trouvent placés les députés qui sont sous la juridiction du chemin de fer Canadien du Pacifique, du chemin de fer du Grand Tronc ou de toutes autres compagnies de chemins de fer.

Mais, M. l'Orateur, nous voulons sortir de cette impasse. Pour ma part, je ne m'occupe pas de ces compagnies. Je suis disposé à faire mon devoir. Ce pays n'est pas si vieux et si pourri que nous ne puissions réparer nos erreurs et faire mieux à l'avenir. Recommençons dès aujourd'hui une nouvelle vie, puisque nous savons comment nous y prendre pour arriver à ce résultat. L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) s'est fortement prononcé contre cette idée de la nationalisation des chemins de fer ; le député de Hants (M. Russell) a suivi son exemple et le ministre de la Justice a appuyé l'attitude prise sur cette question par ces deux honorables députés. Malheu-

reusement pour le ministre de la Justice, il a mis au jour des faits dont il aurait aimé autant ne pas entendre parler. Il a combattu l'idée de la nationalisation des chemins de fer en se basant sur certaines remarques de sir John Macdonald, mais je suis bien convaincu qu'il ne serait pas disposé à s'en rapporter à cette autorité dans tous les cas ; s'il s'en est servi dans le cas actuel, c'est parce que cela faisait son affaire. Sir John A. Macdonald appartenait corps et âme au chemin de fer Canadien du Pacifique, il ne pouvait s'en défendre—et il se peut fort bien que les honorables ministres soient dans la même position vis-à-vis d'autres compagnies de chemins de fer. Mais je ne veux pas retenir trop longtemps l'attention de la Chambre.

Quelques VOIX : Continuez.

M. ROBINSON : C'est à peu près l'heure à laquelle j'ai l'habitude de finir mes discours, mais puisque la Chambre me prie de vouloir bien continuer, je serai poli. Vous seriez portés à croire que le député de Westmoreland demeure dans l'ouest du Canada et qu'ill ne connaît rien de l'Intercolonial. Il ignore que ce chemin a coûté $70,000,000, et qu'il rend d'excellents services à sa façon. Il semble oublier que le territoire qu'il traverse n'est pas colonisé et que, commercialement parlant, il est impossible d'en faire une entreprise avantageuse. On ne l'a pas construit dans ce but. On l'a construit pour des fins militaires et tout le monde se rappelle que l'incident de la Trent a contribué pour beaucoup à déterminer sa construction. Toutefois, ce chemin a servi à relier entre elles les colonies et nous ne pouvions nous en passer. Ce chemin constitue une des grandes entreprises du Canada, bien qu'elle ait coûté quelque chose au pays. Je voudrais que ce chemin de fer fût prolongé. Si l'Intercolonial n'est pas une source de revenus pour le Canada, il est d'un grand avantage pour la population des provinces maritimes, et à la fin, tout le pays se trouve à en retirer des bénéfices.

Certains membres du gouvernement ont prétendu qu'un chemin de fer ne pouvait être exploité par un gouvernement dans l'intérêt public. Je regrette que le directeur général des Postes ne soit pas à son siège, car je pourrais lui dire qu'l s'acquitte très bien de ses fonctions publiques, et que nous n'entendons jamais formuler de plaintes à ce sujet. Il a l'emploi de centaines de mille dollars, et des millions de personnes sont en relation d'affaires avec le ministère des Postes. Si le gouvernement peut administrer convenablement cette branche du service public, qu'est-ce qui l'empêcherait de faire la même chose pour les chemins de fer?

L'honorable député de Hants a dit qu'il nous en coûterait $50,000 par année pour demander à l'un de ces nababs de prendre la direction d'un chemin de fer du gouvernement. Eh, bien ! M. l'Orateur, il n'y a aucun danger que cela arrive jamais. S'il faut payer $50,000 par année pour un directeur du chemin de fer, je ne m'étonne pas que les actionnaires ne reçoivent aucun dividende. Je crois que $50,000 par année est plus que ce qu'aucun homme peut gagner On doit admettre que les postes sont gérées par le directeur général des Postes, ou du moins grâce à l'habileté de son sous-ministre. Le gouvernement a aussi la direction d'autres institutions que vous ne connaissez pas, et dont j'espère que vous n'aurez jamais connaissance : je veux parler des pénitenciers. Je crois savoir que nous n'avons pas à nous plaindre de cette gestion. Puis il y a les asiles et les autres institutions, répandues par tout le pays, qui sont sous la direction du gouvernement. Je ne vois donc pas pour quelle raison les chemins de fer ne seraient pas pareillement exploités par le gouvernement. Bien entendu, il nous faudra du temps pour nous y habituer ; il nous faudra aussi du temps pour avoir le personnel nécessaire, mais nous avons des jeunes gens qui pourront nous faire dans quelques années un excellent personnel, et nous n'aurons aucun besoin d'avoir recours aux Etats-Unis pour cela. Pour ce qui est du privilège de transit, j'ai été heureux d'entendre l'autre jour le premier ministre nous exposer, avec l'éloquence qu'on lui connaît, que nous devrions nous mettre indépendants des Etats-Unis. Mais l'honorable ministre possède déjà avec l'Intercolonial un commencement d'indépendance. Je ne crois pas que l'abolition du privilège de transit, dont on nous menace sans cesse, doive nous causer la moindre inquiétude. Je n'aime pas à être menacé. Je ne suis pas plus endurant là-dessus que le premier ministre, mais ces menaces ne représentent pas grand'chose, et tant qu'il y aura là-bas à la tête des affaires des présidents aussi conciliants que Roosevelt, il n'y a aucun danger qu'on nous causera de l'injustice. D'un autre côté, si les Etats-Unis retombaient aux mains d'un écervelé comme celui qu'ils avaient il y a quelques années, ce danger serait certainement menaçant. Je n'ai pas besoin, je crois, de nommer ce président, car chacun sait parfaitement de qui je veux parler. Si nous nous trouvons aujourd'hui dans une situation si précaire, et si nous ne pouvons pas arriver à la mer en droite ligne, nous sommes redevables de ce joli état de choses à un certain lord Ashburton, qui n'a rien su trouver mieux à faire jadis que de livrer à l'étranger le territoire même pour lequel nos pères avaient déjà versé leur sang.

Je me rappelle avoir lu il y a quelques temps qu'un législateur des Etats-Unis s'était mis en tête de rendre un gros service au Canada. Après avoir tourné la chose en tous sens, il opta pour un appel que pourraient adresser à la Grande Bretagne le Sénat et le président des Etats-Unis afin de leur céder tout bonnement le Canada. Je ne pousserai pas la bêtise jusqu'à demander autant que cela.

Mais je crois que si notre gouvernement adressait un appel aux Etats-Unis pour leur faire remarquer qu'il y a là, à côté de nous, un territoire qui nous a jadis appartenu ; et pour lequel nous sommes disposés à donner un bon prix ; je crois, dis-je, que les habitants de cette partie du Maine seraient heureux de revenir sous le vieux drapeau qui flotte depuis un millier d'années, et à l'ombre duquel il y a plus de liberté civile et religieuse que sous tout autre drapeau de l'univers. Je crois que nous pourrions acheter cette partie de l'Etat du Maine, et alors nous pourrions arriver en droite ligne à Saint-Jean. Je crois que cela est certes tout aussi rationel que le moyen proposé par ce législateur des Etats-Unis pour en finir avec nos difficultés.

Tant que nous aurons l'Intercolonial, nous n'éprouverons aucune difficulté pour arriver à la mer. Mais cela est encore trop long pour vous. Vous préférez nous épargner quelques heures de chemin de fer et vous rendre à New-York ou à Boston. Je crois que nous devrions favoriser nos propres ports et transporter le plus possible de nos produits par l'Intercolonial. Je vois par un indicateur de l'Intercolonial qu'on y fait circuler six trains par jour, et qu'il pourrait y en avoir bien plus. On nous a dit que c'était là l'un des meilleures chemins de fer qu'on pouvait trouver en Amérique, avec les pentes les plus douces, et que bien qu'il fût un peu plus long, on arrivait tout de même aussi vite à la mer. S'il en est ainsi, la question du privilège de transit est réglée. Nous pouvons envoyer nos produits, sur votre propre chemin de fer, entièrement en territoire canadien. Nous n'avons donc pas beaucoup à nous plaindre, en tant qu'il s'agisse de l'indépendance du privilège de transit. Mais, comme on l'a très bien fait remarquer, les Américains eux-mêmes n'ont aucun désir d'abolir le privilège de transit, et cela pour la raison qu'ils en tirent profit. Et, comme le sait fort bien mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton), les Américains ne sont pas gens à lâcher ce qui peut être pour eux une source de profits.

Maintenant, M. l'Orateur, nous avons eu l'autre jour une discussion au sujet du tarif de 2 cents le mille pour les voyageurs. On devrait forcer les chemins de fer à transporter des voyageurs pour 2 cents le mille. Cela se ferait facilement si nos chemins de fer étaient la propriété de l'Etat. Nous n'aurions plus alors à nous traîner aux genoux des rois de chemin de fer pour leur demander justice, parce que le gouvernement nous accorderait alors cette justice. Les chemins de fer sont aujourd'hui les maîtres, et ils nous faut nous plier à leurs fantaisies. J'ai déjà eu occasion de m'assurer de cela. Il y a quelques années, des gens de mon district ont demandé à cette Chambre une charte pour la construction d'un chemin de fer à travers les comtés du sud de l'Ontario. Cette demande fut faite plusieurs années de suite, et les compagnies de chemin de fer et autres personnes intéressées la combattirent vivement. Finalement, cependant, la charte fut accordée, et le chemin de fer fut construit. Le Canada-Southern eut tout d'abord la possession de ce chemin, puis il le loua, m'a-t-on dit, au Michigan-Central, pour 99 ans. Nous savons donc entre les mains de qui nous allons être notre vie durant. Il y a des gérants et surintendants de chemins de fer qui sont la courtoisie même, et qui font tout leur possible pour être agréables au public. Mais ils ne se montrent pas toujours si obligeants. Certains membres de cette Chambre ont versé des larmes amères et ont témoigné beaucoup de sympathie à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux parce qu'il a cru bon de quitter le ministère. Eh bien, M. l'Orateur, je n'ai pas pleuré, moi, et cela pour la bonne raison que j'ai cru découvrir que cet honorable gentleman, alors qu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux, s'était fait l'ange gardien des chemins de fer ; pour la bonne raison, aussi, que chaque fois que les cultivateurs de ce pays ont demandé justice aux chemins de fer, l'honorable gentleman se hâtait de s'interposer et restait maître de la situation. Non, messieurs, je n'ai pas pleuré. Une ville de ma circonscription, une jolie ville très prospère portant le nom de Dutton, située presque au centre de l'important township de Dunwich, ne possède qu'un seul passage à niveau. Les habitants de cette ville ont supplié le comité des chemins de fer du Conseil privé de leur laiser construire un autre chemin, distant d'environ 60 toises du premier, afin que les cultivateurs pussent avoir plus de commodités pour expédier leurs bestiaux, amener leur grain au moulin, et autres fins.

Ils adressèrent au comité lettres sur lettres, avec cartes et plans, démontrant la nécessité du changement. Il y a là deux voies de chemins de fer courant parallèlement et de très près l'une à l'autre, et quand j'aurai ajouté qu'il arrive très souvent qu'un train passe sur l'une de ses voies à une vitesse de un mille à la minute, alors que des wagons attendent sur l'autre voie, vous reconnaîtrez pourquoi l'on désirait tant obtenir un autre passage. Cette demande était si juste que je n'aurais jamais cru que le comité du Conseil privé l'aurait refusé. J'ai comparu moi-même devant ce comité pour porter cet appel, mais inutilement. Le passage dont on se sert actuellement est très dangereux, et plusieurs personnes y ont déjà trouvé la mort. Le gouvernement a envoyé son ingénieur sur les lieux, et la compagnie de chemin de fer a aussi envoyé son ingénieur. Je me rendis là moi-même pour rencontrer ces ingénieurs. Les conseils du township et de la ville adressèrent les requêtes nécessaires pour obtenir un autre passage. Mais, je le répète, tout fut inutile, et on ne put rien obtenir.

L'autre jour, j'ai soulevé la question de la protection des cultivateurs et des bouviers au sujet des expéditions de bestiaux, et j'ai

fait observer que quelques-uns de nos hommes les plus riches et le mieux connu de cette partie du pays avaient été tués. Et quand j'ai demandé à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'il ne pouvait pas mettre quelque chose dans le bill de la commission des chemins de fer afin de protéger les cultivateurs, il m'a tout simplement ri au nez. Eh ! bien, je suis d'avis que ceux qui paient assez cher pour faire expédier leurs bestiaux par chemin de fer devraient être protégés contre la négligence ou le manque de soins. Mais le ministre n'a tenu aucun compte de ma demande. Si nous avions la nationalisation des chemins de fer, ne croyez-vous point qu'on trouverait alors moyen de remédier aux griefs ? L'année dernière, encore, j'ai demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux de forcer les compagnies de chemin de fer à construire leurs barrières de telle sorte qu'un enfant pourrait les ouvrir pour aller chercher le bétail se trouvant de l'autre côté de la voie. Il m'a répondu que cela n'était pas possible, parce qu'un grand nombre de ces barrières, au lieu de tourner sur des gonds, étaient à coulisses afin de faciliter la manœuvre en hiver, quand il y avait jusqu'à trois ou quatre pieds de neige, et alors il était impossible à un enfant de les ouvrir. Je lui demandai d'obliger les compagnies de chemin de fer de faire tourner toutes ces barrières sur leurs gonds. C'est alors que le député influent de Guysborough (M. Fraser) se présenta, et bien entendu alors notre requête fut refusée. Nous savons tous que chaque fois que les cultivateurs ont demandé quelque chose, ils ont été évincés de la belle façon. Nous nous rappelons que voilà déjà des années qu'on discute en cette Chambre la question de la protection du bétail, et que voilà aussi des années que les cultivateurs essaient d'obtenir des chemins de fer une indemnité pour leurs bestiaux tués ou blessés. Mais l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a jamais voulu céder sur un seul point, jusqu'à ce que les membres de son propre parti l'eussent forcé de le faire. Même à propos de tranchées de drainage traversant les voies de chemin de fer, il s'est obstinément opposé à ce que les chemins de fer fussent forcés de contribuer aux dépenses de ces travaux ; mais je suis heureux, cependant, de pouvoir constater que dans le nouveau bill cette obligation est maintenant imposée aux compagnies de chemin de fer, et que l'ex-ministre a été le seul qui ait voté contre cet amendement. Encore une fois, je ne vois donc pas pourquoi j'aurais à regretter que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ait donné sa démission. Je n'avais pas du tout l'intention de parler de l'ex-ministre comme je viens de le faire, mais c'est mon devoir de le faire en ce moment où je viens ici me prononcer en faveur de l'exploitation de nos chemins de fer par l'Etat.

Je me déclare fortement en faveur de la résolution présentée par l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee), mais je ne crois pas que nos populations en connaissent assez long à ce sujet pour que cette résolution ait chance d'être adoptée. Vous ne pouvez pas espérer que le public s'instruise en si peu de temps. L'honorable député de Winnipeg est plusieurs années en avant de son temps, et sous ce rapport il a beaucoup de points de contact avec l'honorable député de York-est (M. Maclean) qui demande la même chose depuis plusieurs années, et qui se fera sans doute entendre avant que ce débat ne soit clos.

Je désire maintenant adresser un appel à cette Chambre dans l'intérêt de la classe agricole. Nous voilà ici à Ottawa depuis le milieu de mars, et nous avons dû négliger nos travaux de la moisson. Il me semble que le parlement devrait toujours se réunir en janvier. J'ai présenté l'année dernière un amendement à une résolution, et dans cet amendement j'ai demandé que la Chambre voulût bien se réunir au milieu de janvier, mais j'en ai été pour mes frais. Mais dès que nous pourrons avoir en cette Chambre une majorité de cultivateurs, nous obtiendrons gain de cause, et nous pourrons quitter Ottawa à temps pour nous occuper de nos travaux des champs. Si les cultivateurs étaient ici représentés en proportion de leur richesse et de leur nombre, ils s'arrangeraient de façon à ne pas nuire à la plus grande industrie qu'il y ait en ce pays, c'est-à-dire à l'industrie agricole. Mais, actuellement, il leur faut malheureusement se prêter aux exigences des tireurs de ficelles. Sans doute, bon nombre des membres de cette Chambre sont des travailleurs sérieux et infatiguables, assistant régulièrement aux séances, et désireux de mener rondement les affaires. Mais il y en a aussi un bon nombre qui offriraient à Rudyard Kipling d'excellentes occasions d'exercer sa verve sarcastique. Nous nous rappelons ce que Kipling a déjà dit des " dudes " d'Angleterre, qui négligent leurs devoirs et gaspillent leur temps à des futilités. Il a dit d'eux que "c'étaient des idiots en complets de flanelle au jeu de cricket et de parfaits imbéciles sur le turf." S'il voyait à quoi peuvent bien passer leur temps la moitié de nos députés—une heure de présence à la Chambre, et le reste du temps à la flânerie dans les couloirs—il nous en dirait certainement de belles sur leur compte. Je fais ces remarques, sans y apporter la moindre malveillance, parce que je ne veux pas causer de peine à personne, mais réellement nous devrions faire quelque chose pour en finir avec cette session interminable. Nos cultivateurs paient jusqu'à $2 par jour pour leurs ouvriers des champs, et la moitié des membres de cette Chambre sont des hommes robustes qui pourraient parfaitement prendre leur part des travaux de la moisson. Ils rendraient là plus de services qu'en flânant ici comme ils le font, et j'ai l'espoir, M. l'Orateur, que vous voudrez bien mettre toute votre influence en jeu afin d'activer les travaux de la session, et afin d'engager le gouvernement à adopter au plus

tôt le grand principe de la nationalisation de nos chemins de fer.

M. H. J. LOGAN (Cumberland) : Je suis heureux, M. l'Orateur, de venir féliciter l'honorable député d'Elgin-ouest, qui vient de parler, sur les excellents arguments qu'il a fait valoir en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Il en est arrivé à la conclusion que si le gouvernement peut gérer des pénitenciers et des asiles d'aliénés il peut aussi parfaitement prendre la direction de chemins de fer. C'est là, je crois, l'un des plus forts arguments qu'il a fait valoir en faveur de la résolution présentée par l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee).

Avant d'entrer dans les détails de la proposition soumise à cette Chambre, je désire offrir mes sincères félicitations au gouvernement pour avoir abordé l'étude de ce projet de chemins de fer de façon aussi nette et aussi compréhensible, de façon aussi non seulement à rendre justice à l'ouest et aux provinces d'Ontario et de Québec, mais aussi aux provinces maritimes qui demandent depuis si longtemps qu'on leur donne de meilleures communications avec le reste du Dominion. Certaines gens sont surpris que les provinces maritimes soient entrées en lice comme elles l'ont fait afin d'obtenir que ce chemin de fer fût construit dans ces provinces. Mais si ces gens-là habitaient comme nous ces provinces maritimes, et s'ils connaissaient les difficultés contre lesquelles nous avons eu à lutter depuis que nous faisons partie de la Confédération, ils n'auraient pas lieu d'être si surpris que tous nos efforts aient tendu depuis ce temps-là à nous mettre en relations plus étroites avec les provinces du centre.

Une politique qui nous assurerait ces avantages a droit à tout notre appui, parce que nous nous rendons parfaitement compte de la situation que nous a fait la Confédération. Il est regrettable que nous n'ayons pas pu discuter ce problème de chemin de fer sans y mêler des éléments étrangers, mais l'honorable député qui a quitté le ministère, et qui a eu durant sept ans le portefeuille des Chemins de fer et Canaux, a pris sur lui de mêler à cette discussion des choses qui n'y avaient aucun rapport. Et, bien que j'aie toujours été et que je sois encore un ami personnel de l'honorable député, je dois dire que je ne crois pas que ce soit à son honneur d'avoir mêlé le nom de M. le sénateur Cox à tout cela. En quoi le problème des chemins de fer peut-il bien concerner M. le sénateur Cx ? En réalité, il n'a consenti à s'associer avec le Grand Tronc dans cette affaire, qu'après que cette compagnie l'eût prié avec instance de le faire. Supposons qu'il soit associé avec le Grand Tronc, est-ce là vraiment une chose dont il faille lui faire un crime ? Y a-t-il là quelque chose dont il doive avoir honte ? On croirait, à entendre les injures déversées sur son compte par l'opposition, qu'il s'agit ici d'un gibier de potence dont la place est

d'avance indiquée dans l'un des pénitenciers dont a parlé l'honorable député d'Elgin. En fait, le sénateur Cox, parti du bas de l'échelle, en est arrivé à occuper une position éminente parmi les premier hommes du pays. Aujourd'hui, il est président de l'une de nos premières compagnies d'assurance sur la vie, de l'une de nos premières compagnies d'assurance contre l'incendie, et d'une des premières banques du Dominion. Il possède l'estime de tous ceux qui le connaissent, et nous savons tous qu'il n'est pas une entreprise quelconque, si considérable qu'elle soit, qui ne tienne à honneur d'y associer son nom. Ces attaques contre le sénateur Cox ne sont qu'une tentative de nos adversaires de nous jeter ici sur une fausse piste. Mon ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et les honorables membres de la gauche de cette Chambre ont prétendu que le besoin de ce chemin ne se faisait aucunement sentir. L'honorable ex-ministre a déclaré que la question n'avait jamais été discutée à venir jusqu'au moment où elle fut soumise à la considération de la Chambre, et il a ajouté qu'il ne voyait aucune raison de demander la construction de ce nouveau chemin de fer. Il s'est écrié, en prenant des poses dramatiques : Où est donc cette crise dont s'alarme tant le premier ministre ? Et il a déclaré que le gouvernement était en proie à une sorte d'attaque d'hystérie. Je vais cependant pouvoir prouver ici, par les propres paroles de l'ex-ministre, que la construction de ce chemin de fer est une nécessité immédiate et impérative. On nous a cité le discours prononcé par l'honorable député de la Colombie Anglaise. Laissez-moi maintenant vous donner lecture d'une dépêche de Montréal, envoyée après que l'honorable député eût été de retour de l'ouest. Cette dépêche a été publiée dans le "Free Press" du Manitoba, du 3 novembre 1902. Ce sont là les propres opinions de l'honorable député, car il s'agit ici d'une entrevue. Voici ce qu'il a dit :

> Il y a place pour au moins quatre nouveaux chemins de fer jusqu'à l'océan Pacifique. Ce qui m'a le plus frappé, dans mon voyage au Nord-Ouest, c'est le besoin qui se fait sentir pour plus de chemin de fer. J'ai voyagé sur le Canadien du Pacifique, le Northern-Pacifique, le Canadian-Northern et le Great-Northern, et j'ai pu constater que bien que ces chemins de fer se fussent considérablement développés, ces progrès n'avaient pas été de pair avec le développement remarquable du pays.

Et plus loin, il a dit :

> Non seulement l'ouest devrait avoir au moins quatre autres chemins de fer, mais je suis absolument d'avis que cette nécessité s'impose. ou sans cela l'immigration, jusqu'ici si active, se trouvera considérablement paralysée. Tout le pays se colonise très rapidement, et à moins qu'on ait les facilités de transport nécessaires les colons vont se décourager et dissuader leurs amis et parents de venir en ce pays. Comme résultat de mon voyage——

Remarquez bien que c'était le ministre des Chemins de fer qui parlait ainsi :

—j'espère pouvoir démontrer au parlement la nécessité d'un chemin de fer d'Etat——

Il s'agit ici, bien entendu, d'un chemin de fer selon ses goûts, mais ce n'en est pas moins un chemin de fer.

—à travers l'Ouest, car il ne saurait plus y avoir aucun doute que l'avenir du Dominion est surtout dans les régions situées au delà des grands lacs.

M. BROCK : L'ex-ministre a-t-il dit que ces quatre chemins de fer devraient partir de Moncton ?

M. LOGAN : Quand j'ai cité les paroles de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux à l'effet qu'il y avait place pour au moins quatre nouveaux chemins de fer——

M. BROCK : Tous partant de Moncton ?

M. LOGAN : Tous des chemins de fer transcontinentaux. Je dois supposer que les provinces maritimes forment tout autant partie du Canada que la province d'Ontario. Et plus tôt mon honorable ami de Toronto—ville désirant mettre la main sur tout ce qu'elle peut avoir—reconnaîtra que la province de la Nouvelle-Ecosse fait tout autant partie du Canada que la grande ville de Toronto, plus vite il se trouvera pénétré d'une vérité importante. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, de retour à Montréal, et loin de Vancouver, loin aussi de ce qu'il a déjà cru bon d'appeler, en s'adressant au gouvernement, l'exaltation inséparable d'un banquet, s'est exprimé comme je viens de le dire. Il se rendit ensuite dans sa propre province du Nouveau-Brunswick. A Campbellton, on lui offrit un banquet le 1er décembre 1902. En réponse au toast : " Le pays que nous habitons " voici comment le "Telegraph" de Saint-Jean rapporte qu'il s'est exprimé, et ce journal devait être bien renseigné car il appartient en propre à l'honorable député:

Il était d'avis qu'il n'y avait pas un seul Canadien qui, depuis six ou dix ans, ne s'était pas fait une conception plus large et plus élevée de son pays et de l'avenir ouvert à son esprit d'entreprise, et, en suivant cet ordre d'idées le ministre a parlé de son dernier voyage à travers le continent, de Sydney à Victoria. Bien que toutes les provinces qu'il avait traversées témoignassent d'une grande prospérité, c'est surtout dans notre immense et fertile ouest que ces promesses d'avenir s'annoncent comme plus merveilleuses.

Ce voyage l'avait engagé, alors qu'il se trouvait à Vancouver, à dire quelle idée il se faisait des chances d'avenir du Canada, et en quoi consistaient les besoins de communication par voies ferrées du Dominion. Il avait alors annoncé que le temps n'était pas loin où il y aurait de la besogne pour quatre nouveaux transcontinentaux, et comme preuve qu'il n'était pas loin de la vérité.

Remarquez bien ce qui va suivre, car c'est ici que se dessine le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Vous allez voir que l'honorable député est en quelque sorte l'âme de ce projet, s'il faut s'en rapporter à ses propres paroles :

——six semaines plus tard le Grand Tronc avait annoncé son dessein de construire une ligne depuis Ontario jusqu'à la côte. Si le courant de l'immigration se maintient comme il est actuellement, le temps pourrait aussi venir où, comme l'a fait remarquer une autorité en ces matières, nous n'aurions pas trop de plusieurs chemins de fer distants seulement de 30 milles l'un de l'autre pour faire face à notre énorme trafic. M. Blair exprima ensuite le désir de voir l'Intercolonial prolongé jusqu'à la baie Georgienne, à Toronto, et à divers autres points d'Ontario, et même, plus tard, si le besoin s'en faisait sentir, jusqu'à travers toute la largeur du continent.

On voit donc que l'idée qui était chez lui alors prédominante était de voir le Grand-Tronc-Pacifique construit jusqu'à l'océan Pacifique, et aussi que, dans la suite, et si le besoin s'en faisait sentir, qu'on prolongeât l'Intercolonial jusqu'au Pacifique.

Cet exposé des désirs personnels du ministre a été salué de chaleureuses acclamations, et l'on a aussi beaucoup applaudi ses allusions patriotiques au grand avenir réservé au Canada.

Quelque temps après, l'honorable député se trouvait à Saint-Jean où il prenait part à une élection pour la législature provinciale. Il n'était pas alors porté aux nues par la gauche comme il l'est aujourd'hui. Un journal conservateur de Saint-Jean lui demanda alors à quels motifs il fallait attribuer la part qu'il prenait à cette campagne électorale, et voici sa réponse, empruntée du " Telegraph " de Saint-Jean :

Je suis ici parce que je crois qu'il y va tout autant de l'intérêt du Canada comme de l'intérêt de Saint-Jean et de cette province, qu'au point de grande prospérité où nous en sommes arrivés et avec tant de promesses d'un bel avenir devant nous, nous n'allions pas faire la folie de nuire en quoi que ce soit au gouvernement qui a présentement charge de nos destinées à Ottawa.

Je compte bien que l'ex-ministre va se pénétrer de ces paroles, et qu'il les applique au temps présent. Et que voyons-nous, aussi, qu'il ait dit au sujet des chemins de fer ? Parlant le 19 février 1903, il a dit, d'après le " Telegraph " de Saint-Jean :

Il y a un énorme trafic, dans l'ouest, destiné à ce port——

Le port de Saint-Jean——

—et les Canadiens sont maintenant persuadés que les produits du Canada devraient pouvoir trouver un débouché par les ports du Canada.

Un peu plus tard, il a dit :

Les produits de l'ouest augmentent à un tel point que dans quelques années nous aurons 200 millions de boisseaux de blé pour l'exportation, et la moitié au moins sera dirigé vers Saint-Jean, Halifax et peut-être aussi Sydney.

C'est donc ici l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui vient nous dire que le temps n'est pas loin où, grâce aux facilités de communication avec l'Ouest nous aurons 100 millions de boisseaux de grain se diriger vers Saint-Jean, Halifax

et peut-être aussi Sydney. Dans le discours prononcé à Vancouver, le 9 octobre 1902, il a dit que le second chemin de fer transcontinental ne pourrait jamais être construit assez vite. Et il a ajouté :

Rien ne pourrait être plus fertile en superbes résultats que de construire un chemin de fer directement jusqu'à la côte du Pacifique, et exploiter ce chemin de fer non seulement au meilleur marché possible, mais à des taux qui suffiraient seulement à payer les frais d'exportation, sans dividendes pour le gouvernement ou personne autre.

Voilà le projet—construire un chemin de fer jusqu'à l'océan Pacifique sans dividende pour le gouvernement ou personne autre.

Cela a toujours été mon rêve. J'y pense toujours, et je crois que, même au point de vue financier, il n'y aurait là rien de désavantageux ni pour l'est ou l'ouest. Je crois que ces charges pèseraient si légèrement sur nos épaules, que nous ne pourrions pas nous en apercevoir.....Je puis vous assurer que le gouvernement actuel porte la plus sympathique considérations à vos intérêts. Ce serait, je crois, la plus belle action que le gouvernement pourrait jamais entreprendre, que de jeter ainsi les bases d'une politique haute et éclairée, dans les grandes lignes que je viens d'indiquer.

C'est là où il a d'abord exposé sa politique d'un second transcontinental, et où il a déclaré que ce chemin de fer ne serait jamais construit assez vite. Nous voyons qu'il a aussi ajouté que nous avions besoin de quatre nouveaux chemins de fer transcontinentaux. Il m'a été donné de voir par hasard un numéro du "Herald" de Halifax, où j'ai lu l'article de rédaction au sujet de ce projet de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Que voyons-nous dans cet article ? Bien entendu, le "Herald" chante maintenant une autre antienne. Mais, dans le temps, c'est de la façon suivante qu'il a su adresser ses félicitations à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux :

Que pourrait bien gagner le pays, en retour pour ces pertes considérables d'argent ?

Il s'agit ici de l'exploitation du chemin de fer par l'Etat.

Rien du tout, du moins s'il faut en juger par ce qui se passe pour l'Intercolonial. Les opérations de ce chemin de fer se soldent chaque année par un déficit d'environ $2,500,000——

Au lieu de $1,500,000, selon l'estimation faite par le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) :

—et cependant la partie du pays spécialement desservie par ce chemin de fer paie aussi cher qu'ailleurs en frais de transport, et d'autres compagnies donnent un meilleur service et réussissent à payer des dividendes. S'il fallait réaliser le rêve de M. Blair, ce serait toujours la même chose, mais sur une plus grande échelle. Le ministre des Chemin de fer se trouverait sans doute avoir plus de champ pour faire valoir les "méthodes particulières" dont il s'est fait une spécialité ; mais le pays en a déjà par-dessus la tête de ces méthodes d'exploitation de chemins de fer bien particulières à M. Blair.

M. LOGAN.

C'est ainsi, M. l'Orateur, que s'exprime le "Herald," de Halifax de l'automne dernier, après que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux se fût prononcé en faveur de l'exploitation par l'Etat d'un chemin de fer à travers le continent. Mais, dans le moment, les journaux de l'opposition ne tarissent pas d'éloges sur le compte de l'honorable gentleman. Il n'a plus, apparemment, ces "méthodes particulières" auxquelles on trouvait tant à redire autrefois. Quand cet honorable gentleman s'est adressé à la Chambre et a dénoncé le gouvernement, tout en essayant de mépriser le premier ministre—je dis essayer, parce qu'il n'y a personne, en ce pays, qui puisse prétendre être de taille à mépriser le premier ministre—mais il a essayé de le faire, et pour cela la gauche ne lui a pas ménagé ses applaudissements, et quand il eut terminé son discours, les membres de l'opposition se sont empressés de venir l'un après l'autre lui tendre la main et l'accueillir dans leurs rangs. Encore tout récemment, nous avons entendu l'honorable député de Compton (M. Pope) aller jusqu'à accuser l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux d'avoir une "barrière de péage" en plein hôtel Windsor, à Montréal, mais ils l'ont cependant acclamé l'autre soir comme leur ami. Ils se sont indignés de la belle façon, quand l'honorable député de Compton a accusé l'honorable gentleman de tenir une "barrière de péage" à l'hôtel Windsor, ce qui était pourtant une histoire à dormir debout car nous n'en croyons pas le premier mot. Mais ces honorables messieurs y ont, selon toute apparence, ajouté foi, parce qu'ils ont salué cete déclaration de leurs applaudisements. Ils ont fait voir l'ex-ministre sous les couleurs les plus noires, ils l'ont appelé "boodler" et cependant ce n'est pas après tout un homme si taré puisqu'ils l'acclament maintenant sur tous les tons. Ce pays, M. l'Orateur, n'est pas habité que par des aveugles ; nombre de gens sont en mesure de pouvoir apprécier la valeur des opinions qui leur sont soumises, si diamétralement opposées l'une à l'autre que puissent êtres ces opinions. Nous savons tous, par exemple, à quel point on a changé d'idées sur le compte de l'honorable député de Sainte-Marie, c'est-à-dire l'homme même qu'il y a quelques mois à peine l'on couvrait d'opprobres, et dont on ne parlait que comme du "traître Tarte."

Voyons donc ce que ce projet de la construction d'un transcontinental, qui serait possédé et exploité par le gouvernement, peut bien représenter pour le pays. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré tout récemment qu'il n'a aucune objection à la construction du chemin de Québec et Winnipeg, et de là à Port-Simpson, mais qu'il s'oppose à la construction du chemin de Québec à Moncton. Prenons l'Intercolonial pour nous servir d'argument pour ou contre la nationalisation. L'Intercolonial a côuté, en capital, plus de $70,000,000, ou près de $50,000 le mille. Les déficits,

depuis 1876, déduction faite des surplus, se sont élevés à $5,281,000, soit en moyenne $200,000 par année. Le Grand-Tronc-Pacifique, de Québec à Winnipeg, d'après l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, devra avoir une longueur de 1,400 milles, et il croit que le coût en sera de $49,000,000. La section des prairies a 1,100 ou 1,200 milles de longueur, et une estimation raisonnable du coût de cette section, pour un chemin de fer de première classe, serait $20,000 du mille.

Disons que cette section aura 1,000 milles de longueur, et vous vous trouvez arriver ici à $20,000,000. La section des montagnes offre une longueur de 600 milles. L'honorable député de Lanark, dans ses remarques de l'autre jour, a déclaré que le coût de la construction du Pacifique au nord du lac Supérieur avait dépassé $60,000 du mille. Je ne crois pas que nous dépensions moins que cela pour la construction de ce chemin dans les montagnes. Par conséquent, ces 600 milles devront nous revenir à $36,000,000. En ajoutant ces trois montants, nous arrivons à $105,000,000, comme total du coût de la ligne-mère ou voie principale. Maintenant, ce chemin de fer ne peut pas fonctionner sans embranchements. Il faudrait un embranchement se dirigeant vers Montréal, un vers North-Bay, un vers Port-Arthur, et il faudrait aussi des embranchements à Brandon, à Regina, à Prince-Albert, à Calgary et autres points. Si l'on veut se donner la peine de calculer la longueur de ces embranchements, on constatera que cette longueur dépasse 1,000 milles. Admettons qu'il y a 1,000 milles, et estimons la construction de ces 1,000 milles à $25,000 du mille, car plusieurs de ces embranchements auront à traverser des régions très accidentées. Nous nous trouvons donc avoir eu plus de $25,000,000, qui ajoutés aux $105,000 nous donnent un total de $130,000,000 pour le chemin de fer seulement. Le matériel roulant et l'aménagement des points terminaux, pour un chemin de fer de ce genre exploité par l'Etat, grossiraient sans doute ces chiffres de $30,000,000 de plus. Nous ne pouvons pas dire ce qu'il en coûterait pour les élévateurs, les hôtels, etc., ou pour l'aménagement du terminus de Port-Simpson. Par conséquent, nous n'ajouterions rien de ce chef, nous contentant de la seule estimation du chemin de fer et de son matériel roulant à $160,000. Supposons que nous ayons emprunté cet argent à 3 pour 100. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux paraît appréhender que nous éprouvons des difficultés à emprunter à 3 pour cent, mais je suppose que nous puissions le faire, et alors nous nous trouverions avoir un intérêt annuel de $4,800,000. Si, maintenant, les déficits de ce nouveau chemin de fer sont en proportions des 1,500 milles de l'Intercolonial, nous nous trouverions avoir chaque année un déficit de $560,000. Par conséquent, la perte totale, pour l'exploitation de ce chemin, et en prenant l'Intercolonial comme exemple, se trouverait être $5,360,000 par année, c'est-à-dire $1 pour chaque homme, femme et enfants de tout le Dominion.

Ce n'est pas tout. Il est nécessaire, dans l'exploitation des chemins de fer, de s'assurer de bons raccordements. Mais nous nous trouverions ici à lutter contre le réseau du Grand Tronc dans la province d'Ontario, contre le réseau du Pacifique dans Ontario, Québec et l'ouest, et naturellement aussi à faire face à l'antagonisme du Canadian Northern dans l'ouest. Puis, une fois la ligne construite de Québec à Port-Simpson, il serait nécessaire, pour notre commerce transcontinental, d'avoir des steamers en service de Québec à Liverpool sur l'Atlantique, et de Port-Simpson à la Chine ou au Japon sur le Pacifique. Ainsi, nous nous trouverions donc à avoir, exception faite du coût de ces steamers et sans nous arrêter à considérer ce qu'il en coûterait pour les élévateurs et autres choses, une dépenses annuelle pour notre population de $5,300,000. Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable député de Lanark-sud ne partage pas du tout l'avis que j'exprime que les déficits de l'Intercolonial ne s'élèvent qu'à $200,000 par année. Dans un discours prononcé en cette Chambre sur la question qui nous occupe actuellement, il a déclarée, si je ne me trompe pas, que si le déficit de l'Intercolonial était porté au compte du revenu au lieu du compte du capital, cela représenterait $1,500,000 par année. Cela étant, c'est-à-dire si 1,500 milles de chemin de fer donnent un déficit de $1,500,000 par année, alors les 3,200 milles du chemin de fer projeté nous donneraient un déficit de $3,200,000. Ajoutez cela à l'intérêt, et voilà une perte sèche de $8,000,000 par année, résultant de l'exploitation de ce transcontinental par l'Etat.

La séance est suspendue à 1 heure.

La Chambre rentre en séance à trois heures.

M. LOGAN : M. l'Orateur, j'ai déjà cherché à établir ce qu'il pourrait en coûter au pays par année, pour un chemin de fer de Québec à Port- Simpson qui serait exploité par l'Etat, et j'ai parlé de l'intérêt qu'il nous faudrait payer sur le capital. La raison qui m'a porté à faire ces calculs, c'est que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a déjà déclaré à Vancouver que le chemin de fer de ses rêves serait une ligne construite à travers le continent et possédée par le gouvernement, ligne qui ne paierait, disait-il, aucun dividende, et ne fonctionnerait autant que possible qu'afin de défrayer les frais d'exploitation. J'ai aussi démontré que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, à Campbellton, N.-B., s'était vanté d'avoir donné au Grand Tronc l'idée de ce projet de chemin de fer. Eh bien ! M. l'Orateur, en admettant que le pays éprouvait le besoin d'un nouveau trans-

continental, et non pas de quatre nouveaux chemins de fer à travers le continent, ce chemin de fer pouvait être construit de deux ou trois manières différentes. L'une de ces manières aurait été de prendre exemple sur nos honorables amis de la gauche, lors de la construction du Pacifique. Je n'ai aucun dessein, M. l'Orateur, d'entrer dans les détails du contrat passé autrefois pour la construction du Pacifique Canadien. Je n'ai pas mission de soulever de querelle à ce sujet, mais l'on me permettra d'exposer aussi brièvement que possible quels étaient les arrangements consentis par le gouvernement conservateur pour la construction du Pacifique Canadien, qui n'était pas un chemin de fer transcontinental, mais bien plutôt seulement un chemin de fer allant du centre du Canada au littoral du Pacifique. Le gouvernement de l'époque accorda aux promoteurs de ce chemin de fer une longueur de chemin entièrement construite représentant une valeur de $35,000,000, une subvention en argent de $25,000,000, et en outre 25 millions d'acres de terre, prises à même les régions les plus fertiles du Manitoba. Naturellement, il est difficile de se rendre compte de la valeur exacte de ces terres ; mais alors qu'il sollicitait un emprunt du gouvernement en 1884, M. Stephen, qui est maintenant lord Mount-Stephen, déclara que les terres qui jusqu'alors avaient été vendues avaient rapporté en moyenne $2.36 l'acre. En 1892, sir Wm Van Horne déclara que la moyenne du prix de vente représentait $4.05 l'acre. En estimant à $3 la valeur de l'acre, nous voyons donc que ces concessions de terres représentaient $75,000,000, soit une valeur totale, en argent et en terres, de $135,000,000. Mais en dehors de tout cela, le Pacifique reçut encore plusieurs importantes concessions. On lui accorda, par exemple, le privilège d'entrer en franchise les rails et autres fournitures pour le chemin de fer. On lui accorda aussi une exemption de taxes de vingt ans, à partir de l'époque de la vente des terres, et le gouvernement convint de lui assurer le monopole du trafic du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Enfin, le contrat ne contenait aucune clause fixant les taux de transport, ces taux ne devant être déterminés qu'après que 10 pour 100 auraient été payés sur le capital-actions de la compagnie, que ces actions eussent été ou non surélevées

Eh bien ! M. l'Orateur, voici ce que je lisais tout récemment dans le "Weekly News" de Toronto, qui passe pour être l'organe des cultivateurs d'Ontario :

> Le Canadien du Pacifique vient de déclarer un dividende semi-annuel de 4 pour 100 sur ses actions ordinaires. Ces actions représentent $65,000,000 ; le dividende qui vient d'être payé s'élève donc à $1,300,000. Et cependant il n'y a que $8,500,000 de ces actions qui soient allés à ce chemin de fer, le reste ayant été empoché par les promoteurs et les actionnaires. Le dividende qui vient d'être payé équivaut à plus de 30½ pour 100 de l'argent consacré à cette entreprise. Cependant, on nous dit que nous ne devons pas songer à fixer les taux de transport tant que les dividendes ne représenteront pas 10 pour 100 du capital-actions de $65,000,000, c'est-à-dire en d'autres termes tant que ce chemin de fer ne paiera pas annuellement 150 pour 100 sur le capital qui a été réellement dépensé pour ce chemin.

En voilà assez, croyons-nous, pour montrer ce qu'il peut en coûter au pays pour aider un chemin de fer avec des subventions en terres et en argent. Le gouvernement actuel, se rendant compte qu'un nouveau transcontinental était devenu nécessaire, décida d'aider à construire ce chemin de fer. On décida que ce nouveau chemin de fer devait être construit de Québec à Port-Simpson. On voulait aussi pouvoir contribuer au développement de la partie nord du Canada, et ouvrir en ces régions un nouvel empire à la colonisation. On avait pris l'avis d'explorateurs qui avaient traversé ce pays en tous sens, et on avait aussi pris l'avis de sir Sandford Fleming qui, dans une interviewe publiée l'automne dernier, avait déclaré qu'il était en faveur de la construction de la ligne de Québec à Winnipeg. Voici ce qu'a dit sir Sandford Fleming :

> Je suis porté à croire que M. Blair est dans la bonne voie en proposant de prolonger l'Intercolonial jusqu'à l'océan Pacifique. Il me semble, cependant, qu'on commettrait une erreur, en essayant d'établir cette nouvelle ligne transcontinentale en utilisant divers tronçons de chemin de fer déjà construits ça et là sans aucun plan préconçu. On ne réussirait alors qu'à allonger le chemin, tout en nuisant à l'unité de construction, et cela aurait aussi presque sûrement pour effet de faire perdre à cette route son caractère de grand chemin transcontinental. Afin de réaliser la conception que M. Blair s'est fait de ce nouveau chemin de fer national, on devrait en commencer la construction au nouveau port de Québec, où il se raccorderait directement à l'Intercolonial, puis de Québec il faudrait lui faire suivre la route la plus directe jusqu'à Port Simpson, sur l'océan Pacifique. D'après ce que je puis connaître de l'étendue du pays qu'il s'agit de traverser, je crois qu'une ligne de chemin de fer ayant de superbe travaux d'art pourrait être facilement menée à bonne fin en exigeant tout le soin nécessaire.

C'était là l'avis de sir Sandford au sujet des travaux d'art, et les événements ont démontré qu'il ne s'était pas trompé. Encore l'autre jour nous est arrivé le premier rapport des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, et ce rapport fait foi que de Winnipeg, et ce rapport fait foi que de Nipigon on peut aisément construire un chemin de fer à pentes aussi douces que celles qu'on pourrait trouver sur aucun autre chemin du Canada. Je ne veux pas, M. l'Orateur, entreprendre de décrire le pays entre Québec et Winnipeg, car ce sujet a déjà été traité à fond par l'honorable ministre de l'Intérieur. Il a pu démontrer que nous avions là d'immenses étendues de terres fertiles. Il nous a lu des extraits du rapport du Dr Bell, mais il n'a pas lu tout ce rapport, et je ne de-

mande ici à la Chambre qu'un moment d'attention afin de me permettre de lire un autre rapport du Dr Bell sur le climat et le caractère topographique de ces régions du nord. Voici ce que dit le Dr Bell dans ce rapport, portant la date du 7 mars 1887 :

Les températures d'hiver et d'été ressemblent à celle du comté de Rimouski.

L'honorable leader des oppositionnistes de la province de Québec, le député de Jacques-Cartier (M. Monk) n'a-t-il pas parlé l'autre jour de ce pays comme étant une région subarctique ? Eh ! bien, si c'est là une région subarctique, le comté de Rimouski doit être aussi un pays subarctique.

Les étés ne sont pas aussi chauds, ni les hivers aussi froids qu'à Winnipeg :

Il tombe, en moyenne, trois pieds de neige ou un peu plus, pas autant cependant que dans la ville de Québec. On a constaté que les pommes de terre et toutes les autres plantes à racines y réussissaient très bien. Le foin vient à merveille. On réussirait sûrement aussi, je le crois, pour la culture de l'orge et du seigle On vend tous les ans de l'orge à la factorerie de l'Orignal et au poste de Rupert, et ces céréales avaient bien mûri chaque année que je suis passé par là. Cependant, ces endroits sont bien plus au nord que la région que j'ai décrite, et, ce qui est encore plus défavorable, ces endroits se trouvent près de la mer, qui exerce, nous dit-on, une influence fâcheuse en automne. M. John McIntyre (maintenant à Fort-William) m'affirme qu'il a pu cultiver du blé à Missinaibi et à New-Brunswick House qui se trouvent dans les limites de cette région. J'ai fait faire certaines expériences à New-Brunswick House et à Norfolk, sur la rivière Abbittibi, avec diverses graines de champs et de jardins, et les résultats ont démontré que cette région peut produire tout ce que produit par exemple le comté de Rimouski. Cette région est tout particulièrement apte à l'élevage du bétail et à l'industrie laitière, et je crois qu'on y peut cultiver du blé. Le sol, à la factorerie de l'Orignal est une terre forte et humide, et cependant les légumes y viennent très bien. Je mentionnerai entre autres les pommes de terre, les haricots, les pois, les navets, les betteraves, les carottes, les choux, les oignons, etc. Comme preuve de l'absence de gelées d'été à la factorerie l'Orignal, en 1887, je mentionne à la page 27c de mon rapport pour cette même année, qu'à notre retour du nord, à la factorerie l'Orignal, à la fin de septembre, nous avons pu constater qu'il n'y avait pas eu de gelée de tout l'été, et que les plantes les plus tendres, telles que les haricots, les balsamines, les melons, les concombres, le tabac, le ricin, etc., venaient en plein air, et étaient encore verts et superbes. Je dois dire cependant que la saison, cet été-là, était probablement plus clémente qu'à l'habitude.

Les minéraux abondent dans cette région. La plupart se trouvent dans les terrains de formation huronienne, dont l'on croit que des gisements s'étendent depuis près du lac Abbittibi jusqu'au sud du chemin de fer qui se dirigerait de Québec à la baie James. Le fer et le gypse abondent aussi au nord-ouest de la factorie de l'Orignal.

La Chambre trouverait fastidieux que je lui lise d'autres rapports d'explorateurs, de missionaires et de membres de la commission géologique. Qu'il me suffise de dire que tous ces rapports sont unanimes à déclarer que ce pays du nord, que doit traverser ce nouveau chemin de fer, présente de grandes ressources agricoles, forestières et minérales. L'année dernière même, la compagnie de la baie d'Hudson a envoyé pour $30,000 de machines à farine les plus perfectionnées à Fort-William, sur la rivière la Paix, et il faut ici observer que cet établissement se trouve à 200 milles au nord du tracé du chemin de fer projeté.

M. BELL : Où ces machines ont-elles été envoyées ?

M. LOGAN : Au fort Vermillon, sur la rivière la Paix.

M. BELL : Cela n'est pas plus au nord.

M. LOGAN : Au contraire. Même, c'est encore plus au nord que le tracé transcanadien dont mon honorable ami (M. Bell) s'est déjà montré si enthousiaste dans la ville de Québec.

Eh bien, M. l'Orateur, le gouvernement a soumis ce projet de construction d'une ligne transcontinentale. Le gouvernement a déjà passé par beaucoup d'expérience avec l'Intercolonial ainsi qu'avec le Pacifique Canadien, et cette expérience lui a facilité l'exposé du projet qu'il demande maintenant à la Chambre d'appuyer. Ce projet est comme suit :

Le gouvernement paie l'intérêt pendant sept ans et garantit l'intérêt durant une autre période de quarante-sept ans à 3 pour 100 sur les obligations de la section des montagnes jusqu'à concurrence des trois quarts du coût, le total ne devant pas cependant dépasser $30,000 du mille. De son côté, le Grand Tronc garantit le reste des frais de construction. Le gouvernment prendre une première hypothèque sur le chemin et son matériel roulant. Le Grand Tronc, avec son actif de $150,000,000, doit protéger le gouvernement afin de ne pas subir lui-même aucune perte. On a pu démontrer, par des calculs d'actuaires, que le total du paiement de l'intérêt par le gouvernement pendant sept ans, peut être couvert par la somme de $2,334,575.90.

Pour la section des prairies le gouvernement garantit l'intérêt à 3 pour 100, durant cinquante ans, pour les trois quarts des frais de construction, le total ne devant cependant pas dépasser $13,000 du mille. La section de l'Est, de Winnipeg à Moncton, doit être construite et possédée par le gouvernement, comme un dégorgeoir ou canal communiquant avec le grand réservoir de l'ouest. On doit en faire une voie libre pour tous les chemins de fer, le gouvernement se réservant cependant le droit de donner la préséance au trafic de l'Intercolonial. Le Grand Tronc loue ce chemin durant 50 ans, et au bout de sept ans il paiera au gouvernement 3 pour 100 sur le total des déboursés. Par conséquent, le

gouvernement emprunte l'argent, paie l'intérêt durant sept ans et après cela le Grand Tronc paiera l'intérêt durant quarante-trois ans, alors que le chemin amélioré et ayant acquis de la valeur, devra faire retour au gouvernement. Des calculs d'actuaires établissent que le total des intérêts pendant sept ans peut être couvert par $8,853,504.

Le montant total requis actuellement pour payer tous ces intérêts, tant pour la section des montagnes que pour la section de l'est, s'élève à $11,188,079.90. La compagnie devra fournir $20,000,000 de matériel roulant, dont $5,000,000 seront réservés à la section de l'est, et le gouvernement prend une hypothèque sur le matériel roulant de cette section de l'est, aussi bien que sur le matériel roulant de la section de l'ouest. Quant à la section des prairies, il est absolument certain que le gouvernement n'aura pas à y dépenser un seul sou. Pour ce qui est de la section de l'est, il ne s'agit pas ici pour personne d'achat de droit de passage, mais le gouvernement détenant cette propriété en fief réserve le droit de passage à la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Bien entendu, M. l'Orateur, quand nous disons que le coût total s'élèvera pour nous à $11,188,079.90, nous admettons parfaitement que le gouvernement aura à trouver l'argent pour la construction de la section de l'est, mais en même temps nous savons aussi que nous payons simplement l'intérêt sur cet argent et l'intérêt sur les obligations de la section de l'ouest pendant sept ans, après quoi nous n'avons plus un seul sou d'intérêt à payer pendant quarante-trois ans. Il n'y a pas, non plus, d'exemptions de taxes comme pour le Pacifique Canadien.

Il n'y a pas d'exemption de droits de douane sur les rails et autres fournitures comme pour le Pacifique Canadien. Il n'y a pas d'exemption de taxes durant vingt ans. Il n'y a pas d'obstacle au trafic du Manitoba et du Nord-Ouest, et il n'y a pas de restriction que les taux de transport ne pourront pas être fixés par le gouvernement tant que le chemin ne pourra pas réaliser 10 pour cent sur le total des frais d'exploitation. Ce projet ne contient rien de ce genre. De Port-Simpson à Winnipeg le gouvernement aura la faculté de régulariser les taux de Winnipeg à Moncton, il possèdera la route en propre et par conséquent y exercera son autorité. De plus, comme on s'est réservé le droit de passage pour l'Intercolonial, cela équivaut en somme à dire que l'Intercolonial sera prolongé depuis les provinces maritimes jusqu'à Winnipeg. Il est bon aussi de faire observer que le gouvernement de la province d'Ontario a fait rapport que le pays que devra traverser ce nouveau chemin de fer contient 16 millions d'acres de bonne terre arable. De plus, le gouvernement de la province de Québec assure que dans le nord de cette province il y a plusieurs millions d'acres d'excellentes terres qui pourront être mises en culture dans un avenir prochain.

M. LOGAN.

Ce projet, M. l'Orateur, va doubler la superficie du Canada. Cela nous donne un nouvel empire au nord, en même temps qu'il donne de nouveaux espoirs et de nouveaux rêves d'avenir au peuple canadien. Cela va infuser une nouvelle vie par tout notre immense ouest, et assurer des communications rapides entre l'est et l'ouest. Quel est maintenant le projet que nous soumet le leader de l'opposition? Laissez-moi vous rappeler tout d'abord qu'un pique-nique a eu lieu la semaine dernière à Toronto, et que ce pique-nique avait été annoncé bruyamment comme étant en l'honneur du chef de l'opposition. C'était là le grand atout dans les mains des organisateurs, mais le leader de l'opposition a brillé par son absence. Il a envoyé un mot disant qu'il devait prononcer un discours jeudi, et que sa présence était indispensable à Ottawa. La journée de jeudi se passa sans que nous entendîmes parler de rien. Il en fut de même du vendredi. Puis samedi et dimanche se passèrent, alors qu'il dut solliciter des inspirations du ciel. Le lundi arriva, et le chef de l'opposition était toujours silencieux. Il attendait probablement le mot d'ordre de quelqu'un. Il fut tout oreilles au discours de mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox), mais cela ne le fit pas sortir de son silence. Finalement, après avoir examiné le problème sur toutes ses faces, que pensez-vous qu'ait été le projet qu'il nous a soumis? Il condamne le projet du gouvernement, et nous propose à la place de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, en achetant le Canada-Atlantique ou en construisant une nouvelle ligne. Il nous propose aussi de construire un chemin, à partir de l'embranchement de Scotia sur le Canada-Atlantique jusqu'à Sudbury sur le Pacifique Canadien, et il nous demande d'exproprier le Pacifique Canadien depuis North-Bay jusqu'à Port-Arthur. En d'autres termes, après tout ce que nous avons déjà entendu pour et contre ce projet de chemin de fer transcontinental, l'honorable leader de l'opposition nous propose d'exproprier la partie la moins profitable du Pacifique Canadien, de North-Bay à Port-Arthur, et d'en faire une grande ligne pour tous les chemins de fer, en donnant à tous droit de passage. Les experts en matières de chemin de fer, qui sont dans les rangs de l'opposition, c'est-à-dire l'honorable député de Lanark-sud et l'honorable député d'Hamilton, nous ont maintes fois exprimé l'opinion que les droits de passage en commun sont parfaitement inutiles. Et voici que l'honorable leader de l'opposition propose au gouvernement d'acquérir cette ligne et d'en faciliter l'usage à conditions égales à tous les chemins de fer. Puis il renchérit sur tout cela en proposant de forcer le Pacifique Canadien et le Canadian Northern à accorder droit de passage sur leurs propres chemins, de Port Arthur à Winnipeg. Voyons, maintenant, ce que l'ex-ministre des Chemins de fer pense de ce droit de passage.

Voici, par exemple, ce que je lis dans les Débats, à la page 8674 :

Tout homme qui s'y connaît en fait de chemins de fer admettra que l'on pouvait difficilement soumettre un projet plus ridicule et plus irréalisable que celui-là.

Ensuite, je trouve à la page 8847 des Débats, les paroles du représentant d'Hamilton :

Il n'y a pas, dans toute l'Amérique, un seul industriel de chemin de fer qui contredirait cette déclaration disant qu'il serait absolument impossible d'exercer des droits de circulation sur une voie ferrée aussi longue.

Je cite l'opinion de ces députés pour contredire celle du leader de l'opposition relativement aux droits de circulation sur deux chemins appartenant à deux compagnies différentes, entre Port-Arthur et Winnipeg, droits de circulation semblables à ceux que le gouvernement se propose d'accorder sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique entre Québec et Winnipeg. A peine l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) avait-il fini de nous parler d'une promenade de Québec à la côte du Pacifique, que le leader de l'opposition proposait d'obtenir des droits de circulation sur ces deux voies ferrées de Port-Arthur à Winnipeg. De plus, ce dernier est prêt à venir en aide à presque tous les chemins de fer du pays. De fait, il semble avoir marché à tâtons et s'être écrié en fin de compte: Suggérez-moi n'importe quoi que je puisse soumettre au pays comme projet. Il ressemble à cet israélite qui était entré dans un magasin où il lut cet avis : " Si vous ne voyez pas ce qu'il vous faut, demandez-le ". C'est à peu près l'attitude que prend le leader de l'opposition—si vous ne savez pas à quel chemin de fer vous désirez venir en aide, demandez-le et votre souhait sera exaucé. Il propose d'aider au Grand Tronc à construire une voie ferrée de Winnipeg à Edmonton. Puis, revenant à ses premières amours, il veut construire d'Edmonton à Port-Simpson un chemin de fer sur lequel toutes les compagnies auraient droit de faire circuler leurs convois. Voici qu'il nous propose ce que ses propres experts ont blâmé. Impossible de comprendre à la lumière de son discours de quelle façon il entend favoriser l'Intercolonial par son projet insensé de construire de Montréal à la côte du Pacifique un long chemin de fer composé de plusieurs tronçons. Il déclare que Wolvin et Cie transportent du grain de Fort-William à Québec, moyennant trois cents et demi par boisseau et qu'on en a déjà transporté à raison de 3 cents seulement. Pense-t-il pouvoir, par ce chemin de fer tortueux, transporter des céréales de Fort-William à Montréal, moyennant trois cents par boisseau ?

Le chef de l'opposition propose aussi d'établir un chemin de fer entre la bifurcation de Jacques-Cartier et Coteau, et son projet entraînerait la construction d'un pont sur la rivière des Outaouais. Je tiens d'un industriel de chemin de fer que cette voie et ce pont coûteraient au moins un million de dollars. Il faudrait $17,000,000 pour acquérir le Canada-Atlantique. Quelqu'un a déclaré devant un comité de la Chambre que les frais de premier établissement de ce chemin s'élevaient à cette somme et il est peu probable que nous puissions l'acheter à moins. Pour construire une voie ferrée de la bifurcation de Scotia à Sudbery, il faudrait, disons $25,000 par mille, ou 3 millions de dollars en tout. L'expropriation de la voie du Pacifique-Canadien reliant North-Bay à Port-Arthur, soit une distance de 634 milles, et ayant coûté, au dire du représentant de Lanark-sud, $60,000 par mille à la Compagnie du Pacifique-Canadien, entraînerait une dépense de $38,000,000, en chiffres ronds. Pour que quatre ou cinq chemins de fer différents utilisent cette voie, il faudrait la rendre double, en diminuer les inclinaisons et en redresser les courbes. Les directeurs du Canadien du Pacifique admettent que cette partie de la ligne à l'est de Port-Arthur jusqu'à North-Bay, ne sert pas au transport du grain, qu'elle n'est pas en mesure de le faire. Il faudrait aussi se procurer du matériel roulant. J'estime que ces améliorations coûteraient $19,000,000. L'addition de ces différents montants donne un total de $78,000,000 qu'il faudrait dépenser pour mettre à exécution le projet du député de Jacques-Cartier, relativement à une ligne partant de l'Ile de Montréal et aboutissant à la cité de Winnipeg ; et encore, le pays ne serait propriétaire que d'une partie du chemin. Ensuite, l'honorable député a proposé de venir en aide au Grand Tronc pour lui permettre de construire une ligne de Winnipeg à Moncton.

Je ne puis pas estimer ce que cette aide nous coûterait, car j'ignore de quelle sorte d'aide l'honorable député veut parler. S'il marchait sur les brisées de ses amis politiques, il accorderait probablement une subvention en argent. Il nous a ensuite conseillé de construire une ligne à travers les montagnes, d'Edmonton au littoral, sur une distance de 600 milles au moins. Ce chemin coûterait probablement plus que la voie du Canadien du Pacifique sur la rive nord du lac Supérieur, parce que, lorsque la compagnie a établi cette voie, elle pouvait compter sur la navigation pour s'approvisionner, tandis que cet avantage n'existerait pas pour la construction d'une ligne à travers les montagnes Rocheuses. Néanmoins, prenons le même chiffre de $60,000 par mille ; cela signifie une dépense additionnelle de $36,000,000. Il faudrait, de plus, avoir des installations terminales à Port-Simpson et en d'autres endroits, du matériel roulant, des embranchements dans différentes directions et une ligne de steamers sur l'océan Pacifique. Je ne possède aucune donnée qui me permette d'estimer ce que tout cela coûterait ; mais même, en laissant ces améliorations de côté, et en ne calculant que ce qu'il

nous en coûterait pour nous rendre à Winnipeg d'abord, de là à Edmonton et ensuite au littoral, on obtient, d'après les renseignements que nous possédons le total de $114,000,000. Plus tard, l'honorable député a déclaré qu'il entendait faire construire aux frais de l'Etat un chemin de fer reliant Lévis à Moncton. Celui-ci, d'après les calculs de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, coûterait 15 millions de dollars. Ensuite, il a proposé d'établir un chemin de colonisation de Winnipeg à Québec, et de fait, avant d'avoir terminé son discours, il avait virtuellement approuvé la voie ferrée que le gouvernement du jour projette de construire. D'après les calculs les plus modérés, une telle ligne coûterait $49,000,000. L'honorable député aurait à lui fournir le matériel roulant, ce qu'il aurait aussi à faire pour le chemin s'étendant de Montréal à Port-Arthur qu'il se propose d'acheter, et je crois que 25 millions de dollars seraient une estimation modérée du coût du matériel roulant nécessaire à ce réseau. Cela porte à $203,000,000 le coût de la réalisation du projet de l'honorable député, et qu'obtiendrait le pays en échange ? Un réseau tortueux de lignes de chemin de fer. En ce qui a trait au chemin de Montréal au littoral, sa politique est une politique de déférence, une politique décadente, comparée à la politique pleine de promesses, digne de l'aurore d'une ère nouvelle énoncée par le gouvernement du jour. L'honorable député ne propose pas d'ajouter un seul acre de terre en culture à la superficie présentement desservie par les chemins de fer, excepté depuis Edmonton jusqu'au littoral en traversant la section des montagnes Rocheuses. Si son plan était adopté, nous dépenserions l'énorme somme de $114,000,000, sans favoriser le défrichement d'un seul acre de terre. La dépense totale se chiffrerait à $203,000,000, s'il construisait la ligne de Winnipeg à Québec. L'achat du Canada-Atlantique et du tronçon du chemin de fer Canadien du Pacifique de Port-Arthur à Winnipeg nous ferait débourser $55,000,000, soit $17,000,000 pour le premier et $38,000,000 pour le second. Ce plan aurait-il pour résultat d'augmenter la longueur des voies ferrées canadiennes ? Nullement. Cette somme profiterait-elle aux ouvriers, aux artisans, aux négociants et aux industriels du Canada ? Non, mais elle enrichirait davantage les nababs du Pacifique-Canadien et un millionnaire d'Ottawa, propriétaire du Canada-Atlantique.

Un article du bill prescrit rigoureusement que tous les matériaux seront achetés au Canada. Quelle sera la conséquence de cette disposition. Elle entraînera pendant sept ou huit ans un surcroît de prospérité qui continuera l'ère d'abondance dont nous sommes présentement favorisés.

L'opposition s'est acharnée contre la partie du projet qui comporte prolongation de la voie entre Québec et Moncton. J'assume une part de responsabilité à cet égard. J'ai bataillé de mon mieux devant le comité des chemins de fer en faveur de la proposition de faire aboutir cette ligne transcontinentale à un port de mer libre en hiver. Depuis assez longtemps la population des provinces maritimes voit les produits du Canada traverser la frontière et parvenir aux ports des Etats-Unis, tandis que l'herbe envahit les rues de nos villes. D'une seule voix, elle a demandé de ne pas subventionner une autre ligne transcontinentale qui ne traverserait pas les provinces maritimes pour se rendre dans nos ports de mer. L'idée n'est pas nouvelle. L'Intercolonial n'est d'aucune utilité sous ce rapport. Je ne m'attarderai pas à examiner dans quelles circonstances on l'a construit, mais je citerai en passant une motion que le regretté Alexander Mackenzie présenta dans cette enceinte, le 17 mai 1869. Cette motion blâmait la route projetée de la baie des Chaleurs et favorisait le tracé qui aurait relié Rivière-du-Loup à la vallée du fleuve Saint-Jean. Il comprenait qu'on se priverait de la garantie du gouvernement impérial, mais il demandait si le Canada ne ferait pas mieux de prélever moins de la moitié de la somme en émettant ses propres obligations et de construire la route la plus courte, la moins coûteuse et la plus utile au commerce. La politique la plus sage, croyait-il, était d'atteindre le port de mer le plus rapproché par la voie la plus directe. Sir Charles Tupper répondit :

A la conférence de Québec, une écrasante majorité décida que les autorités impériales choisiraient le tracé. Par conséquent, il était trop tard pour agiter cette question. Le gouvernement anglais avait résolu de ne pas accepter d'autre route et le gouvernement canadien ne devait pas en accepter d'autres, par suite de l'accord intervenu entre les autorités des provinces.

Après avoir déclaré que le gouvernement impérial avait choisi le tracé, sir Charles Tupper invoqua en faveur de la route nord les avantages qu'elle offrait au point de vue des communications intercontinentales, disant :

Les capitalistes d'Angleterre prodiguaient leur argent afin de raccoucir le trajet entre les deux continents. Il prétendit que l'Intercolonial permettrait de se rendre en Angleterre en deux jours de moins ; il croyait qu'avant longtemps ce chemin serait la route suivie pour passer d'un continent à l'autre ; de sorte que cette question devenait d'une extrême importance pour le pays. Saint-Jean de Terre-Neuve n'était qu'à 1,640 milles de Queenstown, et grâce à la construction d'une voie ferrée de 250 milles de longueur à travers Terre-Neuve—entreprise aisément réalisable—le port de Shippegan, au Nouveau-Brunswik——

C'était à cette époque le grand port d'hiver.

—libre pendant sept mois de l'année, serait mis en communication directe avec l'Angleterre et la distance entre les grandes villes de l'ouest et Liverpool serait abrégée de 266 milles par cette route, comparativement à la route d'Halifax. Mais, même sans la construction d'un seul mille de chemin de fer à Terre-Neuve,

Shippegan se trouvait à 127 milles plus près de Liverpool qu'Halifax, par la route du détroit de Belle-Isle.

Je ne ferai pas d'autres citations. Mon but était de démontrer à quels arguments on dut avoir recours pour justifier la construction de cette longue ligne tortueuse de la rive nord, de préférence à la ligne plus courte qui eut traversé le Nouveau-Brunswick. Le meilleur argument de sir Charles Tupper était que les autorités impériales avaient fait leur choix et que la Chambre devait respecter leur décision. Au cours du débat, M. Ryan, citoyen distingué du Nouveau-Brunswick, déclara qu'en 1864, M. Fleming avait exploré la route de l'intérieur et fait rapport qu'elle était praticable.

J'ai ici un discours prononcé dans la Chambre des communes par l'honorable M. Fisher, un autre citoyen du Nouveau-Brunswick, qui connaissait cette province autant que n'importe qui. Je ne lirai pas tout son discours, mais j'en citerai un extrait que j'opposerai aux déclarations de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. A entendre ce dernier, on croirait que cette partie du Nouveau-Brunswick ressemble au désert du Sahara. Voici les paroles que M. Fisher prononçait en 1867 :

Depuis la rivière Verte jusqu'à l'embouchure de la Nashwaak, se trouve un parallélogramme d'environ 35 milles par 150 milles, contenant de deux à trois millions d'acres de terre de la meilleure qualité, le véritable jardin du Nouveau-Brunswick. Fleming dit qu'à en juger par la partie défrichée, vers le bas de la vallée de Keswick, le sol doit être d'une qualité supérieure. Cette partie de la province se colonise rapidement.

Pourquoi ? Parce qu'on comptait sur des communications par chemin de fer. Mais, il n'y en eut pas, car la voie ferrée fut construite sur la rive nord. Ceux qui s'étaient établis dans ce pays plièrent bagage. Néanmoins, le jardin du Nouveau-Brunswick existe toujours et la ligne de Winnipeg à Moncton le traversera. Cependant, il est inutile de citer des autorités anciennes, inutile d'invoquer le témoignage des ingénieurs. Je connais l'opinion de celui que les membres de la gauche considèrent, depuis quelques jours, comme la meilleure autorité au monde, l'ex-ministre des Chemins de fer. Un jour, parlant des crédits destinés à l'Intercolonial, celui-ci disait :

Il n'y a pas à nier que dans le choix du tracé de l'Intercolonial, les considérations commerciales ont été mises de côté. J'ai déjà remarqué, et je remarque encore que sur un point, entre autres, des considérations d'ordre politique ont porté un coup fatal à l'Intercolonial et le chemin s'en ressentira tant qu'il existera. Le choix du tracé a été très malheureux au point de vue des résultats financiers et cela est dû, entièrement à des raisons d'Etat—politiques, impériales, militaires—de graves raisons devant lesquelles toutes les autres ont dû céder.

Comme tout le monde le sait, le tracé actuel est très désavantageux, non seulement par suite des énormes distances entre les points importants et entre les termini du chemin, mais aussi en raison de la qualité inférieure d'une grande partie du pays qu'il traverse, au point de vue du trafic qu'il peut fournir. Les recettes d'une grande partie du chemin ne sont pas du tout proportionnées aux dépenses que nécessite son exploitation. Ce tronçon important, entre Saint-Jean et Halifax rapporte, je crois, de jolis bénéfices, mais il n'en est pas de même du reste du réseau, et cela provient des énormes distances à franchir, du peu de trafic local le long du chemin, et par-dessus tout, du fait que sur toute sa longueur et, à tout évènement, entre Halifax et Montréal, l'Intercolonial doit subir la concurrence de la navigation.

Je pourrais citer pendant des heures les opinions qui furent exprimées sur l'impossibilité d'utiliser l'Intercolonial pour le trafic d'entier parcours. Mais l'opposition a reconnu que l'ex-ministre des Chemins de fer est la suprême autorité ; aussi, je ne crois pas nécessaire de recourir à d'autres citations pour le convaincre que l'Intercolonial est une ligne longue et tortueuse et ne saurait servir au trafic transcontinental, bien que ses pentes soient douces.

Quelqu'un a demandé dans cette Chambre quels sont ceux qui désirent ce chemin qui conduira vers les provinces maritimes. Je vais m'appliquer à répondre à cette question. En 1884, on crut qu'il était si important d'avoir une ligne plus courte que le gouvernement présenta à la Chambre une résolution en faveur de l'octroi d'une somme considérable—il fut subséquemment question d'accorder $250,000 par année—à la Compagnie du Pacifique Canadien pour qu'elle construise une voie ferrée de Montréal aux provinces maritimes. Qu'on ne perde pas de vue que ce chemin fut construit afin de relier Montréal aux ports des provinces maritimes, Halifax et Saint-Jean en particulier. A cette époque, sir Charles Tupper parla de l'Intercolonial. Il était ministre des Chemins de fer et Canaux et conduisait vigoureusement les affaires relevant de ce ministère. Il était sans doute fier de l'Intercolonial et avait à cœur d'en assurer le succès. Voici ce qu'il disait dans cette enceinte, en 1884 :

Bien qu'on n'ait absolument rien négligé pour rendre l'exploitation de l'Intercolonial des plus avantageuses, bien que cette ligne ait plus contribué au développement des affaires et au progrès de pays qu'aucun membre de cette Chambre ne l'eût cru possible il y a quelques années, les circonstances, l'éloquence des faits et des résultats nous ont forcés de reconnaître que les ports de Saint-Jean et d'Halifax étaient trop éloignés pour pouvoir concurrencer les ports américains de Portland et de Boston.

Donc, ainsi que je l'ai déjà dit et répété à la députation, le gouvernement a été prié de voir aux meilleurs moyens d'assurer à cette ligne, du côté de l'Atlantique comme du côté du Pacifique, un terminus en territoire canadien—ce que nous désirons tous—afin de la mettre en état de lutter avec avantage pour s'assurer le trafic transcontinental qui, on le sait, doit passer par là.

Et ainsi de suite, dans un long discours prononcé en faveur de l'établissement d'une

ligne plus courte et dans lequel il avouait bien à regret que l'Intercolonial ne pouvait pas rivaliser avec les voies ferrées aboutissant aux ports de mer des Etats-Unis. Il disait aussi :

Ces chiffres suffisent à faire voir que la subvention demandée par le ministre afin de prolonger le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'aux ports des provinces maritimes, puisqu'elle doit s'appliquer à la fois au trafic du Pacifique et à celui du Grand Tronc, va assurer le parachèvement de cette entreprise. Je l'ai dit, on veut que cette ligne soit la plus courte, non seulement jusqu'à Montréal, mais aussi jusqu'à Québec.

Je le répète, le gouvernement de sir John Macdonald présenta une résolution en vue d'accorder annuellement une forte somme au Pacifique Canadien qui devait construire un chemin de fer jusqu'aux provinces maritimes. Le premier ministre (très honorable sir Wilfrid Laurier) a déjà fait allusion aux paroles suivantes que sir Hector Langevin laissa tomber de ses lèvres dans cette circonstance :

Eh ! bien, je suis sûr que l'honorable député sera charmé d'entendre le gouvernement déclarer par mon entremise que dans les arrangements qu'il va conclure avec la compagnie pour construire le chemin de fer et profiter de ce crédit de $250,000 pendant vingt ans, il aura soin d'assurer le parachèvement de la ligne non seulement jusqu'à Mattawamkeag, mais encore jusqu'à Salisbury, sans quoi il ne sera pas donné de subvention. Nous devons agir de bonne foi ; le parlement a engagé sa parole et il nous faut voir à ce que l'argent soit employé comme le veut le parlement.

Je pourrais citer d'autres déclarations semblables, mais je me contenterai de rapporter l'extrait suivant d'un discours de l'honorable Edward Blake :

Comme je l'ai dit, nous sommes appelés maintenant à reconnaître que, dans tous les cas, en ce qui a trait aux arts de la paix, l'Intercolonial n'a pas répondu à son objet. Je ne dis pas qu'il ait été inutile ; loin de là, j'admets très volontiers qu'il a développé le trafic beaucoup plus que je ne m'y attendais, pour ma part ; j'admets très volontiers qu'il a fait plus de bien que je ne l'espérais, et je m'en réjouis ; mais je dis que nous reconnaissons maintenant, de la manière la plus formelle, qu'il n'a pas rempli son objet réel, son principal objet, qui n'était pas de nous protéger en cas de guerre, mais qui était de nous être profitable en temps de paix et de nous rapprocher les uns des autres autant que le permettait notre situation géographique.

Cette résolution fut adoptée. Il ne fut pas question à cette époque de l'inconvénient d'établir une ligne parallèle à l'Intercolonial. On construisit le chemin de Montréal à Saint-Jean sans, toutefois, le faire aboutir à la cité d'Halifax ou aux autres ports des provinces maritimes. Et que se passa-t-il? En 1889, sir John A. Macdonald présenta une résolution sur laquelle j'appelle votre attention d'une manière particulière, car je prouverai que des députés, qui se sont fortement élevés contre le projet du gouvernement relativement à l'établissement du chemin transcontinental et à son affermage au Grand Tronc, ont appuyé la proposition de sir John A. Macdonald, conçue en ces termes :

Qu'il est opportun de construire un chemin de fer, à titre d'entreprise du gouvernement entre un point de raccordement sur la ligne du chemin de fer du Nouveau-Brunswick——

Dont le Pacifique Canadien avait fait l'acquisition à cette époque——

—à ou près Harvey, dans la province du Nouveau-Brunswick, et un point de raccordement avec l'Intercolonial à ou près Salisbury, dans ladite province, ou quelque part entre Salisbury et Moncton, et que la somme de $500,000 soit accordée pour la construction dudit chemin.

Sir John A. Macdonald prononça un discours en présentant cette résolution. Il disait :

Ce chemin est un tronçon de la ligne courte entre Montréal et Halifax.....Le gouvernement comprend qu'il est engagé envers le parlement et le pays que doit traverser cette ligne, à la faire construire.

Sir John pensait d'abréger de 27 milles la distance entre Harvey et Salisbury. Les directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique déclarèrent qu'elle ne serait raccourcie que de 14 ou 16 milles ; d'autres dirent de 8 ou 10 milles. La nouvelle ligne devait avoir 113 milles de longueur et traverser le fleuve Saint-Jean à Frédéricton. Sir John déclara que la compagnie du pont de Frédéricton avait offert de construire la voie ferrée moyennant $16,000 par mille. Si cette estimation est exacte, l'établissement de la ligne de Lévis à Moncton nous coûtera $6,400,000. Sir John Macdonald promit que le gouvernement construirait le chemin et jetterait un pont sur la rivière à Frédéricton. Que devait-il faire de ce chemin après sa construction ? Non seulement il établissait, entre Saint-Jean et Moncton, une voie parallèle à l'Intercolonial, mais il faisait concurrence à celui-ci sur la rive nord. Malgré cela, il devait affermer le chemin au Pacifique-Canadien. Quel aurait été le prix de location ? Eut-il représenté 3 pour cent du coût total ? Non. Le gouvernement devait le lui céder gratuitement pendant 20 ans. Dans le contrat signé avec le Pacifique-Canadien, une clause stipulait que, si l'Intercolonial abaissait ses tarifs en faveur d'un chemin de fer faisant concurrence au Pacifique-Canadien :

La Compagnie du Canadien du Pacifique en serait notifiée et recevrait des avantages égaux. La compagnie fermière aurait le droit de maintenir des agents pour les marchandises et des agents pour les voyageurs dans les gares de l'Intercolonial qu'elle pourrait choisir, de vendre des billets et d'établir des tarifs, pour le transport des passagers ou des marchandises, à l'aller et au retour sur les lignes de l'Intercolonial à l'est de Moncton, des ou vers les gares de sa propre ligne de chemin de fer.

Telle fut la proposition de sir John A. Macdonald. On fit observer à cette époque— l'opposition est priée de prendre note de ceci—

que nulle étude topographique n'avait été faite, qu'aucun ingénieur n'avait exploré le parcours de la voie projetée. Sir John A. Macdonald en fut averti et, comme on lui demandait si les travaux seraient adjugés à l'entreprise ou exécutés en règle, il répondit qu'il ne voulait pas engager sa parole et que le gouvernement construirait le chemin comme il lui semblerait bon. Cette réponse irrita le représentant de la cité de Saint-Jean. Il semble que les députés de cette cité se mettent souvent en courroux. Quoi qu'il en soit, M. Weldon, qui occupait alors le siège qu'occupe maintenant l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) s'irrita et proposa l'amendement suivant :

Que ladite résolution ne soit pas adoptée maintenant, mais qu'il soit résolu que la Chambre ne prenne aucune mesure en vue d'autoriser la construction par le gouvernement du Canada d'une autre ligne de chemin de fer entre Harvey et Salisbury ou Moncton jusqu'à ce qu'un relevé convenable de la ligne projetée, et des estimations sur lesquelles on puisse se fonder relativement à son coût probable aient été soumis au parlement, ni avant qu'on ait eu le temps de juger si la ligne de chemin de fer existante entre les points nommés n'était pas suffisante pour faire face aux demandes des voyageurs et aux besoins du transport des marchandises.

C'est l'amendement que proposa M. Weldon, le représentant de Saint-Jean. Il demanda seulement de faire faire des études sur le terrain, d'aller aux informations, de temporiser. Mais, à cette époque-là, on disait aussi que le temps n'attend pas. Aussi l'amendement fut repoussé et, parmi les membres du parti conservateur qui dans cette enceinte se prononcèrent en faveur de la construction par l'Etat de ce chemin qui devait rivaliser avec l'Intercolonial et le Pacifique Canadien, en faveur de la cession absolue à cette dernière compagnie d'une voie ferrée construite par le gouvernement, on voyait le représentant de Lanark-sud, celui de Grey-est et celui de Leeds et, en dernier lieu, mais non le moins important, le représentant de Queen et Sunbury (M. Wilmot).

M. SPROULE : L'honorable député nous dira-t-il si cette ligne a été construite ?

M. LOGAN : Quand même elle n'aurait pas été construite, le parlement a voté les deniers nécessaires et l'honorable député s'est prononcé en faveur de sa construction et il ne peut pas maintenant invoquer comme excuse que le Sénat a donné le coup de grâce au projet.

M. SPROULE : Le fait que le chemin de fer n'a jamais été construit ne devrait-il pas être un enseignement salutaire et faire comprendre à nos contradicteurs qu'il y avait quelque grave raison de s'abstenir ?

M. LOGAN : Je n'entreprends pas de démontrer qu'il faut construire cet embranchement d'Harvey à Salisbury ; je rappelle à l'honorable député qu'il voulait que le gouvernement construise ce chemin de fer et le remette à la compagnie, sans exiger de cette dernière un seul dollar d'intérêt ou de loyer et qu'il favorisait la construction de la voie avant que des études eussent été faites sur le terrain et bien que le gouvernement ne connût rien du tracé à suivre.

M. WILMOT : A quelle époque cette résolution fut-elle mise aux voix ?

M. LOGAN : En 1889. Un autre amendement fut proposé et subit le même sort. Sir Richard Cartwright présenta un amendement qui devait, semble-t-il, rallier tous les suffrages de la députation. Que proposa-t-il ? Il fit observer qu'il y avait déjà le chemin de Témiscouata entre la Rivière-du-Loup et Edmundston et qu'on proposait d'en construire un autre d'Edmundston à Moncton. Il était déjà question de cette voie ferrée qui devait abréger les distances comme elles le sont aujourd'hui. Par son amendement, il proposait simplement d'accorder à la Compagnie du chemin de fer d'Edmundston à Moncton, des droits de circulation sur la ligne que le gouvernement se disposait à construire entre Harvey et Salisbury. Qui croirait que quelqu'un ait pu se lever en Chambre et avoir l'audace de combattre une telle proposition ? On demandait seulement des droits de circulation sur ce chemin, en faisant observer que la ligne courte traversait l'Etat du Maine et qu'il pourrait devenir nécessaire, au cas d'un conflit avec les Etats-Unis, de se rendre d'Edmundston à Moncton ; on pensait déjà au privilège de transit. Ainsi, sir Richard Cartwright proposa cet amendement, et on croira difficilement que quelqu'un ait pu le combattre. Je me permettrai d'abord de lire cet amendement :

Que ce rapport ne soit pas adopté, mais qu'il soit déclaré que, vu que le chemin de fer de Témiscouata a déjà été construit entièrement sur le territoire canadien, de la Rivière-du-Loup à Edmundston, sur le fleuve Saint-Jean, et vu que la distance entre Montréal et Moncton peut par ce fait même être grandement raccourcie et ne peut pas, à tout évènement, dépasser de plus de quelques milles la distance économisée par la prétendue ligne courte à travers l'Etat du Maine, et attendu que l'on se propose actuellement de construire une ligne d'Harvey à Salisbury, entièrement aux frais du public, il est utile que ladite ligne de chemin de fer de Témiscouata soit pleinement autorisée à faire circuler ses convois sur ladite ligne d'Harvey à Salisbury.

Se prononcèrent contre cet amendement, entre autres, les représentants de Lanark-sud, de Grey-est et de Queen-Sunbury.

Que se passa-t-il encore ? Je constate que la même année, en 1889, la législature du Nouveau-Brunswick s'est réunie et qu'on y exprima des doutes sur la construction de cet embranchement d'Harvey à Salisbury, pour relier Harvey à Moncton. On soupçonnait le manque de sincérité de cer-

tains de nos amis de la gauche, si bien qu'un groupe de députés, dont la plupart demeuraient à Frédéricton, présentèrent un projet de loi à la législature du Nouveau-Brunswick. M. Wilson proposa le bill. Il démontra l'importance d'une ligne courte et la nécessité de construire celle-ci à travers la province afin de racheter la promesse que le gouvernement fédéral avait faite à la population du Nouveau-Brunswick. Comme on se doutait que le gouvernement fédéral ne construirait pas la ligne courte, R. C. Skinner, A. D. Richard, F. P. Thompson, aujourd'hui l'un des membres les plus respectés du Sénat, et Louis G. de Bertram demandèrent les pouvoirs nécessaires pour mener l'entreprise à bonne fin. Au cas où le gouvernement fédéral ne construirait pas ce chemin de fer, cette compagnie voulait être prête à agir. Cette compagnie du Nouveau-Brunswick projetant de construire ce chaînon, les représentants de Saint-Jean s'y opposèrent naturellement. Je ne les en blâme pas, car la cité de Saint-Jean était menacée de la perte d'une bonne partie du trafic. Je constate à la page 116 des Débats de la législature du Nouveau-Brunswick, année 1899, qu'au cours de la discussion sur le bill, celui qui représentait alors la circonscription d'York, tint le langage suivant :

On dit que la construction de cette ligne courte nuira au commerce de Saint-Jean. Il croyait que les députés qui sont de cet avis ne représentent pas l'opinion éclairée de la population de cette ville. Il n'admettait pas que les citoyens de Saint-Jean manquent d'énergie, de décision et d'esprit d'entreprise. Alors, ils n'ont rien à craindre de la concurrence d'Halifax, en tant qu'elle peut dépendre de la ligne courte.

Ainsi parlait alors celui qui représentait York dans la législature du Nouveau-Brunswick et qui représente aujourd'hui la cité de Saint-Jean dans la Chambre des communes, l'honorable Andrew G. Blair. A la page 188, je cueille l'extrait suivant de son discours :

Par leurs discours, les adversaires du présent bill cherchent à créer l'impression que la construction de la ligne courte nuira à Saint-Jean, sans profiter à York ni à Westmoreland. On n'a apporté aucune preuve à l'appui de cette affirmation. Si Saint-Jean possédant d'aussi grands avantages naturels ne peut se défendre contre Halifax, qui est à 200 milles de distance, il devra déclarer que la population de Saint-Jean ne possède plus l'énergie qui la distinguait autrefois. Je ne crois pas que cette population soit moins entreprenante que jadis et je dois tirr la conclusion que ceux qui se sont prononcés contre le bill n'ont pas été l'écho de l'opinion éclairée de la population de cette ville.

A l'avis exprimée en 1903 par le représentant de Saint-Jean (l'honorable M. Blair) j'oppose le langage que tenait, en 1889, le député d'York (l'honorable M. Blair) :

Que se passa-t-il ensuite. L'histoire rapporte qu'en mai 1890, une importante députation, partie d'Halifax, vint à Ottawa présenter le mémoire suivant à sir John Macdonald :

La chambre de commerce d'Halifax nous a confié la mission de venir à Ottawa pour soumettre au gouvernement ce qu'elle pense de la requête de la " Maritime and St. Lawrence Railway Company."

Cette compagnie, ne l'oublions pas, était sous la dépendance du Grand Tronc et devait exploiter un chemin de fer entre Edmundston et Moncton. Vers la fin du mémoire, on trouve le passage suivant relativement à une ligne partant d'un point du Canadien du Pacifique et se rendant à Salisbury :

Qu'en 1884, le gouvernement avait annoncé son intention de subventionner et de faire construire une ligne de chemin de fer reliant par la route la plus courte et la plus praticable les ports de Montréal, de Saint-Jean et d'Halifax.

Que, pour réaliser ce projet, le parlement avait voté une somme de $250,000 payable annuellement pendant vingt ans et que, sur ce montant, $187,000 furent consacrés à la construction d'une ligne de chemin de fer pour relier par la route la plus courte et la plus praticable Montréal et Saint-Jean.

Voici maintenant les conclusions du mémoire sur lesquelles, M. l'Orateur, j'appelle spécialement votre attention :

Les difficultés qui ont empêché le gouvernement de construire l'embranchement d'Halifax à Salisbury——

De quelles difficultés parlait-on ? Des influences mises en jeu par le Canadien du Pacifique.

—nous ont portés à accueillir favorablement comme projet alternatif la proposition de construire une ligne entre Edmundston et Moncton.

C'est l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui déclarait n'avoir jamais entendu suggérer l'idée d'établir un chemin de fer d'Edmundston à Moncton. C'était de la folie, disait-il. Je lis maintenant la déclaration solennelle faite en mai 1890, par les délégués d'Halifax représentant la chambre de commerce et le Conseil municipal de cette ville, à l'effet que le projet de construire une voie ferrée d'Edmundston a été favorablement accueilli :

Nous apprenons qu'on a demandé au parlement de venir en aide à cette entreprise en accordant une subvention en argent et que, si cette subvention est accordée, la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer exploitera cette ligne qui se raccordera à son propre réseau et à l'Intercolonial, de manière à former une ligne courte d'entier parcours entre Montréal et Halifax qui, lorsqu'elle sera terminée, réduira à 710 milles, au plus, la distance entre ces deux villes.

Les délégués demandèrent au gouvernement d'alors de voter un crédit en faveur de la construction de cette ligne par le Grand Tronc. Nous constatons aussi qu'en 1891, la Compagnie du Grand Tronc, en vertu d'une convention faite avec le gouvernement d'alors, devait recevoir $10,000 par mille pour établir cette même ligne d'Ed-

mundston à Moncton. Dans l'intervalle, une étude du terrain faite par M. Davy avait démontré que cette route était praticable. Cependant, ce projet fut encore étouffé dès l'origine par les mêmes influences.

M. SPROULE : L'honorable député me permet-il de l'interrompre un instant ? Il me semble que toutes les démarches qui ont été faites inutilement en vue de construire un chemin de fer font supposer que cette entreprise est impraticable. Si l'honorable député pouvait nous fournir des renseignements démontrant qu'il y a lieu de croire que la construction de cette voie est possible et n'entraînerait pas des dépenses exagérées, il s'écarterait moins du sujet, à mon avis.

M. FRASER : Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas voté pour la construction de cette ligne ?

M. SPROULE : Si j'appelle sur ce point l'attention de l'honorable député (M. Logan) c'est dans l'unique dessein d'obtenir des renseignements, s'il peut nous en fournir.

M. LOGAN : M. l'Orateur, si l'honorable député (M. Sproule) est mécontent du vote qu'il a donné il y a plusieurs années, je n'y puis rien. Je m'applique maintenant à démontrer que les provinces maritimes ont presque constamment demandé la construction d'un chemin de fer entre Lévis et Moncton, et je me propose d'établir que ces demandes ont été plus pressantes de la part de la population de la cité de Saint-Jean, que l'ex-ministre des Chemin de fer et Canaux représente. Celui-ci disait l'autre jour :

Il y a quelque chose de bien curieux dans l'origine de cette idée. Nous n'en avons jamais entendu parler avant le milieu de la présente session. Rien ne peut justifier cette entreprise. Qui demande ce chemin de fer ? je n'ai pas encore entendu un seul citoyen de la province du Nouveau-Brunswick demander la construction de ce chemin. Personne ne l'a demandé et, pour ma part, si on me l'offrait je refuserais de l'accepter.

Assurément, l'honorable député (l'honorable M. Blair) ne doit pas avoir dormi. Son esprit est toujours éveillé. Je citerai aussi un extrait du rapport de M. Jarvis, président de la chambre de commerce de Saint-Jean, rapport présenté à l'assemblée annuelle de cette association, le premier décembre 1902. Le président a dit dans son discours :

Il espérait qu'on conviendrait avec lui que si le gouvernement venait en aide à l'entreprise, ce serait uniquement à la condition rigoureuse que la ligne projetée du Grand Tronc serait en quelque sorte une ligne entièrement canadienne et qu'elle se rendrait de Montréal à Edmundston, et de là traverserait le territoire canadien pour se raccorder à l'Intercolonial entre Saint-Jean et Moncton, et que, de plus, le Grand Tronc établirait son terminus à Saint-Jean et fournirait ses installations terminales.

Je regrette l'absence du représentant de Colchester, car je constate que cette question a été agitée à une réunion de la chambre de commerce de Truro, qui adopta la résolution suivante:

Résolu que cette assemblée mixte des membres de la chambre de commerce et des citoyens de Truro, ayant étudié le projet de construire une autre ligne transcontinentale traversant le territoire canadien, est d'avis que la réalisation de ce projet est urgente, vu l'augmentation considérable et rapide des produits du Nord-Ouest, que les chemins de fer existants sont absolument incapables de transporter.

J'ai cité l'opinion des chambres de commerce de Moncton, de Saint-Jean et de Truro. Je pourrais également citer la résolution du Conseil de comté de Saint-Jean et celle du Conseil des comtés de Queen et de Sunbury relativement au passage du chemin de fer transcontinental dans les provinces maritimes ; mais je citerai plutôt la résolution adoptée par le corps le plus important au Nouveau-Brunswick. Qui parlera au nom de cette province, si ce n'est la Législature du Nouveau-Brunswick ? Le 8 mai dernier, M. Robertson, un partisan distingué du gouvernement, proposait la résolution suivante :—

M. EMMERSON : Il représente la cité de Saint-Jean.

M. LOGAN : En effet. Cette résolution appuyée par M. Hazen, le chef de l'opposition, fut adoptée à l'unanimité des voix. Elle se lit ainsi :

Proposée par M. Robertson et appuyée par M. Hazen, la résolution suivante est adoptée à l'unanimité :

Attendu que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique demande au parlement fédéral de lui accorder une charte l'autorisant à construire et à exploiter un chemin de fer partant de la côte du Pacifique, traversant le Canada et aboutissant au littoral de l'Atlantique et que cette requête désigne la cité de Québec comme le terminus E. dudit chemin, en été, et ne mentionne pas où se trouvera le terminus en hiver et,

Attendu que cette Chambre est d'avis que, non seulement les intérêts des provinces de l'est, mais ceux du Dominion tout entier, exigent impérieusement que cette voie ferrée passe entièrement sur le territoire canadien, toute l'année durant, et qu'il est souverainement important d'insérer dans la charte toutes les conditions nécessaires afin d'assurer que cette grande entreprise nationale sera menée à bonne fin ;

Il est résolu que la législature insiste fortement auprès des autorités fédérales afin que, dans la charte qui sera accordée à ladite compagnie du Grand Tronc, il soit prescrit formellement que le port d'hiver de cette ligne transcontinentale sera dans les provinces maritimes du Canada et que cette ligne passera exclusivement sur le sol canadien d'un océan à l'autre, et qu'une copie de la présente résolution sera transmise par l'Orateur de la Chambre à son Excellence le Gouverneur général, par l'intermédiaire du secrétaire d'Etat du Canada.

Ceci n'est pas un simple murmure ; c'est une voix aussi forte que celle du Niagara, qui demande au ministre des Chemins de fer et Canaux de prendre des mesures pour

que cette voie ferrée soit exclusivement canadienne et quelle traverse les provinces maritimes. La population de Saint-Jean fut en proie à un tel émoi que la Chambre de commerce se réunit et transmit la dépêche suivante au ministre des Chemins de fer et Canaux :

L'honorable A. G. Blair, Ottawa.

On entretient ici des craintes graves quant au projet du Grand Tronc relativement aux provinces maritimes. On est fortement d'opinion que si le Canada accorde une aide quelconque à la ligne transcontinentale, il devra exiger que le terminus soit dans les provinces maritimes et, de plus, que tout le trafic qui prendra naissance au Canada et les marchandises reçues le long de la voie seront dirigés vers les provinces maritimes. Pouvez-vous donner l'assurance que si le Grand Tronc reçoit de l'aide, il construira son chemin à travers les provinces maritimes d'où les marchandises seront exportées ?

(Signé) W. M. JARVIS, Président.

Afin d'établir que le ministre a reçu cette dépêche, je lirai sa réponse couchée dans les termes suivants :

M. W. M. Jarvis, Saint-Jean, N.-B.

Je crois que si le gouvernement accorde une aide financière, le Grand-Tronc-Pacifique sera obligé de conclure un arrangement satisfaisant concernant le trafic, s'engageant à remettre à l'Intercolonial, à Québec, les marchandises destinées à l'exportation, en hiver, ou à construire un chemin de fer jusqu'à un port des provinces maritimes. J'ai fait mon possible pour obtenir ce résultat.

(Signé) A. G. BLAIR.

J'ai maintenant cité l'opinion du conseil municipal de Saint-Jean, de la législature du Nouveau-Brunswick et de la Chambre de commerce de Saint-Jean. Je citerai encore les journaux de cette ville. Voici un extrait du " Sun," de Saint-Jean, du 20 mai 1903 :

Le 19 mai, le conseil de la chambre de commerce s'est réuni pour examiner qu'elles nouvelles démarches il devrait faire, concernant le prolongement du Grand-Tronc-Pacifique à travers les provinces maritimes, et il a transmis à M. Blair une dépêche déclarant que les signataires ne croyaient pas possible d'obtenir un arrangement entre l'Intercolonial et le Grand Tronc, de manière à empêcher cette dernière compagnie d'expédier via Portland presque toutes les marchandises destinées à l'exportation. La dépêche se terminait ainsi : "Nous insistons vivement pour que le gouvernement n'accorde pas d'aide à une ligne transcontinentale qui ne s'engagerait pas à desservir un port des provinces maritimes". Cette dépêche portait les signatures suivantes : Walter W. White, maire ; W. M. Jarvis, président de la Chambre de commerce ; D. J. McLachlin, W. H. Thorne, T. H. Esterbrooks, W. S. Fisher, James Manchester, William Thompson et Cie, Robt. B. Emmerson, A. W. Adams, T. B. Robinson, Troop et fils, James F. Robertson, Jos. Allison, W. H. Barnaby, T. McVeitty et fils, T. H. Somerville, W. Frank Hathaway et Cie, John Sealy, Thomas Gorman, C. M. Boswick et Cie, Merritt Frères et Cie, à responsabilité limitée, par G. W. Merritt, gérant ; John Robertson, M.P.P., et McCauley Frères et Cie.

M. McLachlin est l'un des libéraux marquants de la cité de Saint-Jean. M. Thorne, je crois, est président de l'Association conservatrice, M. Hathaway fut candidat aux dernières élections provinciales, et tous les signataires de la dépêche sont au nombre des principaux hommes d'affaires de la cité de Saint-Jean.

Pourtant, M. Blair déclare qu'il n'a pas connaissance qu'un seul citoyen du Nouveau-Brunswick ait demandé la construction de ce chemin. Je tire du " Telegraph," de Saint-Jean, une dépêche reçue d'Ottawa, le 28 mai dernier. Elle se lit ainsi :

Relativement à l'article 143 concernant le prolongement de la ligne jusqu'à Moncton, M. Blair a dit qu'il n'avait aucune objection à ce prolongement, mais que celui-ci n'était pas destiné à faciliter le transport des produits de l'ouest vers le littoral. Halifax était propre au transport des voyageurs, mais se trouvait à 200 milles de distance. Il continuerait à recevoir les trains de voyageurs, mais il fallait prendre des mesures pour voiturer les produits de l'ouest jusqu'au port le plus rapproché des provinces maritimes.

D'après cette dépêche, M. Blair aurait dit devant le comité qu'il ne s'opposait pas à ce raccordement, mais qu'il fallait faire un sorte d'atteindre Saint-Jean afin d'avoir un port plus rapproché pour recevoir le trafic de l'ouest. Plus tard, devant le comité des chemins de fer, lorsque le représentant de Queen's et Sudbury (M. Wilmot) proposa de choisir Moncton au lieu de Saint-Jean comme terminus du Grand-Tronc-Pacifique sur l'Atlantique, l'honorable M. Blair se prononça alors en faveur de Saint-Jean. J'emprunte l'extrait suivant à un article de la rédaction du " Sun," de Saint-Jean, journal conservateur important, édition du 8 mai :

On a déjà démontré que la route de l'Intercolonial passant sur la rive nord ne saurait aucunement entrer en concurrence pour le trafic d'exportation, en hiver. Il y a près de six ans passés, M. Blair déclarait que dans quelques années il serait prêt à se charger du trafic d'exportation, en hiver.

L'article faisait allusion à l'acquisition par M. Blair du chemin de fer du comté de Drummond et à la convention conclue avec l'Intercolonial dans ce prétendu dessein. "A cette fin, il a conclu un arrangement avec le Grand Tronc". Pendant les cinq premières années de son administration, M. Blair projeta d'entrer en lutte avec le Canadien du Pacifique pour obtenir le trafic d'exportation pendant l'hiver.

Ce fut un fiasco. Les élévateurs de Saint-Jean et d'Halifax sont demeurés vides, comme ils l'étaient l'an dernier. Le terminus de l'Intercolonial à Saint-Jean n'a guère servi au trafic d'entier parcours et il aurait servi encore moins si le Canadien du Pacifique n'y avait pas apporté des marchandises.

L'Intercolonial serait inutile au Grand-Tronc-Pacifique pour le transport des merchandises en hiver.

Le 14 mai dernier, le " Sun," de Saint-Jean, publiait l'article suivant :

Les résolutions énergiques que les différentes corps législatifs, municipaux et commerciaux de l'est ont transmises sont claires et explicites. Tous sans exception demandent qu'on ne vienne pas en aide au Grand-Tronc-Pacifique, à moins que la compagnie ne s'engage

à faire passer sa ligne dans les provinces maritimes et à choisir pour terminus un port de ces provinces. Les chambres de commerce et les autres associations savent que l'engagement de remettre les marchandises à l'Intercolonial n'atteindrait pas le but désiré.

Les directeurs du Grand Tronc, les fonctionnaires de l'Intercolonial et les partisans d'un port d'hiver, tous, savent que l'Intercolonial ne saurait transporter de l'ouest canadien vers l'Europe ou *vice versa* les articles importés ou exportés.

La population des provinces maritimes et celle du Canada, croyons-nous, ne concluront pas un arrangement concernant le trafic avec un chemin de fer qui ne peut pas transporter les marchandises profitablement. Elles exigent une chose, une seule. Elles disent que la voie du Grand-Tronc-Pacifique devra elle-même aboutir à un port d'hiver. C'est aussi le sens de la résolution du Conseil municipal et du Conseil de comté de Saint-Jean, de la législature du Nouveau-Brunswick et des autres associations qui ont exprimé leur avis sur ce sujet.

Dans son article du 15 mai, le "Sun," de Saint-Jean, disait :

Il est naturel que M. Blair désire soustraire à la concurrence le chemin de fer qu'il administre ; pourtant sa sollitude l'entraîne trop loin, si elle le porte à s'allier à M. Hays pour empêcher qu'on oblige le Grand Tronc à faire aboutir sa ligne dans un port des provinces maritimes. M. Blair lui-même a posé en principe qu'on peut autoriser la construction dans l'ouest de lignes parallèles à quarante milles de distance les unes des autres. Il ne devrait pas s'opposer à la construction d'une voie ferrée le long de la vallée du fleuve Saint-Jean, à 100 milles à l'ouest de l'Intercolonial. Dans cette province, ce chemin de fer ne ferait pas concurrence à l'Intercolonial pour le trafic local. Les chemins de fer de Témiscouata et du Canadien du Pacifique souffriraient de cette concurrence pour le trafic entre Saint-Jean, Québec et Montréal, mais cette concurrence existe déjà dans ces endroits, et il est impossible d'obtenir le monopole du trafic d'exportation et d'importation entre les provinces maritimes et l'ouest. La route de la rive nord n'a jamais obtenu ce trafic et ne pourrait pas transporter ces marchandises sans exposer les propriétaires de l'Intercolonial à de grands frais.

Je pourrais lire beaucoup d'autres résolutions adoptées dans les provinces maritimes ; mais, n'en ai-je pas lu assez pour vous convaincre qu'il existe des demandes de construire ce chemin de Lévis à Moncton. Le 22 juillet, la chambre de commerce d'Halifax adoptait une résolution dans laquelle on lit :

Nous soutenons de plus que la construction du chemin à l'ouest de Québec sans en assurer le prolongement à l'est, en passant sur le territoire canadien, serait une injustice manifeste envers les provinces maritimes.

Cette association est aussi d'avis que la construction de la ligne la plus courte, sur le sol canadien, entre Québec et Moncton serait éminemment avantageuse pour les provinces maritimes ainsi que pour le reste du Canada et assurerait à cette ligne une forte part du trafic d'entier parcours et du transport des voyageurs dont profitent présentement les ports des Etats-Unis.

Voilà la résolution de la chambre de commerce de la cité d'Halifax, représentée dans cette enceinte par le chef distingué de la gauche. Il n'y a pas lieu de s'étonner qu'il n'ait pas été à son aise en parlant de cette ligne de Moncton à Québec.

Refaisons un peu l'histoire de cette question. Je n'ai pas honte et je ne crois pas qu'un seul représentant des provinces maritimes appartenant au parti ministériel rougisse de la part que nous avons prise dans la discussion du bill du Grand Tronc devant le comité des chemins de fer. J'avais reçu de mes commettants le mandat de m'opposer à toute subvention à un chemin transcontinental dont le terminus n'aurait pas été fixé dans les provinces maritimes. En agissant comme je l'ai fait, je n'ai fait que remplir mon devoir envers mes électeurs.

Le premier projet consistait dans un chemin de fer partant de Québec, et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux prétendait qu'en vertu d'un arrangement, en hiver, le trafic de l'ouest serait transporté aux ports de mer par l'Intercolonial. Nous soutenions, en invoquant le témoignage du "Sun," de Saint-Jean, que ce projet était irréalisable, qu'il était impossible de conclure un tel arrangement et que, même s'il était conclu, l'Intercolonial ne transporterait pas les marchandises qui seraient dirigées vers Portland. Nous insistions sur la nécessité de prolonger le Grand-Tronc-Pacifique jusque dans les provinces maritimes et notre opinion a prévalu. Moncton fut choisi comme point central d'où la ligne rayonnerait sur les différents ports des provinces maritimes. Je dirai que les représentants ministériels de ces provinces eurent une réunion. On a peut-être eu tort de ne pas convoquer toute la représentation des provinces d'en bas.

On prétend depuis quelques années qu'il existe une rivalité entre Saint-Jean et Halifax et nous voulions choisir de concert l'endroit où le chemin devait aboutir. M. Hays, le gérant général du Grand Tronc, avait déclaré que le trafic du Grand-Tronc-Pacifique suffirait à alimenter une douzaine de ports des provinces maritimes. Outre Saint-Jean et Halifax, il y a Country-Harbour, White-Haven, Louisbourg et Sydney—qui sont tous de beaux ports sur la côte de l'Atlantique. Par conséquent, nous sommes tombés d'accord pour choisir Moncton comme le centre d'où le trafic se dirigera de tous les côtés. Il fut aussi convenu que la compagnie devrait construire un chemin de fer entre Chipman et Saint-Jean. A cette assemblée toutes les nuances d'opinion étaient représentées. Le ministre des Chemins de fer d'alors, entre autres représentants ministériels des provinces maritimes, assistait à la réunion. Personne n'a soulevé d'objection contre la construction de la ligne jusqu'à Moncton.

Il n'y a pas de doute qu'une bonne partie du gros transport sur le Grand-Tronc-Pacifique se dirigera vers le port de Saint-Jean, qui est destiné à devenir au Canada ce qu'est le port de New-York chez nos voisins. Le

trafic-voyageurs, les messageries, le transport des marchandises à grande vitesse se feront par Halifax, et se dirigeront ensuite par l'Intercolonial et le Grand Tronc-Pacifique vers l'ouest. Quelle raison ai-je de dire que le trafic des voyageurs ira à Halifax? Tous ceux qui ont traversé l'océan savent que les passagers, après avoir atteint Halifax, ne resteront pas à bord pour faire 250 ou 275 milles de plus quand ils ont à leur portée un chemin de fer qui peut les conduire à Montréal et même plus loin, avant que le vaisseau soit arrivé à Saint-Jean.

On nous a dit qu'il ne fallait pas construire ce chemin jusqu'aux provinces maritimes, parce qu'il sera parallèle à l'Intercolonial Je regrette que les journaux aient mal reproduit l'exposé que j'ai fait en réponse au chef de l'opposition il y a quelques jours. Ce que j'ai dit, c'est que si j'avais foi dans les arguments de l'opposition, je m'opposerais à la construction de la ligne en question; mais en réalité personne ne s'est imagine que j'avais foi dans les arguments de l'opposition. D'après nos adversaires, le chemin de fer proposé sera parallèle à l'Intercolonial Nous n'avons pas entendu parler de cela quand la ligne courte a été construite, ni quand on a construit cette ligne très utile d'Oxford à New-Glasgow, qui a coûté plus de $1,000,000 et qui dessert une région magnifique du pays dont une partie s'étend dans mon propre comté. On ne nous a rien dit de son parallélisme avec l'Intercolonial quand le gouvernement a accordé un gros bonus au chemin de fer Restigouche et Western, pour construire une ligne entre Campbellton et Edmundston et la prolonger jusqu'à l'Etat du Maine, pour la relier avec la ligne de Bangor et Aroostook. Qu'est-ce que cela voulait dire, sinon qu'une grande partie du commerce de la Baie-des-Chaleurs serait enlevée à l'Intercolonial et donnée aux chemins de fer des Etats-Unis? Nous n'avons pas entendu parler de cette direction parallèle à l'Intercolonial, quand l'embranchement Midland de Truro à Windsor a reçu des subventions de ce gouvernement. On a dit que la construction de la ligne projetée de Moncton à Québec changera considérablement les distances. On nous a déjà donné plusieurs chiffres sur ce point ; cependant je me risque à en indiquer encore quelques-uns. Je commence par Halifax et Montréal. La distance entre ces deux villes par l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien est de 756 milles ; la distance par le Grand-Tronc-Pacifique et l'Intercolonial sera de 723 ; et la distance par l'Intercolonial seul est de 837 milles. En d'autres termes, le nouveau chemin rapprochera Halifax de Montréal de 33 milles en comparaison de l'Intercolonial et du Pacifique Canadien, et de 114 milles en comparaison de l'Intercolonial seulement. La distance de Saint-Jean à Montréal par l'Intercolonial est de 740 milles et la distance par le Pacifique Canadien est de 481 milles, tandis que la distance par l'Intercolonial et le Grand-Tronc-Pacifique sera de 535 milles.

M. LOGAN.

Le nouveau chemin ne sera que 54 milles plus long entre Saint-Jean et Montréal que le Pacifique Canadien qui passe par l'Etat du Maine, et sera plus court de 205 milles que l'Intercolonial. Nous entendons beaucoup parler d'une diminution de distance de 40 à 50 milles seulement, mais quelle est la vérité ? Nous construisons une ligne à travers les provinces maritimes qui apportera les produits de l'ouest à un port de ces provinces abrégeant la distance de 205 milles de moins. Prenons comme point de départ la Chaudière. De la Chaudière à Saint-Jean, par Edmundston et la rive ouest du fleuve Saint-Jean, on compte 403 milles. De la Chaudière à Saint-Jean par le chemin projeté il y a 383 milles, et en suivant l'Intercolonial on a 588 milles, de sorte que le nouveau chemin diminue la distance de 205 milles, comparé à l'Intercolonial.

Une économie de 205 milles sur un voyage de 4,000 milles est de peu d'importance ; mais que signifient ces chiffres ? Ils indiquent une économie de 205 milles sur un voyage de 588 milles, soit 35 pour 100. Entre la Chaudière et Moncton l'Intercolonial a 486 milles de longueur. Par le chemin de fer proposé la distance sera de 380 milles, soit une réduction de 116 milles, ou 25 pour 100. Allons-nous forcer les habitants des provinces maritimes d'allonger indéfiniment leur chemin de 35 pour 100, simplement parce qu'il a été construit au mauvais endroit il y a 35 ans ? De Moncton à Saint-Jean, la distance est de 90 milles. De Moncton à Montréal, par le Pacifique Canadien, la distance est de 512 milles, et par le Grand Tronc et l'Intercolonial, de 537 milles. De sorte que la seule différence entre le parcours par l'Intercolonial et le Grand Tronc jusqu'à Montréal et celle de l'Intercolonial et du Pacifique Canadien jusqu'à Montréal est de 25 milles. Je sais que ces chiffres sont ennuyants, et je n'en citerai pas d'autres, je voulais seulement montrer que nous sommes à construire sur le territoire du Canada une ligne qui rapprochera de 205 milles l'ouest canadien des ports d'hiver des provinces maritimes, comparlé à toutes les lignes existantes.

Mon honorable ami le chef de l'opposition paraissait quelque peu ennuyé de cette proposition concernant Québec et Moncton. Je soupçonne que ce soit la cause de son retard à prendre la parole dans cette Chambre. Il était entre le diable et l'eau profonde, qui se trouve, comme on peut dire, à Halifax. Enfin il arriva à la conclusion que s'il fallait construire un chemin de fer entre Lévis et Moncton, le devoir de le construire et de l'exploiter comme faisant partie de l'Intercolonial, incombait au gouvernement.

Avant que le chef de l'opposition eût soumis cette proposition, la construction d'une ligne quelconque entre Québec et Moncton avait été condamnée, sous toutes les formes, par les messieurs de l'autre côté, plus particulièrement par le député d'Hamilton (M. Barker) et par le député de La-

nark-sud (l'honorable M. Haggart). Voici les paroles de ce dernier :

Nous avons accumulé pendant plusieurs années de suite sur l'Intercolonial des déficits annuels d'une moyenne de $1,500,000, si on portait au compte du revenu ce qui doit être attribué au revenu et non au capital. Et maintenant vous vous arrangez pour faire payer au peuple des déficits plus forts sur l'Intercolonial. Jamais projet plus insensé n'est sorti d'un cerveau humain. C'est une destruction inutile de propriété appartenant au gouvernement.

Or, ce même monsieur est obligé de se soumettre et de suivre son chef qui veut nous faire construire un chemin de fer jusqu'à Moncton et l'exploiter comme partie de l'Intercolonial. D'après le projet soumis à la Chambre, le gouvernement se propose de construire la ligne jusqu'à Moncton, et de la louer au chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, qui paiera 3 pour 100 du coût de se construction et qui attirera vers lui tout le trafic transcontinental du pays, surtout du nord de Québec et d'Ontario sans parler de l'ouest. Ce projet est représenté par le député de Lanark comme une folie ; mais si c'est un projet aussi insensé, que dira-t-il du projet de son chef ? L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) disait que ce chemin n'aurait pas de trafic local en relation avec d'autres chemins. Nous nous proposons d'en faire le tronçon d'une ligne transcontinentale, sur laquelle l'Intercolonial aura droit de circulation. J'aimerais à savoir quel meilleur parti le chef de l'opposition pourrait tirer d'une ligne exploitée par le gouvernement ? Nous nous proposons de construire la ligne comme partie de l'artère transcontinentale. Nous y ferons passer le trafic de l'ouest vers les ports canadiens. Nous voulons donner plus de besogne à l'Intercolonial entre Moncton et Halifax. Mais le plan soumis par le chef de l'opposition n'amènerait aucun trafic transcontinental et donnerait lieu à un isolement complet.

Qu'avons-nous à présent ? Nous avons pris des mesures pour faire un chemin transcontinental. Dans l'arrangement avec le Grand Tronc-Pacifique il est stipulé que tout le chargement recueilli par cette ligne ou ses embranchements au Canada sera transporté aux ports canadiens, à moins de lettres de voiture contraires.

Que signifie cela? On a répondu que le Grand Tronc réduirait ses taux jusqu'à Portland et que les expéditeurs enverraient leurs effets par là. Mais le gouvernement a obligé le Grand-Tronc-Pacifique de faire un arrangement pour faire transporter, non seulement les effets dont le trajet n'est pas précisé, mais tout le fret aux ports canadiens au même prix qu'aux ports américains. N'avons-nous pas de sentiments canadiens dans ce pays? Les cultivateurs du Nord-Ouest manquent-ils de patriotisme? La dignité nationale n'existe-t-elle pas chez le peuple? Peut-on supposer qu'il enverra ses marchandises aux ports américains s'il peut les expédier au même prix par les ports canadiens? Je ne crois pas qu'il y ait un tel manque d'esprit national dans ce pays. Mais le contrat est plus exigeant que cela. Nos adversaires disent que le Grand-Tronc-Pacifique s'arrangera avec une ligne transatlantique pour transporter les cargaisons à meilleur marché de Portland à Liverpool que d'un port canadien. Mais encore ici il y a une clause qui dit que, non seulement le Grand-Tronc-Pacifique transportera les produits aux ports canadiens à aussi bon marché qu'aux ports américains, mais les rendra à destination sans demander plus cher. Il s'ensuit qu'un Canadien ne peut pas même invoquer le moindre prétexte pour préférer un port américain à un port canadien, s'il envoie des effets à Liverpool.

Nous arrivons à la question : quelle est la position de cette ligne à l'égard de l'Intercolonial? L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) prétend qu'elle démolira l'Intercolonial. Avant de répondre à cela, permettez-moi de rappeler la proposition du chef de l'opposition tendant à construire le chemin de Québec à Moncton comme chemin de fer du gouvernement. Voyons ce que cela voudrait dire d'après les chiffres que nous avons devant nous : Ce chemin a coûté $70,000,000. A 3 pour cent par année, cela donne $2,100,000 d'intérêt. Le déficit annuel moyen depuis l'ouverture du chemin a été de $200,000. Le coût de la nouvelle ligne, d'après les calculs de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, serait de $15,000,000, dont l'intérêt annuel à 3 pour cent s'élèverait à $450,000. Si le déficit dans la nouvelle ligne était dans la même proportion—même en supposant qu'elle n'enlève aucun trafic à l'Intercolonial —il y aurait un déficit annuel de $53,333. Or, en additionnant les deux déficits, l'ancien et le nouveau, on imposerait au peuple une taxe annuelle de $2,803,333. Avec cela il faudra un nouveau matériel. Puis, d'après l'honorable député de South-Lanark, le déficit réel sur l'Intercolonial est de $1,500,000 par année. Le "Herald," d'Halifax, dit qu'il est de $2,500,000. Acceptons le chiffre moins élevé du député de Lanark-sud. Comment cela marchera-t-il? Sur l'ancien chemin qui a coûté $70,000,000, vous payez 3 pour cent d'intérêt, soit $2,100,000. Vous aviez un déficit de $1,500,000. La nouvelle ligne coûtera $15,000,000 et, au même taux le déficit sera de $400,000, et l'intérêt de $450,000.

Ainsi vous imposez un fardeau annuel sur le pays de $4,450,000, d'après les chiffres mêmes du député de Lanark-sud, pour faire fonctionner l'Intercolonial dans les provinces maritimes, et qu'avons-nous en retour ? Nous obtenons à peine une livre de cargaison expédiée directement à Saint-Jean et à Halifax. Les Canadiens de l'ouest ne se rendent pas compte de l'état de choses en ce qui concerne l'Intercolonial. Allez à Halifax et vous y verrez un élévateur

d'une hauteur immense, et qui vous donne un exemple permanent du transport direct par l'Intercolonial. On peut en dire autant de Saint-Jean. Ces élévateurs sont de folles entreprises, parce qu'on n'a pas attendu qu'il y eût possibilité d'un trafic direct de l'ouest. Nos adversaires peuvent répondre que l'élévateur d'Halifax a été construit par le gouvernement actuel. C'est vrai, mais il l'a été seulement pour en remplacer un autre qui était l'œuvre du gouvernement précédent et que le feu avait détruit. Les élévateurs ne sont pas des objets de luxe, mais ils font partie de l'outillage pour la manutention du trafic de nos ports. M. Hays a déclaré—et il peut parler en connaissance de cause—qu'il y a assez de trafic pour alimenter une douzaine de ports de mer. S'il dit vrai, qu'en faut-il conclure ? Sinon que le trafic sur l'Intercolonial entre Moncton et Halifax et entre Norton et Saint-Jean ne pourra qu'augmenter. Cela signifie que les lignes de Norton à Saint-Jean et de Moncton à Halifax auront besoin d'une voie double. Je crois qu'on en arrivera là, à moins qu'on ne fasse passer la ligne au sud des monts Cobequid, en passant par Parrsboro, et ensuite par Cinq-Iles, Economy et Truro, pour éviter des voies doubles et des pentes. Je n'ai pas de doute non plus sur la nécessité de construire une nouvelle ligne de Moncton à New-Glasgow en suivant le rivage nord des comtés de Westmoreland, Cumberland, Colchester et Pictou, afin de raccourcir la ligne entre Moncton et New-Glasgow et d'atteindre les ports de Whitehaven, County Harbour, Louisbourg et Sydney. Ce chemin raccourcira la distance entre Moncton et New-Glasgow de 39 milles au moins.

Comme conséquence il nous faudra des lignes de navigation pour disposer du trafic. Le Grand Tronc s'est spécialement engagé à fournir des lignes de navigation aux ports des provinces maritimes. Cela signifie, et doit signifier à brève échéance l'établissement de la ligne rapide. Cela signifie l'établissement d'un immense trafic direct par le Grand-Tronc-Pacifique aux ports de Saint-Jean et d'Halifax. L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu que ce projet ruinera l'Intercolonial. Je ne puis le prendre au sérieux. J'ai ici un état préparé par les fonctionnaires de l'Intercolonial, qui me donne le total des recettes de l'année dernière. Ces recettes totales provenant du trafic local et direct étaient de $6,065,171.97, et le total provenant du trafic local seul était de $4,327,626.88. Y a-t-il dans tout cela une tonne de trafic local qui serait prise par le Grand-Tronc-Pacifique ? Il lui est impossible d'enlever à l'Intercolonial une parcelle de son trafic local entre Montréal et Québec. Il ne peut rien lui enlever non plus le long du Saint-Laurent et au littoral nord du Nouveau-Brunswick. Il ne peut pas s'emparer du transport amené à l'Intercolonial par les lignes locales telles que l'Atlantique et lac Supérieur, la ligne de Bouctouche et autres, qui n'ont pas de raccordements avec le Grand-Tronc-Pacifique. L'Intercolonial ne cédera pas au Grand-Tronc-Pacifique une seule tonne de trafic local à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Quant au trafic direct, je n'ai pas tous les détails sur lesquels je comptais. Le document qui devait me les fournir ne m'a pas encore été remis. En attendant, je prendrai l'état préparé par le ministère des Chemins de fer et Canaux.

Remarquez qu'il ne s'occupe que du trafic direct, et n'a rien à faire avec les $4,000,000, (en chiffres ronds) du trafic local de l'Intercolonial, auquel il ne faut pas toucher. Le trafic ayant sa source à Montréal et aux environs s'élève à $560,000. J'ignore où sont ces marchandises. Probablement une bonne partie est déchargée le long de la ligne du comté de Drummond, ainsi qu'entre Lévis et Moncton, enfin une partie se rend à la Nouvelle-Ecosse. Admettons qu'un tiers de ce trafic tombe entre les mains du Grand-Tronc-Pacifique. Le trafic de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick à Montréal s'élève à $304,975.20. Je n'ai aucune donnée pour dire d'où il vient. S'il vient du littoral nord du Nouveau-Brunswick, il continuera à passer par l'Intercolonial—le Grand-Tronc-Pacifique ne pourra pas y toucher. Mais admettons même que le Grand-Tronc-Pacifique s'empare du tiers de ce trafic fourni par la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Le trafic entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, d'un côté, et Québec et Lévis de l'autre, n'atteint que la somme insignifiante de $56,326.39. Le trafic de certains points d'Ontario et de l'ouest par Montréal s'élève à $671,740.67. Le trafic de l'Ontario et de l'ouest par Montréal monte à $671,740.67; par Sainte-Rosalie, à $29,307.07 ; et par Saint-Jean, à $79,938.07. Le Grand-Tronc-Pacifique ne s'emparera pas du trafic qui est confié maintenant au Canadien du Pacifique à Sainte-Rosalie et à Saint-Jean. Je ferai remarquer à l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux que lorsqu'il a repris le chemin de fer du comté de Drummond, il convint strictement avec le Grand Tronc que tout le fret venant de l'ouest et destiné à un des points de l'Intercolonial serait remis à l'Intercolonial pendant une période de 99 ans. Il y a un item à propos du transport d'Ontario et de l'ouest par Montréal, de $671,000, et ce fret doit venir à Montréal par le Canadien du Pacifique ou par le Grand Tronc. Naturellement, le Canadien du Pacifique n'abandonnera rien de son trafic à l'Intercolonial ; mais le Grand Tronc doit remettre toute sa quote-part de ce trafic à l'Intercolonial en vertu de l'arrangement conclu—et l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux déclara qu'il mettait au jeu son avenir politique au sujet de cet arrangement, disant qu'il serait appliqué rigoureusement. C'est pourquoi nous ne sommes pas obligés d'en tenir compte, attendu que ce trafic appartiendra nécessairement à l'Intercolonial

en vertu d'un contrat. Admettons que nous perdons une partie du trafic fourni par Montréal. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi en réalité, mais admettons la chose pour les besoins de la discussion. Admettons de la même manière que nous perdions une partie du trafic d'Ontario et de l'ouest. Avec tout cela les affaires de transport de l'Intercolonial ne baisseraient que de $400,000 à $500,000 sur un trafic total de $6,000,000. Et, cependant, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux prétend que la construction de cette ligne, qui, au pis aller, prendra cette partie insignifiante du trafic, aura pour effet de démanteler et de détruire l'Intercolonial. Mais l'Intercolonial fera plus d'argent entre Moncton et Halifax en un mois avec le chargement que lui apportera le Grand-Tronc-Pacifique qu'il en perdra en une année sur toute la longueur de son parcours à cause de la nouvelle ligne. Si le Grand Tronc apporte à Moncton ce qu'il a promis, il alimentera la ligne entre Moncton et Halifax. Voyez l'influence qu'il exerce sur Moncton.

Que signifie cela ? Mon honorable ami l'ancien ministre des Chemins de fer parle de la ville de Moncton comme d'une localité insignifiante. Mais cela signifie qu'elle deviendra une grande ville dans un avenir rapproché, un centre de plusieurs chemins de fer dans les provinces maritimes. Cela signifie encore que tous les citoyens de Moncton employés par les compagnies de chemin de fer, soit aux mines, soit comme serre-freins, machinistes, conducteurs ou télégraphistes, auront des chances d'avancement, obtiendront de meilleurs salaires parce qu'il y aura plus d'ouvrage et que le travail sera mieux rémunéré à cause de la concurrence entre les chemins de fer. Moncton étant un point de division, le Grand-Tronc-Pacifique y établira ses ateliers de réparations et ses bureaux.

Mais quel sera le partage de Moncton si la politique du chef de l'opposition d'étendre l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne est mise à effet ? Combien de temps croit-il que Moncton garderait les ateliers et les bureaux ? Pendant combien de temps resterait-il le centre des chemins de fer du Canada ? Dans ces conditions, avant une année Moncton subirait un triste mouvement en arrière ; on transporterait les bureaux à un endroit plus central, peut-être à Montréal ou à Ottawa, puis viendrait la chute de Moncton, et les citoyens de toute la section d'alentour auraient raison de regretter une politique semblable.

Voilà quelques-uns des avantages locaux dont Moncton profitera si nous construisons ce chemin. Je viens de dire que si la politique du chef de l'opposition prévalait, elle remplirait les poches des nababs et des compagnies de chemins de fer. On a affirmé que la dépense que le gouvernement fera dans ce pays en cinq ans entre Moncton et Winnipeg, ajoutée à celle que le Grand-Tronc-Pacifique fera entre Winnipeg et la côte de l'océan Pacifique, atteindra de $100,000,000 à $200,000,000. Que signifie cela ? S'il y a dans ce pays une industrie qui lutte pour l'existence, c'est celle du fer. Je n'entrerai dans aucun détail sur l'industrie du fer, mais je puis dire en passant que si toutes les usines existantes au Canada travaillaient nuit et jour jusqu'à l'achèvement du Grand-Tronc-Pacifique, elles ne pourraient pas fournir les rails et les pièces de structures en acier et en fer dont on aura besoin pour construire la ligne. D'après le contrat, tous les matériaux doivent être achetés au Canada. Cela veut dire qu'il y aura plus d'argent pour les ouvriers et les artisans canadiens ; qu'il y aura de plus fortes demandes en fait de produits du sol et de la forêt et d'articles de toute sorte ; cela veut dire qu'il y aura des commandes considérables de bois de service, de dormants, de foin, de bœuf, de lard; qu'il y aura des demandes considerables de machines à vapeur et de bouilloires et aussi de matériaux à bâtir ; qu'il y aura des commandes immenses de lainage, de pierre à bâtir, de chaussures ; que le matériel roulant sera en grande demande; qu'il en sera ainsi des wagons à marchandises et des voitures à voyageurs et des roues de wagons.

Je n'ai pas le moindre doute qu'en très peu de temps les ateliers de construction de wagons de la ville que j'habite seront quadruplés pour fournir au Grand-Tronc-Pacifique le matériel roulant dont il aura besoin. A l'heure actuelle les ateliers du Grand Tronc ne suffisent pas pour produire le matériel roulant dont il a besoin sur son ancienne ligne, et comment pourrait-il se procurer tout l'approvisionnement nécessaire pour sa nouvelle ligne laquelle, avec ses embranchements, représente une longueur de 4,000 milles.

Cela signifie une demande en grand d'un article d'une suprême importance pour nous, dans la Nouvelle-Ecosse—cela signifie une grande demande de charbon qui est la principale source de revenu de notre province. Dans ce pays septentrional entre Québec et Winnipeg, où on trouve abondamment à peu près tout ce qui est utile à l'homme, on n'a cependant fait aucune découverte de bon charbon. On a trouvé de la lignite, mais pas de charbon bitumineux ou anthracite. Aujourd'hui la Nouvelle-Ecosse n'est pas en état d'envoyer son charbon à l'ouest de Montréal; elle n'est pas en état de l'envoyer dans la province d'Ontario ; on y reçoit le charbon de la Pennsylvanie.

Le Manitoba aussi tire son charbon de la Pennsylvanie. Par la construction de ce chemin entre Moncton et Québec, nous raccourcissons la distance pour le transport du charbon de 100 milles. Si nous arrivons à la région du nord qui s'éloigne des houillères de la Pennsylvanie, j'ai la ferme conviction qu'avant peu nous fournirons du charbon de la Nouvelle-Ecosse, non seulement à la ville de Québec, mais aussi à tout le pays situé au nord jusqu'à la ville de Winnipeg, en faisant concurrence au charbon de la Pennsylvanie. Que veut dire cela?

Cela veut dire que le chemin de fer lui-même entre Moncton et Winnipeg consommera près de 1,000,000 de tonnes de charbon par année ; c'est plus que tout le rendement du comté de Cumberland, pour alimenter les locomotives. Ce chemin de fer a une importance spéciale pour le comté de Cumberland que je représente, parce qu'il est le mieux situé pour fournir toute l'année du charbon à la division de Moncton et Québec. Nous pouvons rivaliser avec les mines du Cap-Breton et de Pictou sur ce terrain et même, soutenir la concurrence jusqu'à Winnipeg. En ce qui regarde le charbon, cela signifie encore qu'il faudra créer des dépôts de charbon à Saint-Jean, Halifax et aux autres ports pour alimenter les steamers employés par le Grand-Tronc-Pacifique. Cela signifie de meilleurs salaires pour les employés de l'Intercolonial et une forte demande de main-d'œuvre dans toutes les directions.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de compléter ces remarques que je ne m'attendais pas à développer si longuement. Personne d'entre nous ne paraît enclin à faire des discours abrégés sur la question qui nous occupe. J'ai eu un peu d'expérience comme whip du gouvernement dans cette Chambre et je n'ai pas encore réussi à trouver quelqu'un qui n'ait pas doublé le temps qu'il demandait pour parler sur cette question. Je ne fais donc que suivre l'exemple des autres. Je n'ai qu'à ajouter ceci au sujet du privilège de transit, dont nous cherchons à éviter la nécessité. Dans ce pays, nous devons nous mettre en état de pouvoir nous passer des faveurs des Etats-Unis ; et de nous tirer d'affaires sur notre propre territoire. Quelques-uns de nos amis de l'autre côté ont essayé de ridiculiser la prétention qu'il nous faut un chemin tout à fait canadien, afin de pouvoir nous passer de cette faveur de transit, dont l'abrogation a été suspendue si longtemps par les Américains comme une menace au-dessus de nos têtes. Ces messieurs nous ont dit que nous sommes en très bons termes avec nos voisins des Etats-Unis, et qu'il n'y a aucun danger que ce privilège nous soit retiré. Je ne nie pas que nous ne soyons en très bons termes avec eux, mais si nous voulons continuer à faire partie de l'empire britannique, nous devons tenir compte de certaines éventualités. Nous devons nous attendre à ce que le premier peuple qui applaudira aux ennemis de l'empire brintannique, si celui-ci éprouve des embarras dans une partie quelconque du monde, sera le peuple des Etats-Unis. Nous avons constaté cela pendant la guerre contre les Boers, nous l'avons constaté à l'occasion de toutes les guerres dans lesquelles Grande-Bretagne s'est trouvée engagée. Il n'est pas nécessaire de rappeler les affaires du Venezuela et l'incursion des Féniens. Leur état d'esprit est tel qu'il suffit d'une étincelle pour les enflammer. J'ai le plus grand respect pour le peuple et pour les hommes d'Etat des Etats-Unis, mais ce pays couve un sentiment anti-britannique. Nous sommes en bons termes avec eux, mais nous ignorons combien de temps cela durera. Comme l'a dit le premier ministre, le meilleur moyen de conserver ces bonnes relations avec nos voisins est de nous rendre indépendants d'eux. Ils ne cessent de nous traiter d'enfants gâtés de l'empire. Ils refusent de traiter avec nous sur une base juste et raisonnable. Voyez ce que fait la commission des frontières de l'Alaska. Il fut proposé de nommer une commission d'arbitrage qui accordât à la majorité de la commission le pouvoir de prononcer une décision finale et de stipuler que le rapport de la majorité serait finale. Ont-ils consenti à cela ? Non. Parce qu'ils s'imaginaient qu'avec un nombre égal d'arbitres faisant partie du tribunal, il n'y aurait pas de rapport de la majorité ; qu'ainsi on n'aboutirait à rien et qu'ils s'empareraient ainsi du territoire situé au nord-ouest de ce pays, qui est l'objet de leur convoitise. Où en sommes-nous aujourd'hui, M. l'Orateur, nous qui croyions posséder tout le pays du nord, à partir de la baie d'Hudson jusqu'au pôle arctique ?

Aujourd'hui, les journaux Américains soutiennent cette prétention stupéfiante qu'ils ont des droits sur certaines parties de ce pays et se proposent de les maintenir. Nous avons aujourd'hui des envoyés en route vers ces régions septentrionales—et pourquoi ? Pour affirmer les droits de l'empire britannique contre les Etats-Unis, s'ils cherchent à empiéter sur notre terrain. Nous devons être indépendants des Etats-Unis. Ne restons pas dans la position qui nous fasse craindre tout le temps des difficultés de nature à nuire à la prospérité du pays. Je crois que la politique canadienne de l'avenir ne doit pas seulement consister à nous donner des ports canadiens pour le trafic canadien, mais à nous assurer, non seulement la préférence quant au tarif, mais aussi quant aux ports. Il y a deux ou trois ans, je portai au feuilleton de cette Chambre une résolution tendant à appliquer seulement le tarif de faveur britannique aux marchandises importées au Canada par des ports canadiens.

M. HENDERSON : Vous ne l'avez jamais proposé.

M. LOGAN : Je l'ai porté au feuilleton, et voici pourquoi elle n'a pas été proposée : c'est à cause de la pression exercée sur moi, non par le gouvernement, mais par certains intéressés qui craignent la suppression du privilège de transit, si nous accordions une préférence aux ports canadiens. Chaque jour les journaux américains publiaient des articles pour annoncer que cette politique de notre part entraînerait la suppression du privilège de transit à notre détriment. Je ne suis pas en état de communiquer à la Chambre les représentations officielles qui m'ont été faites dans le temps, et qui ne venaient pas de ce pays. Je pourrais apporter des preuves pour démontrer à la Chambre que le

temps est venu de prendre des mesures pour que nous n'ayons pas à demander aux Etats-Unis s'il nous est permis de donner la préférence aux ports canadiens.

Je suis d'avis qu'après la construction de ce chemin, aussi tôt que nous aurons une route entièrement canadienne aux ports canadiens, il sera temps d'adopter ma résolution, et que le principe de cette résolution fera partie de la politique de la Puissance du Canada. Tout en accordant un tarif de faveur britannique, accordons des faveurs aux ports canadiens, efforçons-nous d'améliorer nos ports canadiens, de développer notre commerce canadien et de coloniser notre territoire canadien.

On nous dit que les Etats-Unis ne font pas grand cas de ce privilège de transit et que cela n'a guère d'importance pour eux. Permettez-moi de vous lire un passage du " Scottish American " de New-York, un journal sérieux et bien connu de plusieurs membres de cette Chambre. Il dit, parlant du Grand-Tronc-Pacifique :

Avant tout, ce chemin de fer, qui traversera le pays de l'Atlantique au Pacifique sur le sol canadien, rendra le Canada absolument indépendant des Etats-Unis, au moins en ce qui concerne les faveurs de transit sur lesquelles les habitants de ce pays en général comptent beaucoup. En ce sens le chemin de fer projeté peut être considéré comme indispensable au maintien de la liberté canadienne. La menace d'enlever les avantages du transit a été faite par ce pays pour obtenir du Canada les concessions qu'on demandait. Même les avocats de l'annexion craignent d'y avoir recours. En effet, M. Andrew Carnegie disait l'autre jour que le Canada ferait mieux de s'annexer aux Etats-Unis, sinon que celui-ci lui enlèverait le privilège de transit concédé jusqu'aujourd'hui ; et en disant cela il n'a fait qu'exprimer le sentiment général du public d'ici.

Remarquez ces paroles :

Après la construction du chemin de fer transcontinental projeté, le Canada peut se permettre de dire aux Etats-Unis qu'ils peuvent enlever ces privilèges de transit à leur gré, attendu qu'il n'en a plus besoin.

Pour conclure, je suis en faveur de la construction de ce chemin pour les raisons que j'ai tenté d'exposer devant cette Chambre. Je représente une division électorale qui a donné au Canada l'homme assez perspicace pour lever le rideau et prévoir l'avenir de l'ouest canadien, un des précurseurs de la pensée dans la construction du Pacifique Canadien qui a tant contribué à la prospérité du Canada. Je n'hésite pas à exprimer ici mon admiration envers sir Charles Tupper, à cause de la part qu'il a prise dans le temps à la construction de ce chemin de fer. Aussi j'ai la loyauté et le courage de faire connaître toute ma pensée sur ce point. Les citoyens de Cumberland m'approuvent, j'en suis sûr, si j'affirme qu'aujourd'hui ils sont favorables à l'établissement de l'ouest, comme ils l'ont été par le passé ; qu'ils sont favorables à la colonisation de ces terres immenses du nord de ce pays, pour que nous devenions un peuple puissant. Aujourd'hui on considère le Canada comme une lisière de terrain qui longe la frontière des Etats-Unis. Nous devons donner à ce pays de l'ampleur.

Dans quelques années nous aurons au nord du lac Supérieur une population de dix millions et autant à l'est du lac Supérieur, mais sur un parcours d'un millier de milles nous avons un pays encore dépourvu de population. En même temps que nous développerons l'ouest en y attirant la population, établissons le milieu du pays, remplissons le vide existant, afin qu'il règne un souffle d'activité depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique sans interruption.

Je suis donc de tout cœur favorable à la proposition soumise au pays à l'heure actuelle. Quand le gouvernement se présentera dans ce pays, soit cette année, soit l'année prochaine, soit l'année d'ensuite, j'ai la conviction qu'il pourra offrir avec confiance au peuple son programme : d'abord, de rendre le pays indépendant des Etats-Unis ; en second lieu, de transporter des marchandises canadiennes aux ports du Canada par un chemin de fer canadien; en troisième lieu, de coloniser le nord de ce grand pays, d'établir du monde dans cette vaste région prête à recevoir une population nombreuse ; d'ajouter à ce pays qui nous est si cher, un nouvel empire du nord aussi étendu que tous les Etats de la Nouvelle-Angleterre. Je sais que sur ce terrain nous pouvons faire un appel à la confiance du peuple. Nous irons devant le pays avec la devise : " Laurier, progrès et victoire " inscrite sur notre drapeau. Nos adversaires iront devant le pays portant les mots: " Borden, ruine bleue et Gamey ".

Je termine par les paroles d'un citoyen éminent originaire de la Nouvelle-Ecosse, feu le révérend principal J. M. Grant, de l'université Queen, qui après avoir voyagé du Cap-Breton à l'océan Pacifique, écrivait :

Dans toute cette vaste étendue de 4,000 milles on trouve tout ce qu'un homme peut désirer avec la perspective d'un avenir puissant. Si avec de tels matériaux nous n'édifions pas un peuple, nous n'avons qu'à nous en prendre à nous-mêmes et à expier nos péchés en conséquence.

Consacrons notre attention au développement du Canada et, avant tout, efforçons-nous de dérouler la carte canadienne vers le nord.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, il y a dans le contrat qui nous est soumis quelques points essentiels que je crois convenable de passer sous silence. Si je les discutais, je m'attirerais tout naturellement le reproche de les traiter à un point de vue exclusif, et c'est pourquoi je m'occuperai de la portée générale de ce projet, en me contentant de quelques remarques sur ces points essentiels. Le premier ministre nous a dépeint le panorama éblouissant du merveilleux avenir que ce chemin nous ouvrirait,

en accentuant sa simplicité et son bon marché et en nous faisant des prophéties sinistres sur ce qui arriverait si le chemin n'était pas bâti. Il a parlé longuement du privilège de transit, en oubliant toutefois que cette question est à l'ordre du jour depuis bien des années, mais ce n'est que tout dernièrement qu'elle est devenue à ses yeux un danger pour notre prospérité et notre existence nationale. Il ne paraissait pas venir à l'idée du très honorable ministre que l'Intercolonial nous fournit déjà un raccordement qui nous permet de parcourir en chemin de fer tout le territoire canadien depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, et le plus gros avantage qu'il pouvait réclamer en faveur du nouveau projet comparé aux chemins de fer existants, est une diminution de distance de 140 milles, bien que nous ayons de bonnes autorités pour affirmer que cette diminution ne sera que de 40 à 50 milles. Parlant de l'Intercolonial, le très honorable ministre a dit :

Plusieurs de ceux qui s'opposent au projet prétendent qu'il n'y a aucun besoin d'étendre ce chemin de fer de Québec à Moncton, parce que, entre Québec et Moncton, nous avons déjà l'Intercolonial. Notre réponse à cette objection est claire, manifeste, péremptoire et suprême ; la réponse est que l'Intercolonial n'a jamais été conçu, désigné, construit pour le trafic transcontinental. Au début l'Intercolonial devait être une route militaire. Il a été construit et localisé pour des raisons politiques, et non pour des considérations commerciales.

Voilà une déclaration très nette de la part du premier ministre ; mais peu de temps après il s'exprime comme suit à l'égard du même projet :

La plupart de ceux qui nous critiquent regardent ce projet comme une entreprise commerciale qu'il faut juger d'après les profits et les pertes.

Vous remarquerez que d'après la première opinion du premier ministre l'Intercolonial répondait seulement à un besoin national ; que ce n'était pas un chemin commercial, et il faisait ressortir cette distinction entre les deux chemins de fer, l'Intercolonial ayant été construit sous l'impulsion des sentiments. Néanmoins, au milieu de ses transports de lyrisme oratoire l'honorable ministre paraît avoir oublié tout cela, puisqu'il dit peu de temps après :

La plupart de ceux qui nous critiquent regardent ce projet comme une entreprise commerciale qu'il faut juger d'après les profits et les pertes. Nous le considérons comme une œuvre nationale rendue nécessaire par l'état du Canada en l'année 1903, absolument comme l'Intercolonial était devenu nécessaire par l'état du Canada à l'ouverture de la Confédération.

Il proclame ici que le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas un chemin de fer construit pour des raisons commerciales, mais pour des raisons nationales et sentimentales, exactement comme l'Intercolonial. Cependant, M. l'Orateur, permettez-moi de faire ressortir que celui qui a dressé le décret gouvernemental nommant la commission de transport connaissait les besoins du pays. Le programme énoncé dans ce document est un programme sage, et, si on l'avait suivi, il aurait été d'un grand secours pour le parlement du Canada et le pays, afin de trouver la solution du problème du transport ; mais, dans son discours le ministre des Finances a déclaré que le projet du Grand-Tronc-Pacifique avait été discuté par les ministres et adopté en réalité six mois avant d'être soumis au parlement. S'il en est ainsi, le projet a donc été accepté avant que la création de cette commission fût soumise à la Chambre, et par conséquent, la nomination de cette commission de transport ne pouvait avoir d'autre but que d'induire la Chambre en erreur ; car, quelle pouvait être l'utilité de cette commission puisque le gouvernement avait adopté de son propre mouvement un plan de transport ? Le député de Norfolk-nord (M. Charlton), en défendant le projet disait que, si nous pouvions avoir un chemin avec une pente de 21 pieds ; si nous pouvions y faire circuler 50 wagons de 30 tonnes ; si nous pouvions avoir des locomotives roulant sur des rails de 90 livres alors, nous pourrions transporter du grain à bon marché au bord de la mer. Il y a bien des " si " dans tout cela qui me rappellent un dicton de ma jeunesse :

If 'ifs' and 'ands' were pots and pans
There would be no work for tinkers' hands.

Et le mot " tinker " (étameur) ne conviendrait pas mal à ceux qui ont conçu ce projet de chemin de fer.

Dans son discours le ministre de l'Intérieur étalait pompeusement devant nous une carte qui, à mes yeux, est la condamnation du projet. Cette carte indiquait des lignes éloignées les unes des autres et se prolongeant au nord et au sud, chacune d'elles étant censée représenter un chemin d'exploration. Chacune de ces lignes indiquait le voisinage d'un cours d'eau par lequel on pouvait descendre des hauteurs pour se diriger vers la baie d'Hudson ; mais le ministre ne nous donnait pas une seule preuve que les lignes de l'est à l'ouest avaient été relevées, et la conclusion naturelle à tirer de cela est qu'on avait fait des études au nord et au sud pour construire un chemin qui va de l'est à l'ouest. Voilà un étrange procédé d'expertise pour un chemin de fer. Nous approuvons tous que la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacific pénètre dans les parties de l'ouest, rivalise avec les chemins de fer établis et mette en activité les grandes ressources et la grande énergie latente de ce territoire.

Les députés de l'opposition ont cité des lettres et des entrevues pour essayer de démontrer que l'opposition a approuvé la prolongation du Grand Tronc jusque dans l'ouest. Mais ces messieurs oublient de faire ressortir que cet assentiment s'appliquait au projet

du Grand Tronc avant sa forme actuelle. C'était l'approbation de l'idée que le Grand Tronc aurait accès à l'ouest, et je ne crois pas que quel qu'un de ce côté de la Chambre ait jamais proposé d'établir cet accès autrement qu'en continuant sa ligne à partir de Gravenhurst ou de North-Bay. Voilà une proposition que j'appuierais, et je n'hésite pas à dire que j'aimerais à voir pénétrer le Grand Tronc dans l'ouest. Malgré toutes les citations dont ils sont si friands pour démontrer que le Grand Tronc mérite d'atteindre l'ouest, ils n'ont pu produire aucune preuve pour démontrer que l'opinion publique est en faveur du projet soumis. J'ai été frappé d'un écrit de "Don" dans "Saturday Night", un partisan zélé du gouvernement, qui termine comme suit un article très bien fait : " On garde des boîtes de conserves dans tous les ménages, et nous pourrions garder ce projet en réserve une année de plus sans en souffrir ". Il finit par ces mots : " A tout prendre, il y a trop d'empressement, trop d'enthousiasme, trop peu de connaissances ". A mon avis ces paroles peignent sur le vif la position où nous nous tenons, et cet article sort de la plume d'un des partisans les plus dévoués du gouvernement.

Le contrat qui nous est soumis est une négociation secrète entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc. Nous avons assisté au simulacre de discussion sur le bill du Grand-Tronc-Pacifique au comité des chemins de fer, lorsqu'il y avait d'avance une entente avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sur la conduite à tenir par le gouvernement. Dans les jours d'autrefois, le parti libéral, si j'ai bonne mémoire, voulait construire lentement les chemins de fer dans l'ouest—pour grouper la population, au lieu de l'éparpiller au loin, afin de faciliter la construction des écoles et tout le reste. Le projet actuel est le renversement de cette idée. Dans mes remarques je me propose surtout de critiquer le contrat adopté et non le projet soumis. Je remarque que les députés du côté du gouvernement ont dit très peu de choses pour défendre le contrat ou appuyer le projet dans son principe ou dans ses détails. La clause 8 stipule que " la construction de la division Est commencera aussitôt que le gouvernement aura fait faire les expertises et les plans. La clause 9 stipule que " la division ouest sera construite par la compagnie et à ses frais ". La clause 10 exige que " le travail de location et de construction de la dite division ouest commencera sans délai ". Il s'ensuivra que la division ouest sera terminée quelques années avant celle de l'est—peut-être même avant la fin des arpentages de la division est. La Compagnie du Grand Tronc sera alors obligée de transporter toutes les cargaisons qu'elle reçoit des prairies, aux lignes de son réseau aux Etats-Unis et dans la direction de Portland. C'est ce que prouve le contrat. Si pendant plusieurs années vous faites circuler le commerce par cette artère sur une grande échelle, au point de vue pratique vous aurez ensuite mille difficultés à lui imprimer plus tard une nouvelle direction entraînant en sus une augmentation de dépense.

La clause 11 stipule que la " compagnie construira et outillera la division ouest conformément à l'organisation générale du Grand Tronc ". Le premier ministre a beaucoup insisté là-dessus ; mais cet étalon du Grand Tronc n'est pas celui du temps présent. Il vous faudra quinze ans pour élever le meilleur chemin que vous soyez en état de construire au niveau du Grand Tronc d'aujourd'hui. Cette clause est donc absolument sans valeur ; elle ne signifie rien. La clause 12 exige que la compagnie dépose entre les mains du gouvernement $5,000,000. Cela n'est qu'un paiement anticipé et la somme sera remise à la compagnie à mesure qu'elle construira le chemin. Au sujet de l'interprétation de la clause 15, si le matériel roulant dont la valeur atteint $20,000,000 doit être acheté ou loué, la lecture du contrat me fait croire qu'il doit être acheté. Mais lorsque j'entends parler les honorables ministres et les avocats de l'autre côté et que les hommes de loi de ce côté-ci affirment qu'il y a un doute là-dessus et que la clause prête à l'équivoque et peut s'entendre de deux façons, je conclus de là que le contrat a été rédigé avec nonchalance et sans la surveillance active du gouvernement ; et si une clause aussi importante est entachée de ce défaut nous ne manquerons pas de trouver d'autres clauses qui, après un examen attentif, présenteront aussi de l'ambiguïté.

La clause 17 est l'œuvre d'un expert. Je suis tenté de m'imaginer que l'honorable ministre des Finances et les autres défenseurs du libre-échange à la Chambre, se sont concertés pour dresser une clause qui dans tous les cas laisserait derrière elle une piqûre, dans le cas où leur politique de prédilection, le libre-échange serait balayé un peu plus tard. J'attire sur cette clause l'attention de tous les membres de cette Chambre ; elle est des plus sérieuses, puisqu'elle met en jeu les intérêts du pays plus qu'aucune autre clause de ce contrat ; elle se lit comme suit :

> Aucune somme ne pourra être ajoutée au coût de construction ou au compte de capital de construction en vertu des droits de douane dans le cas où le gouvernement importerait directement du matériel ou des fournitures.

Voici le cas d'un gouvernement construisant un chemin de fer——
Ce chemin coûtera au bas mot $80,000,000. Tous les matériaux entrant dans la construction seront admis en franchise. Cela représente un point. L'Intercolonial, lorsqu'il fut terminé, avait coûté $21,500,000 ; c'était vers 1876, 26 ans plus tard les autres dépenses, faites à même le capital, avait porté cette somme à $72,000,000, soit trois fois et demie le prix originaire. Nous pouvons donc supposer sans crainte qu'il y aura une augmentation semblable dans le coût de

la construction de ce chemin. Il sera la propriété du gouvernement, et ce dernier fera toutes les dépenses nécessaires imputabes sur le capital, pendant 50 ans. Par conséquent, pendant 50 ans, tous les matériaux qui seront importés pour ce chemin seront admis en franchise. Prenons seulement la moitié de ce bail, et si le coût originaire doit être augmenté de trois fois et demie, pendant 25 ans, nous nous trouverons avec un capital de $280,000,000.

L'honorable député de Cumberland (M. Logan) a fait une peinture mirobolante de ce que la construction de ce chemin de fer doit rapporter aux marchands, aux industriels. J'ai noté quelques-uns des matériaux qui entre dans la construction d'un chemin de fer et dans son amélioration. La partie qui sera construite par le Grand-Tronc-Pacifique ne sera apparemment pas exemptée des droits, sur les matériaux qui entreront dans la construction, et cela fait voir clairement ce que l'on se propose de faire pour la partie du chemin qui sera construite par le gouvernement.

Quand le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit, il pouvait importer en franchise les rails d'acier, les éclisses et certains autres matériaux pour la construction originaire. Mais à cette époque, il ne se fabriquait pas de rails d'acier au Canada, et c'était une décision raisonnable. En vertu du présent contrat, on pourra importer en franchise les rails d'acier et tout ce qui entre dans la construction d'un chemin de fer ; cependant l'honorable député de Cumberland dit que si le chemin de fer est construit les lamineries du Canada auront tellement de commandes qu'elles seront obligées de tripler leur outillage. Mon honorable ami me permettra de lui dire que si ce contrat est ratifié il ne se fabriquera pas un seul rail d'acier au Canada, d'ici à cinquante ans. L'honorable ministre des Finances ricane.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'en demande pardon, mais je ne puis pas prendre l'honorable député au sérieux sur ce sujet.

M. OSLER : C'est que l'honorable ministre ne comprend pas la portée de cette clause du contrat. Si la langue anglaise veut dire quelque chose, elle signifie exactement ce que je viens de rapporter. Je ne donne pas simplement ma propre opinion, car j'ai soumis la question à des avocats distingués——

Le MINISTRE DES FINANCES : Donnez-nous les noms.

M. OSLER : Je n'ai pas d'objection à cela. Je ne fatiguerai pas la Chambre par la lecture d'articles de journeaux et d'anciens discours. Le premier ministre a rempli 11 colonnes des " Débats " avec des citations du " Sun ", de New-York et autres journeaux. Il aurait dû avoir assez de confiance en son projet pour l'appuyer sur ces propres arguments et non sur des citations du " Sun."

D'après ce contrat, le gouvernement, qu'il construise le chemin lui-même, qu'il le fasse construire par des entrepreneurs ou sous la surveillance de commissaires, importera en franchise tout ce qui entrera dans sa construction. Cela comprend, entre autre chose, des tentes, des équipements de campement, des provisions, du lard, des outils, des grattoirs, des charrues, des charrues à vapeur pour le déchargement, des piques, des pelles, des bêches, des haches, des scies, des marteaux, des lampes à signaux, des appareils électriques et téléphoniques, des brouettes, des charrettes, des voitures, des harnais, toutes sortes d'effets en caoutchouc, des lits, des vêtements, en un mot tout ce qui entre dans la construction d'un chemin de fer dans son entretien et son approvisionnement, pendant 50 ans.

Il ne s'agit pas uniquement des quantités que l'entrepreneur importera pour le chemin de fer, mais cette clause du contrat lui permettra d'en importer deux ou trois fois plus, sans payer les droits, et c'est ainsi que nos industriels seront privés du marché canadien. Je maintiens qu'il est impossible de lire cette clause et de l'interpréter autrement ; mais elle ne s'applique qu'aux chemins construits par le gouvernement, le ministre des Finances peut dire que la construction du chemin sera donné à l'entreprise et que l'entrepreneur aura à payer les droits. Je dis, au contraire, que cette clause a été mise dans le contrat, expressément pour empêcher cela. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est supposer payer trois pour cent d'intérêt—elle ne s'y engage pas, mais elle est supposée payer—sur le capital dépensé pour la construction de ce chemin, et elle prétendra naturellement que le capital ne comprend pas les droits payés sur les matériaux. Il est impossible d'interpréter cette clause autrement. Je m'imagine qu'elle a été mise là par le ministre des Finances comme une flèche du Parthe, lancée pour affirmer sa foi dans le libre-échange. Elle aura aussi pour effet d'empêcher le gouvernement de modifier le contrat et d'imposer des droits sur ces marchandises si, en aucun temps, durant ces 50 années, le gouvernement canadien décidait de changer sa politique fiscale et d'augmenter les droits, comme j'espère qu'il le fera avant un an ou deux.

Le Grand Tronc est supposé louer la division est et donner une garantie, en mettant du matériel roulant sur cette division. Si je ne me trompe pas, la compagnie mettra pour $20,000,000 de matériel roulant sur toute la ligne, dont $5,000,000, sur la section est. Ces $20,000,000 sont hypothéqués en faveur du gouvernement, sur la section ouest, et sur $5,000,000 le gouvernement aura une deuxième hypothèque comme seule garantie que le Grand-Tronc-Pacifique exploitera cette division.

Tout industriel de chemin de fer sait que le matériel roulant qui a été en usage pendant un an, perd 20 pour 100 de sa valeur et qu'après 4 ans il en a perdu 40 pour 100. Si, après cela, le matériel est bien renouvelé, il peut valoir encore 40 pour 100 du coût originaire, pendant plusieurs années. Au bout de quatre ans ces $5,000,000 de matériel roulant vaudraient tout au plus $3,000,000. Le gouvernement aura déjà sur ce matériel une première hypothèque comme une garantie pour la section ouest, et une deuxième, pour garantir l'exploitation de la section est. C'est-à-dire qu'il aura sur la section est une deuxième hypothèque de $5,000,000, garantie par seulement $3,000,000 de matériel roulant.

Tout cela m'a paru si extraordinaire que j'ai soumis la question à un des meilleurs avocats que je connaisse, et je lui ai demandé de me donner une opinion écrite sur les garanties que le gouvernement aura pour assurer l'exploitation de la section est, soit par le Grand-Tronc-Pacifique. Voici ce qu'il m'écrit :

J'ai étudié l'acte concernant la construction du chemin de fer national transcontinental pour savoir quelle " garantie " le gouvernement aura que la compagnie (pour me servir du langage de l'article 41 du contrat) " à toutes époques pendant la durée du dit bail, tiendra en service, sans interruption et d'une manière efficace, les deux divisions du chemin de fer " à la satisfaction du gouvernement. A mon avis, la seule garantie, outre la promesse de la compagnie, c'est la deuxième hypothèque de $5,000,000 sur le matériel roulant de la division est, tel qu'autorisé par la clause 22 du contrat et par le paragraphe (c) de la clause 35, qui doit garantir le paiement du loyer et l'exploitation de la division est. Les autres parties de l'acte ou contrat ayant rapport à cette question, c'est l'article 2 de l'acte, ratifiant le contrat et obligeant le gouvernement et la compagnie à faire tout ce qui est nécessaire pour lui donner plein et entier effet.

Par la clause 6 du contrat, la compagnie s'engage à prendre à loyer, entretenir et tenir en service, la division est, aux termes et conditions ci-après énoncés. Par la clause 20, la compagnie s'engage à prendre à loyer la division est pour une période de 50 ans aux conditions suivantes : Les sept premières années, moyennant le remboursement des frais généraux tels que définis ; pour les 43 ans qui suivront, elle paiera sous formé de loyer, une somme égale à trois pour cent sur le coût de la construction, constaté, avec faculté de renouvellement : clause 2. D'après la clause 23, le bail devra contenir toutes les dispositions nécessaires et convenables, exigées par le gouvernement, pour garantir que la division sera tenue en bon état d'entretien et d'exploitation, et la clause 24 dit que le contrat contiendra aussi les stipulations ordinaires et voulues, pour assurer les permis de circulation et de traction.

En vertu de la clause 25 le bail devra aussi contenir toutes autres stipulations et dispositions y compris celles relatives à l'indemnité convenable à payer au gouvernement pour l'exploitation du chemin de fer, que le gouvernement jugera nécessaire pour assurer la mise à exécution du contrat. Les clauses 23 et 25 sont aussi vagues qu'il est possible de l'être. En supposant que ces clauses permettraient l'insertion de mesures sévères dans le bail, pour permettre au gouvernement de reprendre possesion de la division est, il serait difficile de dire que cela constitue une " garantie ", à moins que le bail ne contienne aussi une disposition autorisant le gouvernement à prendre possession aussi de la division ouest, sujet aux droits des porteurs d'obligations, pour l'exploiter, et dans le cas où la compagnie continuerait à méconnaître se engagements, de disposer de toute la ligne ; et une semblable disposition, à mon sens, exigerait dans l'acte, une autorisation qu'il ne contient pas. A défaut de cette autorisation, il ne restera plus au gouvernement qu'à exploiter lui-même la division est, sans autre recours que celui qu'il pourra avoir contre la division ouest, déjà lourdement hypothéquée. On pourra prétendre que la compagnie pourra être forcée expressément à remplir son contrat. Mais en règle générale, les tribunaux ont toujours refusé d'exiger l'exécution d'un contrat, pour l'exploitation d'un chemin de fer. Je crois donc qu'à l'exception de la deuxième hypothèque sur le matériel roulant de la division est, il n'y a rien de ce qu'on peut appeler une " garantie " pour assurer l'exploitation de cette division.

M. WADE : L'honorable député peut-il donner le nom de cet avocat ?

M. OSLER : Oui, je vais le communiquer à mon honorable ami.

Le MINISTRE DES FINANCES : Donnez-le publiquement ?

M. OSLER : C'est M. J. F. Smith, de Toronto, un des avocats les plus capables de cette province. J'espère qu'il occupe une assez haute position dans le barreau pour satisfaire les honorables députés de la droite.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne paraît pas bien affirmatif en donnant cette opinion.

M. OSLER : Je trouve, au contraire qu'il est très affirmatif. Pendant que je suis sur cette question, j'ajouterai que quiconque possède quelques connaissances en matière de chemin de fer et un bon sens ordinaire ne peut lire ce contrat sans en venir à la conclusion que le gouvernement n'a aucune garantie, aucun moyen d'obliger le Grand-Tronc-Pacifique à exploiter ce chemin, s'il n'y tient pas. Alors, qu'arrivea-t-il? Comme le dit M. Smith, la seule garantie serait la divison de l'ouest, mais comme le chemin est divisé en deux, la garantie de la section est ne vaut absolument rien.

Je vais dire aux honorables députés de la droite, s'ils ne le savent pas, pourquoi il y a deux contrats séparés et pourquoi la section est est distincte de celle de l'ouest. C'est simplement parce le Grand-Tronc-Pacifique a formellement défendu à son gérant général de signer un contrat qui serait fait autrement. Le gérant ne pouvait pas s'engager et son bureau de direction ne l'aurait pas gardé à son emploi, une semaine de plus, s'il lui avait recommandé de signer un pareil contrat.

Je suis certain que le ministre du Commerce n'assistait pas à la signature de ce contrat. Je crois même, qu'il n'a pas eu grand-chose à faire avec sa préparation.

Quant aux permis de traction et de circulation, il y a ceci à en dire. Supposons que le Canadian Northern demande un permis de circulation. Il envoie un convoi d'animaux ou de grain à Moncton, par cette ligne. Après être parti de Winnipeg, le train rencontre une forte pente et est obligé de laisser quelques wagons en arrière, car sur tous les chemins de fer, il arrive qu'il y a des pentes fortes pour obliger le chef du train à laisser quelques wagons en arrière ; ils sont pris en route par le convoi suivant. Il faut environ 264 heures pour faire le voyage de Winnipeg à Moncton, aller et retour. Quand les wagons du Canadian Northern seront rendus à Moncton et déchargés, ils n'auront pas de chargement de retour parce que tout le trafic à destination de l'ouest sera transporté directement par le Grand-Tronc-Pacifique, sur la voie du gouvernement. Ainsi ces wagons, devront retourner vides au coût de plus de $1,000 uniquement pour les frais de traction de 40 wagons vides.

Peut-on supposer qu'une compagnie voudra faire des affaires dans ces conditions ? C'est tout simplement absurde. Il faudrait payer la location annuelle, une partie du loyer que paiera le Grand-Tronc-Pacifique, les frais d'entretien, le combustible qui coûte très cher dans ces régions septentrionales, et tout cela devra être payé par des wagons qui retourneront vides. Cette compagnie ne pourrait pas avoir de transport de retour, et la conséquence naturelle sera que ni grain ni animaux, ne seront expédiés par cette voie.

On objectera peut-être que le Grand-Tronc-Pacifique ne reçoit pas de subvention pour ce chemin. Il en reçoit une pour la division ouest, sous forme d'une garantie qui lui permettra d'obtenir de l'argent à 3 pour 100. Supposons que cette garantie lui permette de se procurer de l'argent à 1½ pour 100 de moins que s'il empruntait sur sa propre garantie. Supposons encore que le Grand-Tronc-Pacifique ait dépensé $40,000,000 sur la division ouest, au bout de 50 ans; un fonds d'amortissement de 1 pour 100 équivaudrait à une subvention de $62,000,000, ou 50 pour 100 de plus que ce que le chemin aura coûté; ce qui lui permettra de racheter ses obligations, et lui laissera encore 50 pour 100 de bénéfices à la fin des 50 ans.

Le ministre des Finances et l'honorable député de Hants (M. Russell) ont prétendu que l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) était opposé aux subventions aux chemins de fer. Sans employer des grandes phrases, je dois dire que je n'ai jamais changé d'opinion sur cette question des subventions aux chemins de fer. De plus, dans le programme libéral de 1896, je trouve le paragraphe suivant sur cette question:

La politique qui consiste à accorder des secours aux chemins de fer au moyen de subventions en argent ou en terres de la part du gouvernement fédéral est devenue une source de tripotages, de spéculations et de corruption. Sa mise en vigueur n'a servi qu'à enrichir un certain nombre de favoris du gouvernement. Ces subventions n'ont été accordées que dans le seul but d'acheter l'appui des électeurs des comtés, et des sommes d'argent considérables ont été votées sans tenir compte de l'intérêt public, tandis que des millions d'acres de terre, qui aurait dû rester la propriété du gouvernement pour être accordées à des colons courageux, ont été placées entre les mains de colporteurs de chartes, dont l'intervention retarde aujourd'hui la construction des lignes dont ils ont la juridiction, dans le but d'extorquer de l'argent à ceux qui sont décidés à construire les chemins de fer. Cette politique qui consiste à accorder ces subventions a été, à maintes reprises, condamnée en parlement par le parti libéral.

Le MINISTRE DES FINANCES : Que cite l'honorable député, en ce moment ?

M. OSLER : Le programme libéral adopté à Otttawa.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député lit peut-être un document dont quelqu'un a pu se servir, mais il peut être certain que le programme libéral ne contient pas ce qu'il vient de citer.

M. SPROULE. C'est une lettre écrite par le ministre, adressée aux Patrons et dans laquelle il est dit que le programme des Patrons est exactement celui du parti libéral.

M. OSLER : Il y a en note, au bas de la page : " Voir résolutions 3 et 6 du programme libéral ".

Le MINISTRE DES FINANCES : Si comme l'explique l'honorable député de Grey, c'est un extrait d'un discours prononcé par un membre du parlement, il devrait être donné comme tel, et non pas comme un article du programme libéral.

M. OSLER : Cela ne modifie pas les faits, mais je demande pardon à la Chambre de lui avoir présenté cet écrit de cette manière. Dans la citation qui m'a été communiquée, je vois en note, au bas de la page " Voir résolutions 3 et 6 du programme libéral ".

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais ce n'est pas cela.

M. OSLER : : J'admets parfaitement que ce n'est plus cela, aujourd'hui. Le programme du parti libéral, à l'heure qu'il est, est tellement différent de cela, qu'il n'est pas étonnant de voir l'honorable député le répudier ; il ne veut pas même croire qu'un pareil programme ait jamais existé. Si le ministre des Finances et le ministre du Commerce et leurs collègues lisaient cela aujourd'hui, ils s'imagineraient avoir subi une métamorphose et se demanderaient dans quel état d'esprit ils devaient être, lorsqu'ils

ont soumis un pareil document à l'approbation de leurs partisans. Ils ne me reste pas grand'chose à dire, mais je ne pourrai pas certainement finir avant 6 heures et je demande la permission de m'arrêter ici.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. OSLER : M. l'Orateur, je n'ai pas assez l'habitude de parler en public pour pouvoir, sans inconvénient, m'interrompre au milieu de mon discours et le reprendre plus tard. Sans vouloir leur en faire un reproche, je crois que je puis attribuer aux orateurs qui m'ont précédé l'embarras qui m'arrive. Je serai donc obligé de remonter un peu en arrière, car je tiens à insister sur la prétention que j'ai émise que ce contrat causera des pertes sérieuses et permanentes aux industriels du Canada. C'est un coup dangereux porté à la politique nationale et au principe de la protection, qui sert de base au programme du parti conservateur et qui a aussi été adopté, bien que d'une manière détournée, par le gouvernement actuel. Je vais citer certains passages de ce contrat, dont la portée semble échapper au ministre des Finances et au ministre des Douanes. L'article 5 dit :

La division de l'est sera construite par le gouvernement et à ses frais, en suivant le tracé et les plans et devis, qu'il déterminera en veillant à la rectitude de la voie, à la praticabilité des pentes et à la disposition des courbes.

L'article 7 dit encore :

7. Afin d'assurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction et que les dits travaux seront exécutés en conformité des devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie ; et, au cas de désaccord quant au devis, ou au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux, la controverse sera décidée par les dits ingénieurs et un tiers arbitre, être choisi de la manière réglée en l'article quatre du présent contrat.

Cet article déclare expressément que le gouvernement entreprend la construction de la section est de ce chemin de fer. Cette division coûtera, au bas mot, d'après ce que j'ai entendu dire, $80,000,000. Ma propre opinion est qu'elle coûtera $120,000,000 et cela est encore au-dessous des chiffres mentionnnés par quelques-uns. Le contrat dit encore que, de temps à autre, durant cette période de 50 ans, le gouvernement paiera et ajoutera au capital de cette section de l'est, tout ce qui sera dépensé sur le chemin, en plus le coût du premier établissement.

J'ai cité le cas de l'Intercolonial qui est aussi une entreprise du gouvernement. Je puis ajouter que les résultats indiqués par les rapports de l'Intercolonial n'ont rien d'extraordinaire. Il n'y a pas un chemin de fer sur ce continent, exploité dans des conditions avantageuses, dont on ne puisse pas dire qu'après avoir été livré par l'entrepreneur qui l'a construit, à la compagnie qui devait le posséder et l'exploiter, il n'a pas fallu y dépenser encore, au cours des dix ou douze premières années, de 50 à 100 pour 100, sur le coût originaire, à compte du capital. A la page 234 de l'histoire de l'Intercolonial, publiée en 1876 par sir Sanford Fleming, je vois qu'à venir jusqu'à cette date, il y avait été dépensé sur l'Intercolonial, $21,659,136.79. Ceci comprenait les explorations et expertises, les embranchements et le matériel roulant. Je n'ai pas les chiffres exacts sous la main, mais je ne crois pas me tromper en disant que la dépense sur l'Intercolonial, imputable sur le capital, s'élèvent actuellement à $71,000,000. Personne ne pourra donc me contredire si je dis que, de 1876 à 1902—une période de 26 ans—les dépenses de l'Intercolonial, imputables sur le capital, ont augmenté de $21,500,000 à $71,000,000, soit environ trois fois et demi le coût originaire du chemin.

Je ne puis donc pas me tromper si, en adoptant $80,000,000 comme le coût originaire que cette partie du chemin que construira le gouvernement, je dis que dans 25 ans, ce chemin de fer aura coûté $280,000,000. C'est ce qui serait dépensé sur ce chemin, dans les conditions ordinaires, non pas dans le cas d'un chemin administré par le gouvernement, mais dans le cas d'un chemin administré par une compagnie, d'après des principes d'affaires. Et à l'expiration de ces 25 ans, nous serons encore responsables, pendant 25 autres années, de toutes les dépenses imputables sur le capital, faites sur ce chemin.

Si on admet qu'à l'expiration des 25 années, le capital du chemin sera de $280,000,000,—et je suis certain de rester au-dessous de la vérité—je ne ferai pas le même calcul de proportions, pour les 25 autres années, mais je me contenterai de doubler cette somme. Si les rêves de ceux qui ont conçu ce projet devaient se réaliser, même en partie, les chiffres que je viens de donner comme représentant le capital qui aura été dépensé sur ce chemin, avant l'expiration des 50 ans, sont tout à fait insuffisants.

Si à l'expiration de 25 ans, nous nous trouvons avec une dépense de $280,000,000, soit le double de la dette actuelle du Canada, dans 50 ans, nous aurons dépensé pour ce chemin, $560,000,000 ; et si le Grand-Tronc-Pacifique, contre toutes mes espérances, tient son engagement d'exploiter ce chemin, nous nous trouverons avec un capital de $560,000,000 et le Grand-Tronc-Pacifique paiera 3 pour 100 seulement sur le coût originaire de la construction.

M. BROCK : Le ministre des Finances va être obligé de prier son actuaire de refaire ses calculs.

M. OSLER : Il s'agit plutôt de suppositions et les services d'un actuaire sont inutiles. Si je me trompe en supposant que la clause concernant l'admission en franchise des matériaux a été insérée dans le contrat par le ministre des Finances qui a voulu affirmer ses principes en liant le Canada à cette forme particulière du libre-échange pendant 50 ans, il est évident que ni lui ni ses collègues n'en ont saisi la portée, lorsqu'ils l'ont acceptée.

Le gouvernement s'engage à construire ce chemin, comme un chemin de l'Etat ; il a conclu un arrangement avec le Grand-Tronc-Pacifique, et par ricochet avec le Grand Tronc, en vertu duquel le Grand-Tronc-Pacifique devra payer 3 pour 100 sur le coût originaire de la construction, et rien de plus. Or, la clause suivante, et je crois que c'est la dernière se rapportant à la construction de ce chemin de fer par le gouvernement, puisque la même disposition ne se trouve pas dans la clause concernant la construction de la section ouest par le Grand-Tronc-Pacifique. Cette clause (17) dit qu'il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au capital du compte de la construction du chef des droits de douanes dans les cas où le gouvernement aura importé directement du matériel ou des fournitures. Un marché conclu entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique ressemble à un contrat passé entre deux particuliers et chaque partie contractante tiendra l'autre à ses engagements, autant que possible. Le gouvernement s'est engagé à construire le chemin, et il consent de plus à ne pas prélever de droits de douanes sur les matériaux et les fournitures. Si maintenant le gouvernement disait : nous n'importerons rien, il n'y a pas un tribunal dans le pays qui lui donnerait raison ; le gouvernement a le droit de faire des importations en franchise, donc il doit importer en franchise. Je ne crois pas qu'on puisse nier que c'est ainsi que cette clause serait interprétée.

Si encore cette clause ne s'appliquait qu'à la construction originaire, ce ne serait qu'un mal temporaire, mais elle s'applique à toutes les dépenses que fera le gouvernement sur le chemin pendant 50 ans, qui est la durée de ce bail et de ce contrat.

Comme je ne vois rien dans le contrat qui définisse de quelle manière ce chemin sera construit, supposons qu'il le soit par une commission nommée par le gouvernement, c'est-à-dire, par le gouvernement lui-même. Le gouvernement pourra peut-être donner certaines parties du chemin à l'entreprise, mais l'entrepreneur, avant de signer le contrat, et le Grand-Tronc-Pacifique, avant de l'accepter, exigeront qu'il y soit dit que si l'entrepreneur importe des matériaux, ils seront admis en franchise. On ne peut pas interpréter cette clause autrement, et elle frappera la très grande proportion des principales industries du pays. Elle frappera d'abord, les rails d'acier. Le ministre des Finances me dira peut-être que les rails d'acier sont admis en franchise, mais j'espère que lorsque des idées économiques saines auront cours dans cette Chambre, nous aurons un tarif intelligent qui protégera le fabricant directement, au lieu de ce mode de protection avorté qu'on appelle des primes. Sans être trop optimiste, je crois que nous verrons bientôt à la tête du gouvernement—plus tôt peut-être que ne le croient les ministres—ceux qui veulent doter ce pays d'une saine politique fiscale et qui croient à la protection. Si cette clause est adoptée, tous les matériaux qui entreront dans la construction de ce chemin de fer et toutes les fournitures, pendant 50 ans, seront importés en franchises, et nulle loi ne pourra modifier cela. J'ai déjà cité quelques-uns des articles qui seront ainsi exemptés de droits, et cette liste peut être prolongée indéfiniment. Les principales industries du Canada en souffriront.

Je ne suis pas avocat et je ne puis pas dire si un tribunal ne condamnerait pas le gouvernement à rembourser aux entrepreneurs une partie des primes qu'il accorde aux fabricants de rails d'acier, s'il était prouvé que sans ces primes les entrepreneurs pourraient importer des rails de l'étranger, mais il me semble que c'est une supposition assez raisonnable.

Quoi qu'il en soit, je prétends qu'en vertu de cette clause, on admettra en franchise tous les matériaux et les fournitures qui entreront dans la construction du chemin, tout le lard, tout le bœuf, les couvertures, les chaussures, en cuir et en caoutchouc, peut-être même les vêtements des manœuvres à l'emploi du gouvernement, car quoi de plus facile de mettre dans l'engagement de ces hommes qu'ils recevront tant en salaires et qu'ils seront, de plus, habillés et nourris ? Cela ne comprendrait pas toutes les provisions, mais le ministre des Douanes est assez hommes d'affaires pour comprendre que si j'ai une concession pour la fourniture de $50,000 de matériaux que je puis importer en franchise, et une autre pour $50,000 sur lesquels il me faudra payer les droits, je pourrai facilement faire concurrence aux fabricants locaux et les chasser du marché. Tel sera l'effet de ce contrat, s'il est mis à l'exécution. J'espère m'être exprimé clairement sur ce point.

Je tiens à répéter ce que j'ai dit concernant le subside que le gouvernement donne à ce chemin de fer. Je suppose que la partie construite par le Grand-Tronc-Pacifique coûtera $40,000,000 que le gouvernement garantit à trois pour cent et que cela économisera au Grand Tronc 1½ pour 100 par année, pendant 50 ans. Un fonds d'amortissement de 1 pour 100 par année, pendant 50 ans, sur cette somme, produirait à l'expiration de cette période, $62,446,000, une somme plus que suffi-

sante pour payer toute la dette hypothéquée de la compagnie, ce qui équivaut à dire que le gouvernement aura fait cadeau au Grand-Tronc-Pacifique de la section ouest, à titre absolument gratuit.

Je reste au-dessous de la vérité quand je dis que la garantie du gouvernement rapportera au moins 1½ pour 100 par année à la compagnie, car c'est un fait positif, que pas un seul chemin de fer sur ce continent n'a encore emprunté une somme comme celle-là, à moins de 4½ pour 100 par année. Il n'y a pas un chemin de fer en Amérique, en état d'emprunter une somme suffisante pour construire la section ouest à un taux aussi bas que 4½ pour cent par année. Le New-York Central, qui est probablement le chemin de fer d'Amérique dont le crédit est le plus solidement établi, à fait un emprunt dernièrement à 5 pour 100 par année, et a payé un pour cent de commission. En prenant 4½ pour 100 comme l'intérêt que le Grand-Tronc-Pacifique aurait à payer, si ses obligations n'étaient pas garanties par le gouvernement, à l'expiration des 50 années—ce qui est une estimation légitime, car on peut établir un fond d'amortissement pour liquider la dette—le subside que la compagnie aura reçu du gouvernement s'élèvera à $93,000,000. Cependant le gouvernement prétend que toute cette entreprise ne coûtera que $13,000,000 au pays. Je conseillerais au ministre des Finances de demander au Grand-Tronc-Pacifique, auquel cet argent est destiné et qui est doublement hypothéqué pour la construction de la section ouest, de se charger de toute l'entreprise et de lui offrir en même temps un subside de $20,000,000 comptant et je suis convaincu que les directeurs et les actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique refuseront son offre, sans la discuter cinq minutes.

Je n'aime pas qu'une affirmation fausse soit faite dans cette Chambre, avec la partipation d'une homme de la position et de la réputation de l'honorable député de Cumberland (M. Logan) qui serait certainement le dernier homme à vouloir soutenir une fausseté. L'honorable député a cité un extrait du "Weekly Sun". J'ai remarqué, au cours du débat, que la plupart des arguments des ministres et de leurs partisans étaient empruntés aux journaux. Il n'y a pourtant pas longtemps que nous entendions le premier ministre déclarer ici même, qu'il ne prêtait pas la moindre attention aux lettres ou aux articles des journaux; et lui-même a rempli 9 colonnes des "Débats" avec des citations du "Star," de New-York, et de journaux à sensation. Je ne veux pas prétendre un seul instant que l'honorable député de Cumberland n'a pas cité le "Weekly Sun" avec une entière bonne foi, mais ce qu'il a cité est certainement faux. Le "Weekly Sun" est un journal de cultivateurs qui publie assez souvent d'excellents articles, mais il lui arrive aussi d'affirmer des choses qui n'existent que dans son imagination. Voici le passage cité par l'honorable député (M. Logan) :

> Le Canadien du Pacifique vient de déclarer un dividende semi-annuel de 4 pour 100 sur ses $65,000,000, et le dividende qui vient d'être payé se trouve donc s'élever à $1,300,000. Et cependant il n'y a que $8,500,000 de ces actions qui soient allés à ce chemin de fer, le reste ayant été empoché par les promoteurs et les actionnaires. Le dividende qui vient d'être payé équivaut à plus de 30½ pour 100 de l'argent consacré à cette entreprise. Cependant, on nous dit que nous ne devons pas songer à fixer les taux de transport tant que les dividendes ne représenteront pas 10 pour 100 du capital-actions de $65,000,000, c'est-à-dire en d'autres termes tant que ce chemin de fer ne paiera pas annuellement 150 pour 100 sur le capital qui a été réellement dépensé pour ce chemin.

Ceci est absolument faux. Les $25,000,000 d'actions originaires du Canadien du Pacifique ont été achetées et payées en vertu d'un arrangement conclu avec le gouvernement et on ne peut pas blâmer des particuliers de chercher à conclure le marché le plus favorable possible, bien que dans ce cas-ci, le marché n'ait pas été avantageux. Les actionnaires ont payé 25 cents par action, ou $6,250,000 pour les $25,000,000 d'actions originaires. Toutes les autres actions qui ont été émises depuis ont été vendues au plus haut prix du marché. N'ayant pas eu le temps de vérifier les chiffres, je parle de mémoire, mais je me rappelle d'un cas où un syndicat a acheté pour $20,000,000 d'actions à 55 ou 60 pour cent, et quand vint le moment de payer ces actions, elles valaient de 10 à 20 pour cent de moins que le prix convenu. Le syndicat dut s'exécuter, quand même, et cet argent profita à la compagnie. Je répète que toutes les actions émises après les $25,000,000 d'actions originaires ont été vendues aux plus bas prix du marché. Les derniers $20,000,000 d'actions dont l'émission a été autorisée par le gouvernement ont été vendues aux actionnaires, au pair, et cet argent a été employé sur le chemin dans les derniers 18 mois. Des $65,000,000 d'actions originaires, je suis convaincu que $50,000,000 au moins ont été dépensés, en argent, sur le chemin par les actionnaires; pas ceux qui ont acheté les actions en premier lieu, mais par les actionnaires d'Angleterre, d'Allemagne, d'Amérique, du Canada, enfin du monde entier.

J'espère que l'honorable député de Cumberland me remerciera de lui avoir donné ces explications, bien qu'il me répugne de parler des affaires d'une compagnie dans laquelle je suis intéressé.

Mon honorable ami (M. Logan) a prononcé un chaleureux plaidoyer en faveur de ce contrat, sous prétexte qu'il rapportera des bénéfices considérables aux industriels de ce pays, vu les sommes considérables qui seront dépensées. De mon côté, je prétends que ce contrat, s'il est ratifié dans sa forme actuelle, portera à nos industries le coup le plus dangereux qui leur ait jamais été porté, sans en excepter l'abolition du traité de réciprocité de transit.

On a tellement parlé de la question du privilège de transit qu'il est peut-être inutile d'en parler encore, mais j'ai sur cette question une idée que je crois bonne. Je ne voudrais pas la voir mise à exécution; je regretterais de voir se présenter une occasion de l'appliquer; mais si à la suite de circonstances regrettables, il se produisait un état de choses qui nous obligerait de renoncer au privilège de transit, je crois que cela contribuerait plus à faire du Canada une nation que tout ce qu'à pu faire le premier ministre de ce pays depuis qu'il est au pouvoir. Ce qui nous a manqué, ce qui manque au gouvernement plus que tout autre chose, ce sont les aptitudes nécessaires pour régler convenablement la question des transports. Où sommes-nous faibles et où sommes-nous forts, sur ce point ? Nous proposons de dépenser $120,000,000 pour raccourcir de 120 milles selon les uns, de 40 milles selon les autres, le trajet entre Lévis et nos ports de mer. La construction de cette ligne n'améliorera pas d'un iota notre position, concernant ce privilège de transit. Nous possédons actuellement une route entièrement canadienne par un chemin qui appartient à l'Etat. Tous les produits canadiens que nous tenons à expédier à l'étranger par des ports canadiens peuvent être transportés par l'Intercolonial, si nous lui donnons un matériel suffisant. Nous devrions améliorer nos cours d'eau et les ports des lacs, au lieu de doubler nos voies ferrées. Ces chemins sont une excellente chose, mais ce n'est pas ce dont nous avons le plus grand besoin. Pour que le Canada soit libre et indépendant, il faut que nos ports soient aussi bien outillés que les meilleurs ports de ce continent. La construction de cent chemins de fer à travers le Canada n'améliorera pas la route du Saint-Laurent, les ports de Saint-Jean et d'Halifax, ni ceux de la baie Georgienne et du lac Supérieur. Qu'on aille dans les bureaux du ministère de la Marine consulter une carte des grands lacs et de la baie Georgienne; il suffit d'y jeter les yeux pour avoir honte de la position que nous occupons et du peu que nous avons fait pour améliorer nos ports. Nous voyons sur cette carte trois ou quatre étoiles représentant les phares sur la rive canadienne, entre Port-Arthur et le Sault Sainte-Marie; entre le Sault Sainte-Marie et la baie Georgienne, on peut les compter sur les doigts de la main. Si on regarde de l'autre côté, les phares se suivent à un intervalle si rapprochée qu'on peut à peine les compter. Il n'y a pas une seule station de sauvetage sur la rive nord, et on ne fait rien pour en établir une. On ne fait rien, non plus, pour améliorer les voies que la nature nous a données pour l'écoulement du trafic international. Mettons Fort-William, Port-Arthur, Midland et les autres ports de la baie Georgienne en état de recevoir les plus grands navires, de les charger, de les décharger, de transborder les cargaisons, au plus bas prix possible; et après cela diminuons les pentes de nos chemins de fer et doublons les voies si c'est nécessaire. En dépit de tout ce que l'on pourra faire, c'est la route du Saint-Laurent qui est la clef de la situation. Il faut améliorer le chenal et les ports de Montréal et de Québec pour permettre aux navires de toutes dimensions d'y naviguer en toute sûreté. Depuis le commencement de la présente session, un grand nombre de navires se sont échoués parce que l'éclairage n'est pas suffisant, parce que nous manquons de sifflets de brume, parce que nous avons un système de pilotage défectueux ; c'est le gouvernement qui est responsable de tout cela, et il pourrait facilement y apporter remède.

Accomplissons d'abord ce qui presse le plus et nous pourrons ensuite dépenser de l'argent pour développer l'intérieur du pays et coloniser les régions éloignées. Je dis, comme mon chef, que le parti conservateur ne craint pas et n'a jamais craint de dépenser de l'argent, pourvu qu'il soit bien employé. Ceux qui avait peur de dépenser de l'argent jusqu'à leur arrivée au pouvoir, ce sont les libéraux. Aujourd'hui, ils en dépensent, mais ils l'emploient mal. Je ne veux pas me servir de paroles acerbes ; je ne veux pas soupçonner les motifs de qui que ce soit, mais s'il me fallait juger ce contrat d'après toutes les lacunes que j'y découvre, sans être avocat et sans en comprendre toutes les substilités, je serais porté à croire qu'il a été préparé par l'avocat du Grand Tronc. Mes honorables amis de la droite me permettront de leur donner un conseil. Si jamais ils ont un autre contrat à faire—j'espère que ce ne sera pas de sitôt —qu'ils n'oublient pas que la première règle à suivre, entre deux parties contractantes, c'est que le contrat doit être rédigé par la partie qui accorde la faveur, et que les concessions doivent être demandées par l'autre partie. Le contrat actuel semble avoir été préparé par l'avocat de ceux qui reçoivent la faveur ; il est possible que le gouvernement et ses fonctionnaires l'aient examiné et en aient étudié toutes les clauses avant de les accepter, mais tous les points principaux, favorables à la compagnie, restent intacts. Je suis convaincu que c'est de cette manière que ce contrat a été rédigé. C'est ainsi qu'a été rédigé le contrat concernant la construction du chemin de fer du Yukon; c'est ainsi qu'a été rédigé le contrat concernant la concession Treadgold ; c'est ainsi qu'a été rédigé le contrat concernant les navires "bottle-necked", et c'est certainement ainsi qu'a été rédigé le contrat actuel concernant la dépense de sommes aussi considérables.

Le ministre des Finances a soulevé des objections à ce que j'ai dit, bien innocemment, concernant les principes et le programme du parti libéral. Or, à la page 9350 des "Débats", de 1899, M. Davin expose ainsi le programme de ce parti :

La politique qui consiste à accorder des secours aux chemins de fer au moyen de subventions en

argent ou en terres de la part du gouvernement fédéral est devenue une source de tripotages, de spéculations et de corruption. Sa mise en vigueur n'a servi qu'à enrichir un certain nombre de favoris du gouvernement. Ces subventions n'ont été accordées que dans le seul but d'acheter l'appui des électeurs des comtés, et des sommes d'argent considérables ont été votées sans tenir compte de l'intérêt public, tandis que des millions d'acres de terre, qui aurait dû rester la propriété du gouvernement pour être accordées à des colons courageux, ont été placées entre les mains de colporteurs de chartes, dont l'intervention retarde aujourd'hui la construction des lignes dont ils ont la juridiction, dans le but d'extorquer de l'argent à ceux qui sont décidés à construire les chemins de fer. Cette politique qui consiste à accorder ces subventions a été à maintes reprises condamnée en parlement par le parti libéral.

Je vais lire ce que le très honorable premier ministre a dit :

Je ne sache pas que la citation que mon honorable ami a puisée dans la "Tribune" de Winnipeg, de ces jours derniers, et extraite d'une déclaration faite en 1896, à l'époque des élections générales, ait jamais été approuvée officiellement de ce côté-ci de la Chambre.

Plus loin on lit :

Principes et programme du parti libéral.

Les candidats libéraux peuvent avoir des exemplaires de cette brochure d'Alexander Smith, secrétaire de l'Association libérale de l'Ontario, 34, rue Victoria, Toronto.

J'apprends que la "machine" est venue élire domicile à Ottawa, et par conséquent, ce personnage est maintenant très en évidence.

Cette brochure est destinée à aider les jeunes gens et autres qui désirent travailler en faveur du libéralisme et des bons principes. Personne ne peut supposer que dans un espace aussi restreint l'on puisse faire allusion à plus d'une faible portion des fautes du parti conservateur. Tout en portant quelque attention au système qui a régné à Ottawa depuis les quinze dernières années et plus, la partie principale est consacrée à un court exposé des principes et du programme du parti libéral. Il y a aussi des avis relatifs à l'organisation, quelques observations sur le programme des Patrons, et un court article sur l'honorable Wilfrid Laurier, chef libéral de la Confédération.

Pour préparer cette brochure, l'on a eu recours aux comptes rendus des débats du parlement pendant la session de 1894, mais lorsque l'on a pu obtenir des faits plus récents, l'on s'en est servi. On ne devrait pas oublier ce point, afin que, lorsque les livres bleus et les comptes rendus parlementaires subséquents seront produits, il n'y ait pas de malentendu.

Cet avis est donné afin que si plus tard, quand les Livres bleus seront publiés, ils contredisent ces chiffres, on puisse prétendre que ce sont les Livres bleus qui ne sont pas exacts.

Cette brochure n'est pas destinée au public. Elle est destinée aux orateurs, aux membres de comité et autres zélateurs de la cause du libéralisme et du bon gouvernement. Cependant, on peut avoir des copies du programme, pour les distribuer, en les demandant à

ALEXANDER SMITH,
Secrétaire de l'Association libérale de l'Ontario,
34, rue Victoria, Toronto.

M. WADE : De qui est ce discours ?

M. OSLER : C'est une brochure que je cite. Elle continue ainsi——

M. COWAN : De qui est cette citation ?

M. OSLER : D'un homme mille fois plus capable que celui qui est en ce moment en face de moi.

M. COWAN : Dans ce cas vous ne devez pas avoir honte de donner son nom.

M. OSLER : L'honorable député veut-il s'attirer des désagréments ? La brochure continue——

M. WADE : De qui est ce discours ?

M. OSLER : C'est un rapport de l'Association libérale.

M. WADE : Dans quel discours est-il rapporté.

M. OSLER : Dans le discours d'un homme qui valait beaucoup mieux que celui qui m'a interrompu—Nicolas Flood Davin.

M. COWAN : Encore un subterfuge.

M. OSLER : Cette brochure est signée par Alexander Smith, qu'on peut voir tous les jours en conciliabule avec les membres du gouvernement et le parti libéral. Je ne doute pas qu'il soit à méditer une autre brochure dans le même genre, pour la distribuer parmi ses amis.

L'honorable député de Hants (M. Russell) m'a reproché mon opposition à la subvention des chemins de fer, par le gouvernement.

Je ne crains pas de dire que, règle générale, je suis opposé à ces subventions. Mais il est des conditions dans lesquelles elles peuvent être légitimement accordées. Dans les provinces d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick, là où il peut être nécessaire d'ouvrir des chemins de colonisation à travers le domaine public, dans les parties inoccupées, et là où il se trouve des terres boisées ou arables qui justifient la dépense, c'est une bonne politique de venir en aide à la construction de chemins de fer. L'Etat profite à la fois directement et indirectement d'une telle politique. Il y a nombre d'années, longtemps avant que je fusse dans la politique, j'étais frappé de la stupidité du gouvernement de l'Ontario qui accordait des subventions là où elles n'étaient pas nécessaires, donnant de l'aide à des chemins qui faisaient double emploi. Je mis à l'étude cette question de l'aide aux chemins de fer. L'honorable député de Hants a cité de nombreux exemples, entre autres celui des Etats-Unis, pour justifier le subventionnement des chemins de fer. Il est très vrai que dans les premières années de la république américaine, les gouvernements d'Etat accordaient des subventions ; mais pas dans la mesure proposée par l'honorable député. Il y a plus d'un an, j'obtins le rapport suivant d'un des avocats éminents de chemin de fer aux Etats-Unis, relativement à l'attitude des divers Etats de l'union en ce qui regarde le

subventionnement des entreprises de cette sorte. Ce rapport est intitulé : "Subventionnement des chemins de fer par les Etats et les municipalités aux Etats-Unis. Pouvoirs des législatures et des municipalités". Il y est dit :

En considérant le sujet du subventionnement des chemins de fer par les Etats et les municipalité aux Etats-Unis, il serait bon de ne pas perdre de vue les principes de droit suivants adoptés par les cours relativement aux pouvoirs de ces corps publics

1. La législature a pleine autorité sur les municipalités, et peut, à moins que la constitution ne l'interdise, autoriser les municipalités à aider les chemins de fer par l'émission d'obligations ou autrement.

2. Les municipalités n'ont pas par elles-mêmes le pouvoir d'émettre des obligations ou d'accorder de l'aide aux chemins de fer. Ce pouvoir doit leur venir de la législature.

Au risque de vous ennuyer quelque peu, je me propose de citer encore quelques passages de ce rapport ; ils pourront être utiles pour référence plus tard :

Dans l'Etat de Maine, la constitution de 1820, article 22, fut amendée en 1877. Aux termes de cet amendement, le crédit de l'Etat ne devra être engagé ni directement, ni indirectement. Il n'est pas interdit aux conseils municipaux d'aider les compagnies de chemins de fer, mais aucune dette ou obligation ne peut être contractée, qui, avec les dettes antérieurs, excède cinq pour cent de la dernière évaluation municipale régulière.

New-Hampshire.—Constitution de 1874, paragraphe 2, article 5, amendé en 1879. Dans cet Etat, aucune de ses subdivisions n'est libre d'aider une association ou compagnie d'intérêt particulier.

Vermont.—Constitution de 1793. Aucune défense aux termes de la constitution.

Massachusetts.—Constitution de 1780. Aucune restriction n'est établie par la constitution au pouvoir d'emprunt de l'Etat, des comtés ou des villes. Tous ces corps sont libres d'aider les chemins de fer.

Connecticut.—Constitution de 1878, article 25, amendement adopté en 1877. Aucun comté, ville, village, bourg ou autre corps municipal ne peut souscrire au fonds capital d'aucune compagnie de chemin de fer, ou acquérir ses obligations, ou lui faire des dons, ou engager son crédit, directement ou indirectement pour aucune telle compagnie.

Rhode Island.—Constitution de 1842. Aucune défense de subventionner ; des restrictions seulement.

Remarquez bien. Dans dix-neuf cas sur vingt, la constitution primitive de chaque Etat l'autorisait à accorder de l'aide aux chemins de fer et dans presque tous les cas, cette constitution a été modifiée de manière à interdire absolument toute aide.

M. COWAN : Pouvez-vous nous indiquer quel était le parcours des chemins de fer dans les divers états et leur population lorsqu'ils cessèrent de subventionner ces entreprises ?

M. OSLER : Non; mais je fournirai à l'honorable député les renseignements qu'il lui faut. Dans le New-York et le New-Jersey, la constitution modifiée interdit le subventionnement des compagnies de chemins de fer. Dans la Pensylvanie, en vertu des restrictions à la constitution, ni l'Etat, ni aucune de ses subdivisions n'a le droit de subventionner un chemin de fer. Dans le Maryland, il n'est pas interdit aux municipalités de subventionner les chemins de fer, mais les comtés ne peuvent fournir de l'aide ou engager leur crédit qu'à la condition d'y être autorisés par un acte de l'assemblée générale, publié pendant les deux mois qui précèdent la prochaine élection des membres de la Chambre des délégués. L'Etat ne peut, ni directement ni indirectement, aider une compagnie d'intérêt particulier. Dans le Delaware, pas de restriction. Dans les deux Virginies, l'Etat ne peut subventionner un chemin de fer sans le consentement des contribuables. Dans la Caroline du Sud, l'Etat ne peut fournir d'aide sans le consentement du peuple. Dans la Floride, il est interdit à l'Etat d'accorder des subsides aux compagnies de chemins de fer, et à la législature d'autoriser aucun comté, aucune ville, aucun bourg, township ou district constitué à devenir actionnaire d'une compagnie de chemin de fer ou à fournir des subsides ou engager son crédit en faveur d'aucune compagnie ou d'aucun particulier. Dans la Georgie, les mêmes défenses existent qu'en Floride. Dans l'Alabama, ni l'Etat ni aucune de ses subdivisions n'est libre de venir en aide aux chemins de fer. Dans le Mississipi, il est interdit à l'Etat d'aider par garantie ou par prêt aucune personne, association ou compagnie. Il est interdit à la législature d'autoriser les municipalités à prêter de l'argent ou accorder de l'aide aux chemins de fer.

Dans le Tennessee, les municipalités sont autorisées à venir en aide aux chemins de fer, pourvu que la proposition soit soumise aux électeurs et soit approuvée par une majorité des trois quarts. Dans le Kentucky, le crédit de l'Etat ne peut en aucun cas être accordé aux chemins de fer. L'état suivant sur la liste est l'Illinois; et c'est celui qui, d'après l'honorable député de Toronto, aurait retiré de si grands avantages des chemins de fer. C'est ma légère connaissance de l'Illinois, et l'intérêt qu'il m'inspirait, qui m'engagèrent à étudier cette question du subventionnement des chemins de fer. Des subventions considérables furent servies à divers chemins de fer dans cet Etat. non seulement par la législature, mais par les villes, les villages et les townships. Des obligations furent émises au montant de millions de dollars, et ces obligations furent, dans une très grande mesure, placées au Canada. Feu E. H. King, gérant général de la banque de Montréal, qui avait une grande connaissance de l'ouest, acheta pour $500,000 d'obligations des comtés de l'Illinois, sur lesquelles il retirait 14 pour cent, bien qu'à ce moment nos obligations de l'Ontario se vendirent à 6 pour 100. Le scandale relatif au subventionnement des-

chemins de fer dans l'Illinois engagea la législature de cet état, en 1870 (elle était empêchée de le faire avant cette date) à amender la constitution, de manière à établir que ni l'Etat, ni le comté, ni la ville, ni le township, village ou autre municipalité, ne pourrait émettre des obligations en paiement de titres de chemins de fer ou d'autres compagnies d'intérêt privé, et ne pourrait en aucune manière venir en aide à de telles compagnies. Cette prescription n'était pas comprise dans la constitution antérieure, celle de 1848. La constitution fut amendée à cet égard à cause de la profonde démoralisation causée par le subventionnement des chemins de fer.

Indiana.—Il est interdit aux comtés de souscrire des actions de chemin de fer ou d'émettre des obligations pour leur venir en aide.

Ohio.—Il est interdit à l'Etat de venir en aide aux chemins de fer, et la législature ne peut pas davantage autoriser les municipalité à le faire.

Michigan.—Le crédit de l'Etat ne peut être accordé ou utilisé pour le bénéfice d'aucune personne ou compagnie.

Wisconsin.—Le crédit de l'Etat ne sera accordé à aucune personne ou compagnie.

Arkansas.—Il est interdit à l'Etat et à toute subdivision de l'Etat d'accorder son crédit pour aucune fin quelconque.

Californie.—Le subventionnement des chemins de fer est interdit.

Colorado.—Il est interdit à l'Etat comme à toute subdivision de l'Etat de subventionner les chemins de fer. En vertu de la constitution antérieure, celle de 1876, l'Etat pouvait subventionner les entreprises.

Idaho.—Cet Etat fut créé en 1889, et n'avait pas de précédent pour le guider. Mais d'après l'expérience et la connaissance des autres, on inscrivit dans sa constitution défense de subventionner ou de garantir aucune compagnie, ou d'en acquérir les actions.

Kansas.—L'Etat ne devra prendre part à l'exécution d'aucune entreprise d'amélioration à l'intérieur.

Louisiane.—Il est interdit à l'Etat de se porter garant.

Minnesota.—Il est interdit à l'Etat de se porter garant d'aucune entreprise d'amélioration à l'intérieur.

Missouri.—Il est interdit à l'Etat de se porter garant.

Montana.—La constitution fût adoptée en 1889 ; elle interdit le subventionnement des chemins de fer.

Nebraska.—Cet Etat fût constitué en 1875. La constitution prescrit qu'aucune municipalité ne fera d'octroi aux chemins de fer, à moins d'y être autorisée par les électeurs et sous certaines restrictions quant au montant.

Nevada.—Pas de restriction.

Dakota-nord.—C'est un Etat de création comparativement récent, et lorsque sa constitution lui fut accordée, il était loin d'être dans la condition de prospérité de nos provinces de l'ouest aujourd'hui, le Manitoba, l'Alberta et les autres. Sa constitution interdit le subventionnement des chemins de fer.

Dakota-sud.—Cet Etat est loin de valoir notre Manitoba. Sa législature n'a jamais autorisé le subventionnement des chemins de fer.

Texas.—La constitution interdit absolument le subventionnement des chemins de fer.

Les Territoires.—Il leur est interdit par acte du congrès de subventionner les chemins de fer.

Je signale ces faits qui sont intéressants, à mon avis, et très utiles à connaître. Si les Etats au sud de nous, avec toute leur longue expérience, sont venus à la conclusion qu'il n'est pas expédient que les pouvoirs publics viennent en aide à la construction des chemins de fer, nous pouvons être convaincus qu'une bonne raison justifie cette conclusion. Durant cette période de colonisation des Etats-Unis de l'ouest, lorsque les législatures et les municipalités subventionnaient les chemins de fer, la corruption était devenue tellement générale que les électeurs en étaient absolument démoralisés, au point qu'à peine aujourd'hui en sont-il revenus. Les résultats de cette corruption furent tellement sérieux qu'après 1865, c'est-à-dire après la conclusion de la paix (la grande fièvre de construction de chemins de fer passa sur les Etats-Unis de 1862 à 1868), presque tous les Etats modifièrent leur constitution, et la première disposition qu'ils y inscrivirent fut à l'effet d'interdire le subventionnement des chemins de fer. Je ne vais pas jusque là. Mais j'ai dit qu'en principe général le subventionnement des chemins de fer par les pouvoirs publics était condamnable. Je ne crois pas qu'il y ait nécessité d'accorder un seul dollar à la construction de chemin de fer dans le pays de prairies du Manitoba et du Nord-Ouest. Les compagnies vont établir des chemins de fer là-bas aussi rapidement que les besoins du pays l'exigent, et même plus rapidement. C'est ce qui est arrivé dans tous les Etats de l'ouest. N'accordez aucune aide au Grand Tronc et il construira son chemin de fer dans le Nord-Ouest plus vite, il s'y établira en moins de temps que si vous lui accordez cette aide.

Mais le premier ministre dans son discours, est revenu souvent sur l'idée d'une crise imminente. Or, personne ne nous a encore expliqué ce que c'est que cette crise. A mon avis, la crise que l'on veut dire, c'est l'approche d'élections générales, et la découverte, à l'inspection de la caisse des diverses machines requises pour faire les élections, de sommes qui ne peuvent satisfaire à toutes les demandes. Est-ce au moyen de ce projet, au moyen de cette dépense magnifique de fonds publics, que le gouvernement se propose de faire face à cette crise ?

M. C. B. HEYD : Le peu de temps que je désire prendre pour faire ce discours va m'empêcher de consacrer autant d'attention que je voudrais aux observations de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) ; et j'espère qu'il ne pensera pas que c'est par manque d'égards que je n'entreprends pas de réfuter tous les arguments qu'il a présentés. Comme d'autres honorables députés de la gauche, il insiste pour qu'on lui dise quelle est la signification du mot " crise ", et pourquoi il faut tant se presser dans l'exécution du projet à l'étude. C'est précisément dans le but d'empêcher l'écoulement de notre trafic par les voies américaines que l'honorable député lui-même nous a signalé ce soir. Il nous a dit que longtemps avant que le gouvernement ait pu parachever sa section de l'est, celle de l'ouest serait complétée par le Grand-Tronc ; que, par suite du manque de communications par la section de l'est, ce trafic s'en irait par les lignes des Etats-Unis, vers les ports des Etats-Unis, et qu'une fois cette voie adoptée, il serait très difficile de ramener le trafic vers la nôtre. C'est pour empêcher cette crise et le détournement du trafic que le gouvernement propose maintenant de construire un chemin de fer à travers le Canada et dont les terminus seront des ports canadiens. Mon honorable ami a trouvé à redire à ce que l'honorable député de Cumberland (M. Logan) ait lu nombre de lettres de chambres de commerce félicitant le gouvernement de sa résolution de construire ce chemin de fer. Il a affirmé que ces lettres approuvaient simplement le projet du Grand Tronc de construire depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg et à travers le pays de prairie. En cela il a commis une grande erreur. Ces lettres avaient trait à la construction de ce chemin même que le gouvernement a l'intention de construire en vue d'empêcher le détournement du trafic canadien à travers un pays étranger et vers des ports étrangers.

Puis, notre ami nous dit au début de son discours qu'il n'est pas avocat. Je ne suis pas avocat, non plus, mais j'espère avoir plus que lui de l'esprit juridique ; je me crois, à tout événement, tout aussi compétent que lui à interpréter aucune des clauses du présent contrat. Je ne partage pas du tout ses vues quant à la nature de ce contrat. S'il est quelque chose qui m'a fait plaisir, c'est le talent hors ligne avec lequel ce contrat a été préparé, de telle sorte que ceux mêmes qui ne sont pas de la profession peuvent le comprendre, et sans l'aide de l'avocat. Chaque fois qu'il est nécessaire de faire interpréter par des avocats des textes qui peuvent donner lieu à litige, on n'en trouve pas deux qui soient d'accord. Il est donc nécessaire que ces contrats soient rédigés en termes que tout simple mortel peut comprendre. Or, cette clause 17, qui, paraît-il, est un coup porté à nos établissements manufacturiers, qui est une si grande menace pour la politique nationale dont notre bon ami a un si grand souci, n'a pas du tout, à mon avis, le sens qu'il lui attribue. Il ne remonte pas tout à fait assez loin en arrière. S'il se reportait à l'article 16 du bill, qui explique la raison de ces diverses clauses, il verrait qu'il y est dit que la section de l'est sera construite sous la surveillance de commissaires et qu'elle sera accordée par soumission publique et au plus bas soumissionnaire en mesure de donner aux commissaires l'assurance qu'il est dans les conditions voulues pour faire l'ouvrage. Par conséquent, les travaux seront exécutés par des entrepreneurs publics, qui achèteront leurs marchandises dans les marchés les moins chers du monde, je n'en doute pas, mais qui très probablement donneront au Canada, en leur qualité de Canadiens, la préférence, toutes choses égales d'ailleurs. Je juge que cette stipulation a été mise là pour empêcher le Grand-Tronc-Pacifique d'être forcé de payer une somme beaucoup trop forte pour l'usage de ce chemin. Ils disent que s'il est nécessaire que le gouvernement importe des marchandises pour la construction de ce chemin de fer, le montant des droits qui dans le cours ordinaire des choses seraient exigés d'un entrepreneur ne sera pas ajouté au prix de revient du chemin de fer, augmentant par là le loyer que la compagnie aura à payer annuellement. C'est là toute la signification que j'attache à cet article. Ce n'est pas un coup porté aux intérêts manufacturiers ; ce n'est pas une menace à la politique nationale ; c'est une stipulation sage, ajoutée, j'imagine, à la demande de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Toute l'explication de l'article 16 est donnée par le ministre des Finances dans son discours : cette section de l'est, ou du gouvernement, sera construite sous la surveillance de commissaires, et sera adjugée, par voie de soumission publique, au plus bas soumissionnaire.

Mais notre ami montre combien il a l'imagination fertile lorsqu'il parle de la libéralité avec laquelle le gouvernement traite le Grand-Tronc-Pacifique en le subventionnant, l'avantageant au montant de $93,000,000 pour la construction de la section de l'ouest de ce chemin. Il y arrive de cette manière, que par suite de la garantie du gouvernement, le Grand-Tronc-Pacifique va pouvoir emprunter à trois pour cent de l'argent que dans d'autres circonstances il lui faudrait emprunter à quatre pour cent; et par conséquent, le gouvernement leur donne un supplément de 1 pour 100, qui s'élèvera à la fin de cinquante ans à $50,000,000. Il dit que le gouvernement leur donne $50,000,000, lorsqu'en réalité le gouvernement ne leur donne pas un seul sou. Or, c'est là une proposition évidente, pour tout homme intelligent en cette Chambre, et je suis surpris qu'un monsieur qui est directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a une réputation de financier, sinon de critique en question de chemin de fer, fasse, de propos délibéré, devant un auditoire intel-

ligent comme celui qui m'entoure, une affirmation aussi absurde que celle-là.

M. BROCK : Nous leur faisons économiser $50,000,000.

M. HEYD : Nous leur faisons économiser $50,000,000, pour me servir de l'expression de mon honorable ami. Mais c'est là une toute autre chose que de les leur donner, n'est-ce pas?

M. BROCK : C'est exactement la même chose en réalité.

M. HEYD : Mais est-ce la même chose pour nous ?

M. BROCK : Oui, nous courons le risque.

M. HEYD : Mais nous ne perdons pas les $50,000,000; et nous ne pouvons pas leur donner $50,000,000, parce que nous ne leur donnons pas cinquante cents. Mais notre ami se surpasse lorsqu'il poursuit son explication du contrat. Or, s'il est une chose à laquelle il n'aurait pas dû toucher, c'est ce contrat. Il pourrait impunément se laisser aller aux fantaisies de son imagination, il pourrait se mettre à prophétiser; mais du moment qu'il se met à parler de quelque chose qui se trouve en blanc et en noir sous nos yeux, il devient tellement facile de le réfuter, que je suis surpris que mon honorable ami ait abordé ce sujet. Il dit que nous allons construire un chemin de fer qui va coûter, de Moncton à Winnipeg, $80,000,000. C'est l'estimation la plus basse qu'il ait entendu faire à personne. Dans ce cas, il n'a pas entendu le ministre des Finances, il n'a pas entendu d'autres députés de la gauche, qui ont traité de la question. Toutefois, il n'est pas de pire sourd que celui qui ne veut pas entendre, et il est possible qu'il n'ait entendu personne estimer le coût de ce chemin de fr à moins de 180,000,000. Mais en supposant même qu'il n'ait pu obtenir de renseignement plus exact que celui-là, était-il justfiable de dire que ces $80,000,000, avant l'expiration de 50 ans, formeront la somme magnifique de $560,000,000? Parce que, dit-il, un chemin de fer au moment de sa construction ne représente pas ce que ce chemin de fer coûtera réellement; il demande des améliorations continuelles, et ces améliorations vont se poursuivre pendant cinquante ans. Je suppose que c'est vrai; mais tout cela est prévu dans ce contrat qu'il voulait expliquer. Car il dit qu'à partir du moment où ce chemin sera remis au Grand-Tronc-Pacifique, celui-ci devra pourvoir à son entretien, faire des changements continuels, et lorsque ces cinquante ans seront écoulés, la compagnie devra remettre au gouvernement, en parfaite condition, en prenant pour point de comparaison, non pas les chemins de fer d'aujourd'hui, mais ceux de l'époque. Par conséquent sa déclaration qu'un chemin de fer devant coûter, d'après son estimation, $80,000,000 aujourd'hui, représentera une perte pour l'Etat de $560,000,000, est absurde. Car les conditions mêmes qui devront déterminer ce résultat, d'après l'honorable député, sont toutes prévues dans ce contrat, et à partir du moment que nous le remettons au Grand-Tronc-Pacifique et qu'il l'aura accepté, pas un seul dollar ne pourra y être ajouté sans le consentement du gouvernement. Si, par exemple, nous insistons pour remplacer un pont de bois par un pont de fer, le prix devra en être ajouté au capital, et sur ce capital, le Grand-Tronc-Pacifique solde l'intérêt.

Je pourrais consacrer plus de temps à réfuter certaines objections qui ont été posées, mais je pense que ce n'est guère nécessaire. Nous en sommes arrivés, de ce côté-ci de la Chambre, à ne plus prendre l'honorable député (M. Osler) au sérieux, surtout lorsqu'il se met à prophétiser. Nous savons déjà par expérience ce qu'il est capable de dire dans certaines occasions, surtout lorsque la politique est en jeu. Nous nous rappelons qu'il y a cinq ans il se fit une discussion importante en cette Chambre sur l'à-propos de donner 3,750,000 milles de terrains aurifères au syndicat Mackenzie et Mann. Or, notre honorable ami fit un discours alors dans lequel il grossissait tous les dangers pour le gouvernement et faisait fi des avantages qui en résulteraient. Cinq années se sont passées et nous avons l'occasion ce soir de nous assurer s'il a été un prophète inspiré, ou un faux prophète, un prophète de Baal. Voici ce qu'il disait il y a cinq ans :

> Quand on n'a pas d'argent pour payer, on paie toujours plus cher. Je le dis sans hésitation, qu'on me donne l'entreprise qui a été offerte à ces messieurs, avec le droit de choisir 3,750,000 acres des terrains miniers les plus riches du Yukon, et je me fais fort de vendre demain ces terrains sur le marché monétaire de Londres, à plus haut prix que les 25,000,000 d'acres accordés à la Compagnie du Canadien du Pacifique.

Il fit cette déclaration très sérieusement à la Chambre, et ses amis l'applaudirent à outrance. Ces 25,000,000 d'acres rapporteraient certainement aujourd'hui $75,000,000 ; et cinq ans après que cette prophétie fût faite, nous avons encore les 3,750,000 acres de riches terrains aurifères, qui ne valent pas 3,750 cents. Je ne pense pas que notre honorable ami se risquerait à dire, ce soir, que ces terrains valent $75,000,000 ; et, si dans cinq ans d'aujourd'hui, au sujet de quelque question importante qui pourra se présenter, on se reporte à son discours de ce soir, on trouvera que son calcul est aussi erroné dans ce cas-ci que dans l'autre.

Mais, M. l'Orateur, une tâche importante s'impose à mon esprit. Je vais essayer, aussi brièvement que possible, de me rendre compte de ce que nous assure ce projet du gouvernement, et ce que nous donnerait l'autre proposition soumise par le chef de l'opposition, que ses partisans, l'autre soir, ont si frénétiquement applaudie et à laquelle aujourd'hui encore ils paraissent tenir si fermement.

Je ne me propose pas, M. l'Orateur, de prouver que nous avons besoin d'un autre chemin de fer. Cela a été surabondamment établi par les divers orateurs qui m'ont précédé. Nous avons la déclaration de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même ; nous avons la lettre qu'il adressa au très honorable premier ministre, il y a quatre semaines seulement, dans laquelle il dit :

Je n'hésite pas à dire que je suis autant qu'aucun autre membre du parlement, en faveur de la construction d'une autre ligne transcontinentale.

C'est là sa dernière déclaration sur le sujet. M. l'Orateur, le sentiment que nous devrions avoir une autre ligne transcontinentale n'est pas limité à quelques personnes. Ce sentiment est général, et on a déjà fourni tant de preuves à cet égard qu'il va me suffire de rappeler ce qui s'est passé au comité même des chemins de fer. Il y avait dans ce comité à peu près 175 représentants de toutes les parties du pays. Le projet primitif du Grand Tronc, comme je l'ai compris, consistait dans la construction d'un chemin de North-Bay vers l'ouest. A la demande des membres du comité des chemins de fer on décida de prolonger la voie jusqu'à Québec, et il n'y eut pas une voix dissidente. Puis on décida de la prolonger jusqu'à Moncton, et il n'y eut que quelques dissidents. Quelques-uns voulurent la prolonger jusqu'à Saint-John, et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux appuya la proposition. Il croyait alors fermement à la nécessité d'un chemin de fer transcontinental. Il dit lui-même dans la lettre qu'il soumit à la Chambre, qu'il y avait trois alternatives, trois propositions. Il se servit de ces mots dans sa lettre du 13 juillet, qu'il lut à la Chambre le 16 :

Qu'on me permette de dire quelle est notre attitude sur la question principale. Mes préférences sont décidément pour un chemin de fer transcontinental qui soit la propriété de l'Etat et exploité par lui.

C'est là son attitude, mais il ajoute :

Je suis à peu près le seul de cette opinion, et, par conséquent, je reconnais tout de suite que cette proposition doit être mise de côté.

L'honorable gentleman savait-il bien ce qu'il disait lorsqu'il déclarait, le 16 juillet:

Je suis à peu près seul de cette opinion.

Il avait l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee). Il avait de ce côté-ci de la Chambre un ou deux partisans de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Mais d'après tout ce que l'honorable gentleman savait, il était le seul de cette idée, dans le ministère ou dans la Chambre Dans le comité des chemins de fer pas une seule voix ne s'est fait entendre en faveur de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat ; et ce n'est qu'aujourd'hui, lorsqu'ils espèrent en retirer quelque avantage politique, que quelques-uns de nos honorables amis de la gauche se mettent à préconiser cette idée.

Si je mentienne ce fait ce n 'est que pour montrer quelle était l'attitude de l'honorable gentleman relativement à cette question de la construction, de la possession et de l'exploitations des chemins de fer par l'Etat ; il était à peu près le seul de cette idée. L'honorable député de Winnipeg a proposé un amendement à la résolution actuellement soumise à la Chambre ; cet amendement affirme le principe de la construction, de la propriété et de l'exploitation publiques. Il pourra rallier un plus grand nombre de voix qu'on ne l'aurait soupçonné jusqu'ici. Il aura peut-être l'appui d'honorables députés, qui, la semaine dernière encore, ne se savaient pas partisans du régime d'exploitation publique. Nous avons entendu parler de conversions subites. Je ne m'oppose pas aux conversions subites, pourvu qu'elles soient le résultat d'une conviction ; mais je ne saurais les approuver si elles ne sont pas dictées par la conscience.

M. BROCK : Ne vous montrez pas trop impitoyable pour le député de Norfolk-nord ; soyez-lui compatissant.

M. HEYD : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que lorsque le projet du gouvernement fut d'abord annoncé, les partisans du ministère poussèrent un soupir de soulagement. Je suis bien prêt à admettre qu'il a représenté là exactement mon état d'âme. J'ai poussé un soupir de soulagement en apprenant que ses vues n'avaient pas triomphé et que le gouvernement ne s'engageait pas à construire ce chemin depuis Québec jusqu'au Pacifique. Il en est d'autres qui partagent mon opinion. Une résolution fut proposée au Sénat par un sénateur conservateur qui a la confiance et le respect de nos amis de la gauche ; et bien que je n'approuve pas tout ce que dit sa résolution, certaines de ses affirmations sont absolument vraies, celle-ci, par exemple :

Les gouvernements n'exploitent pas les chemins de fer aussi économiquement et avec la même stricte et nécessaire attention aux affaires que les compagnies d'intérêt particulier; le pays a eu une leçon de choses à cet égard dans l'insuccès partiel du chemin de fer Intercolonial ; cette Chambre devrait donc s'opposer de la manière la plus absolue à ce que les chemins de fer soient construits et exploités par l'Etat.

J'approuve ces sentiments, et je me suis senti soulagé en apprenant qu'ils l'avaient emporté dans le conseil d'Etat et que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux était seul de son avis. Comme idée théorique, l'exploitation et la propriété publique des chemins de fer est parfaite ; mais je ne pense pas que le peuple canadien ait atteint ce point de développement où nous puissions sans danger confier la gestion d'intérêts aussi importants à l'un ou l'autre des partis politiques. Je me rappelle que pendant dix-huit ans tous les libéraux croyaient

que nos amis conservateurs faisaient de l'Intercolonial un engin électoral ; et nous avons applaudi le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) lorsqu'il fit allusion au temps où l'ancien chemin de fer Intercolonial émettait des bottes de billets gratuits, non pas pour le bénéfice pécuniaire du chemin de fer, mais pour favoriser le parti.

Et depuis sept ans, nous avons entendu nos amis de la gauche critiquer la gestion de l'Intercolonial, affirmer que des inscriptions fausses étaient faites, et qu'on portait au compte capital des sommes qui régulièrement auraient dû être portées au compte de l'exploitation. Ils nous ont accusé de faire de toute cette organisation une machine politique ; et cette croyance est aussi répandue dans le pays que les principes conservateurs. Développons les opérations et les occasions d'exploiter un chemin de fer de cette nature comme engin électoral ; quel sera le résultat ? De quel œil nos amis conservateurs regarderaient-ils la chose, si le parti libéral montait une affaire de cette nature ? Ils ne trouveraient pas d'expressions assez fortes dans la langue anglaise pour la condamner. Le parti conservateur en est rendu au point de ne plus révérer des hommes comme sir John A. Macdonald, sir John Abbott, sir Charles Tupper ; même le présent leader de l'opposition n'est plus appelé à briller aux pique-nique conservateurs, on y applaudit le nouveau sauveur du parti; le leader de l'opposition s'efface et permet à un de ses lieutenants d'expliquer que l'honorable M. Borden est absent parce qu'il prononce à Ottawa un des grands discours de sa vie (et je ne pense pas qu'il ait mis le pied à la Chambre, ce jour-là). Entretemps, notre ami de Manitoulin est exalté à sa place, et le parti conservateur s'agenouille et l'adore, lui qui ne jouit guère de la confiance des juges, du moins, lui qu'on a accusé d'avoir soustrait des documents à la banque, lui qui admet avoir été inexact dans ses déclarations. Lorsque le parti conservateur en est rendu à adorer cette sorte de divinité, je dis qu'il n'est pas dans l'état d'esprit où il pourrait reconnaître que nous avons bien administré un grand chemin de fer comme celui-là.

Il n'a pas été fait de critique du projet du gouvernement aussi vigoureuse que celle présentée par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Il n'est personne de l'autre côté de la Chambre qui soit aussi compétent à le faire, qui ait un aussi grand intérêt personnel à le faire, qui, par suite de la position dans laquelle il s'est placé, ait autant à gagner en le faisant. On peut donc supposer que tout ce qu'il est possible de dire contre le chemin a été dit par lui. Il a été obligé de se tenir dans une certaine mesure de vérité, car il a encore quelque réputation de véracité à conserver, et il n'a pas voulu faire, et n'a pas fait de calculs aussi fantastique que ceux présentés depuis par certains députés de la gauche qui ne sont pas experts en la matière, qui ne sont pas financier, et qui ne connaissent absolument rien de la question.

Or, comment notre ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il appelé ce projet ? Il l'a appelé un projet hybride. Il dit :

> C'est tout au plus un projet hybride, combinant des principes hostiles. Il sera difficile d'expliquer pourquoi le gouvernement construit et possède la section non lucrative de ce chemin de fer et met la compagnie à même d'obtenir les fonds pour construire et exploiter la section lucrative.

Nos amis de la gauche applaudirent avec enthousiasme. Je désire, M. l'Orateur, que vous reteniez bien le mot " hybride ", car nous avons eu un contre-projet présenté par le leader de l'opposition. Ce mot " hybride " fut vigoureusement applaudi par nos amis de l'opposition. Mais nous allons pouvoir montrer tout à l'heure que ce projet accueilli par eux avec tant d'enthousiasme n'a pas même droit à l'appellation d'hybride ; mais que nous pourrions fort bien l'appeler " bâtard " et rester dans les bornes de la vérité.

Dans quel sens ce chemin de fer est-il lucratif, ou non lucratif ? L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit que nous allons posséder la section non lucrative, tandis que le Grand-Tronc-Pacifique aura la section lucrative. Si le gouvernement allait exploiter et posséder la section non lucrative et le Grand-Tronc-Pacifique exploiter et posséder la section de l'ouest, on aurait peut-être raison de parler ainsi. Mais dès que le bail aura été passé, ce chemin de fer devient en entier la propriété du Grand-Tronc-Pacifique pendant cinquante ans, absolument comme s'il l'avait construit. Il n'a pas, dès lors, de section lucrative et de section non lucrative, il forme un tout inséparable pendant cinquante ans. Et qui peut dire que dans cinquante ans la section de l'ouest sera la section lucrative et la section de l'est la section non lucrative ? Les conditions ne peuvent-elles pas se trouver renversées A tout événement, nous ne sommes pas en mesure de dire d'avance quelle sera la section lucrative, quelle sera la section non lucratives.

J'aimerais à consigner dans les " Débats " mon estimation de ce que coûtera ce chemin de fer. Je ne suis pas en mesure de donner une opinion d'expert. Je vais simplement citer l'opinion de quelqu'un que j'ai appris à respecter grandement depuis sept ans ; de quelqu'un qui durant tout ce temps ne nous a jamais trompé dans ses prévisions en matière financière ; de quelqu'un qui a eu l'avantage de se renseigner auprès des financiers, du gouvernement et du département des Chemins de fer et Canaux. Je n'hésite pas à accepter l'opinion du ministre des Finances sur cette question de préférence à celle de tout autre membre de cette assemblée. Il a une réputation à conserver. Il parle avec la science et la sagesse qui sont

les attributs de sa fonction. Depuis sept ans nous l'avons mis à l'épreuve, et lorsqu'il a prédit surplus après surplus, ils se sont produit avec une régularité invariable, et toujours un pu plus considérables qu'il n'avait dire. Par conséquent, M. l'Orateur, nous avons le droit de supposer que la même prudence qui a caractérisé ses déclarations dans les derniers sept ans, caractérise encore ce qu'il dit aujourd'hui. S'il se trompe tant soit peu, c'est du bon côté. Nous avons vu avec quelle libéralité il s'est montré disposé à augmenter ses chiffres afin d'être bien sûr de ne pas se tromper. Il ne faudrait pas, en effet, que dans cinq ou six ans d'ici on le mît en présence d'erreurs démontrant qu'il est incompétent à remplir les devoirs de sa charge ; il ne faudrait pas qu'on en fît un objet de risée, comme le seraient certains députés si on citait leurs discours d'il y a cinq ans.

Or, combien devra coûter ce chemin de fer, d'après le ministre des Finances Il dit que la partie de Moncton à Québec, 400 milles, coûtera $10,000,000 ; la partie de Québec à Winnipeg, 1,475 milles, $41,300,-000 ; l'intérêt durant la construction s'élèvera à $3,390,000, soit un total de $54,690,-000, qui seront payables dans cinquante-cinq ans d'ici.

Comme il sera émis des obligations sur lesquelles nous paierons trois pour 100 (intérêt que le Grand-Tronc-Pacifique s'engage à payer après sept ans), c'est là le capital que nous mettons dans l'entreprise ; non pas $80,000,000, comme l'a dit notre ami de Toronto-ouest (M. Osler) non pas $500,000,000 somme en laquelle, d'après lui, les $80,000,-000 vont se transformer. Sans doute, s'il avait continué à parler, cette somme serait maintenant de $15,000,000,000, car ces choses ne cessent d'augmenter. Le ministre des Finances nous dit que durant ces sept années, l'intérêt sur la section de Moncton à Québec s'élèvera à $2,334,000 ; sur le pont, capitalisé, à $324,000 ; et sur la section de l'est à $8,853,000 ; soit un total de $11,512.-000 de ce que j'appellerais un subside direct au Grand-Tronc-Pacifique. Cela règle la question.

M. WILSON : C'est très bon marché !

M. HEYD : C'est ce que dit le ministre des Finances, et j'aime mieux le croire que l'honorable député qui m'interrompt. Si j'avais besoin de conseils sur la manière de faire des achats de marchandises, je m'adresserais volontiers à l'honorable député (M Wilson); il a, sans doute, de l'expérience en la matière. Mais en ce qui regarde le sujet à l'étude, il n'en connaît pas plus que moi, et je préfère prendre le ministre des Finances comme guide. D'après l'honorable ministre, la garantie du gouvernement sur la section lucrative, ou de prairie, s'élève à $16,900,000, et sur la section de montagne, à $14,400,000. Ces deux sommes font ensemble $31,300,000, lesquelles avec les $54,690,000, coût de la section de l'est, donnent un total, tant en obligations de l'Etat qu'en obligations du Grand-Tronc-Pacifique, de $85,990,000. Si mon honorable ami n'a jamais entendu dire auparavant que la section orientale de ce chemin coûterait moins de $80,000,000, il peut retourner chez lui et dire qu'il l'a entendu affirmer ce soir, car je crois l'avoir bien fait comprendre. Ce placement sur la section de l'ouest est-il sûr ? C'est la question à considérer maintenant. Nous garantissons les obligations de la compagnie sur quoi ? Sur la section de montagne, qui, à $40,000 par mille, coûtera $19,200,000, et sur la section de prairie, qui à $18,000 par mille, coûtera $23,400,000; l'intérêt durant la période de construction, $2,400,000; l'outillage, s'élevant à $20,000,000; soit $65,000,000 de fonds du Grand-Tronc-Pacifique qui sont engagés dans ce chemin, sur lequel nous avons une hypothèque de $31,300,000, laissant un excédent de $33,-700,000. C'est ce que dit le contrat, et c'est du contrat que nous parlons. Nous ne nous occupons pas d'un contrat imaginaire, que l'on peut interpréter à sa guise. Nous nous occupons d'un contrat réel, que nous interprétons d'après notre connaissance de la langue anglaise et l'intention des parties au contrat. Nous n'avons pas à nous préoccuper de cette partie de l'entreprise; celle-là est sûre; nous n'avons pas d'inquiétude de ce côté. C'est la partie lucrative; et nous avons pour garantir notre hypothèque des valeurs qui excèdent de $33,700,000 le montant de cette hypothèque.

Ce n'est pas là la seule estimation que nous ayons. C'est là celle de l'honorable ministre des Finances, qui est responsable, qui est tenu, à cause de la position qu'il occupe de nous dire ce qu'il croit être les faits; et il a l'assistance de personnes qui sont compétentes à donner les renseignements à l'appui de son affirmation. Mais nous avons eu une autre estimation du prix de revient de ce chemin de fer, celle faite par l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). A-t-il fait cette estimation pendant qu'il était encore ministre et qu'il était encore dans une mesure responsable ? Pas du tout. Mais immédiatement après avoir résigné son portefeuille, et pendant qu'il était encore bien disposé à l'égard du présent gouvernement, il parla de manière à nous faire croire qu'il ne pensait pas dans le temps que le chemin coûterait plus d'argent.

Le 16 juillet, parlant en cette Chambre, il cita un passage de sa lettre adressée au premier ministre,—non pas la première, mais la seconde,—et après avoir eu beaucoup de temps pour considérer la matière. Dans cette lettre, il s'exprima, à tête reposée, comme il suit :

> Comme je l'ai dit, je voudrais voir l'Etat construire toute cette ligne et en être le propriétaire ; mais ayant perdu toute espérance de ce côté, je suis également favorable à l'idée de laisser toute la ligne à une compagnie d'intérêt privé. Je suis prêt. . . . . .

Veuillez bien, M. l'Orateur, remarquer ce passage :

Je suis prêt, puisque le conseil a décidé d'entreprendre les travaux sur-le-champ.....

Inutile de faire une enquête ou des études topographiques, inutile de gaspiller deux ou trois ans, il était prêt à commencer sur-le-champ. Il continue:

Je suis prêt, puisque le Conseil a décidé d'entreprendre les travaux sur-le-champ, à me joindre à mes collègues pour garantir les obligations sur toute la ligne jusqu'à concurrence d'au plus les trois quarts du coût de construction du chemin de fer.

Ainsi, à tête reposée, il écrivit au premier ministre, dans une lettre qu'il lut à la Chambre, qu'il était prêt à garantir les obligations de ce chemin de fer, de Québec au Pacifique jusqu'à concurrence des trois quarts du coût réel, et cela en un temps où, d'après ce qu'il a dit plus tard, il ne connaissait rien de ces régions, si ce n'est qu'elles sont absolument inhabitées. Il n'est guère croyable qu'il ait eu cette idée alors. Il n'a dû apprendre ces choses que plus tard, car s'il les avait connues dans le temps, il aurait certainement été traître aux intérêts de son pays en offrant de garantir les obligations d'une compagnie qui devait construire un chemin de fer à travers une solitude inexplorée. Etait-il sincère ? Croyait-il alors que nous possédions assez de renseignements pour légitimer la construction de ce chemin ? Probablement, car il aurait été malhonnête de sa part de conseiller à ses collègues de garantir les obligations jusqu'à concurrence des trois quarts du prix de construction de ce chemin de fer. Apparemment, il ne pensait pas alors que ce projet allait coûter autant d'argent qu'il jugea plus tard commode de dire qu'il coûterait. A combien estima-t-il la dépense plus tard, lorsqu'il se trouva intéressé à augmenter les difficultés que le gouvernement aurait à surmonter ? Il dit que le chemin coûterait $121,000,000, et comme je l'ai montré, il s'était déclaré prêt précédemment à approuver la politique du gouvernement, de garantir les obligations de ce chemin de fer jusqu'à concurrence des trois quarts du prix. Or, les trois quarts de $120,000,000, c'est $90,000,000, somme plus élevée que celle garantie par le gouvernement dans son présent projet. Le gouvernement ne fait donc pas une trop mauvaise affaire dans la circonstance. La garantie que l'honorable gentleman était prêt à donner s'élevait à $90,000,000, tandis que celle donnée par le gouvernement n'excède pas $84,000,000. Mais, l'ex-ministre ajoute :

Le Grand-Tronc-Pacifique se trouve aidé dans une mesure très large. Il ne peut construire son chemin sans une aide très libérale. Le gouvernement en donnant cette aide pourrait très légitimement imposer des conditions en vue d'assurer quelque avantage pécuniaire au pays dans l'avenir. Je poserais comme condition qu'une partie des recettes (je ne dis pas la moitié, mais je dirais au moins un tiers des recettes brutes, ou de cette partie des recettes brutes qui ne seraient pas requises pour l'améliorations ou la réputation du chemin.....

Et plus loin il dit :

Mes préférences sont décidément pour un chemin de fer transcontinental qui soit la propriété de l'Etat et exploité par lui. Et ma principale raison pour le préférer, c'est qu'il aurait une influence égalisante et régularisante sur tous les autres chemins de fer dans toute l'étendue des territoires de l'Ouest.

Il se déclare donc ouvertement disposé à garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique depuis Québec jusqu'à l'océan Pacifique au montant de $90,000,000 ; et ensuite à puiser dans la caisse de la compagnie jusqu'à concurrence d'un tiers de ses recettes brutes. Il fait ainsi du pays un actionnaire de l'entreprise, intéressé dans le montant des dividendes payés par la compagnie intéressé à maintenir un tarif élevé des transports en vue d'obtenir des dividendes élevés, et par ce moyen même il réduit à néant la raison principale pour laquelle il se déclare en faveur de l'exploitation publique des chemins de fer. Il veut sa livre de chair ; nous ne sommes pas aussi cupides. Tout ce que nous demandons c'est le droit, lorsque les recettes du Grand-Tronc-Pacifique le justifieront de demander une réduction du tarif. Nous réduirons les taux de transport au lieu de prendre un tiers des recettes de la compagnie. Ce tiers des recettes nous voulons qu'il reste dans le gousset des cultivateurs de l'ouest et des fabricants de l'est, et de cette manière nous réglementerons les tarifs sur d'autres réseaux de chemins de fer. Lorsque le tarif des transports aura été abaissé sur le Grand-Tronc-Pacifique, le chemin de fer Canadien du Nord, et le chemin de fer Canadien du Pacifique, et autres chemins de fer, emboîteront le pas. Nous avons en vue la réglementation et l'abaissement des tarifs et non de nous assurer de dividendes au moyen de taux élevés.

Nos honorables amis de la gauche disent que ce chemin de fer coûtera $121,000,000 ; le ministre des Finances dit qu'il coûtera $84,000,000, plus une subvention de $12,-000,000. La différence n'est que de $20,-000,000 à peu près ; mais quiconque va au delà de l'estimation faite par l'ex-ministre des Chemins de fer ne peut guère manquer d'être accusée d'extravagance de langage. D'un autre côté, je ne pense pas qu'on puisse rester au-dessous de l'estimation faite par le ministre des Finances, car tout en donnant au parcours de Québec à Winnipeg 75 milles de plus que l'ex-ministre des Chemins de fer, il estime la dépense à $20,000,-000 de moins, ce qui montre avec quel soin il a parlé.

Nous avons entendu maint discours en cette Chambre dénigrant le pays à travers lequel ce chemin doit passer ; et je me rends bien compte de la position dans laquelle le gérant de ce chemin se trouvera lorsqu'il se présentera devant les directeurs et les

actionnaires du chemin de fer du Grand Tronc et leur expliquera pour quelles raisons ils devraient adopter ce projet. Ils lui diront : Nous avons lu les discours de membres éminents de l'opposition à Ottawa, et ils disent que ce chemin de fer va traverser une solitude aride, un pays inexploré, un pays de marécages, que le projet est insensé, échevelé, et pourtant vous nous demandez de l'endosser. Ce projet peut être à l'avantage du gouvernement canadien, qui est servi le premier, mais quel avantage nous en retirerons-nous ? Nous venons à la suite du gouvernement. Il aura un chemin de fer coûtant $54,000,000 et de plus le matériel roulant comme gage de sa garantie des trois quarts du coût. Il aura un excédent de valeur de $33,000,000 sur sa garantie. Nous serons obligés d'exploiter ce chemin cinquante ans et d'encourir toute cette responsabilité et ces pertes. Le gouvernement canadien est dans une position favorable, mais peut-on en dire autant des actionnaires du Grand Tronc ?

Nous avons entendu les discours de l'honorable député de Grey-est et de l'honorable député de Jacques-Cartier ainsi que d'autres chefs de l'opposition. Que supposez-vous, M. l'Orateur, que M. Hays va dire aux actionnaires du Grand Tronc en réponse à ces discours ? Il leur dira à peu près ceci : Vous me payez $50,000 de traitement pour administrer de Grand Tronc. Depuis que j'ai pris cette administration et que j'ai tiré le Grand Tronc de l'ornière dans laquelle il était tombée et j'en ai fait un chemin de première classe. Les officiers subalternes du chemin de fer me donnent un précieux concours. Nous avons engagé notre réputation comme hommes de chemin de fr et d'experts au fait de la situation, lorsque nous avons dit que ce projet était un projet dans lequel vous pouviez avec sûreté placer votre argent, et ceux qui condamnent ce projet ne connaisent rien en fait de chemin de fer. De plus c'est l'intérêt politique qui les porte à le dénigrer. Ecoutez l'homme auquel vous payez $50,000 par année, n'écoutez pas les avocats, les cultivateurs, les marchands et les politiciens incapables de distinguer un frein automatique d'une locomotive ; et M. Hays pourrait citer alors quelques discours des honorables députés. Il pourrait par exemple citer celui de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et l'apprécier comme suit : C'est un homme très honorable que ce M. Sproule ; personne ne doute de son honorabilité et de sa profonde sagesse. Mais lorsque la tarentule politique le pique il devient absolument aveugle. M. Hays pourrait dire aussi aux actionnaires : Je vais vous lire quelques extraits de ses discours. Il a condamné ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, mais quelle raison a-t-il apportée ? Ce n'est point la première fois qu'il prononce le discours qu'il a prononcé aujourd'hui. Il y a cinq ans si l'on consulte les débats de 1898, à la page 1665, on voit que le même député conseillait au gouvernement d'abandonner le projet du chemin de fer de Mackenzie et Mann dans le Yukon, et il prophétisait que 5,000 mineurs iraient s'établir dans ce pays——

Une VOIX : Cinq cent mille.

M. HEYD : Oui, mais j'ai presque peur de mentionner ce chiffre ; cinq cent mille mineurs devaient aller s'établir dans ce pays, et l'honorable député ne demandait que deux ans pour cela. Oui seulement deux ans et l'on devait voir cinq cent mille mineurs s'établir dans le Yukon. Remarquez M. l'Orateur que c'est M. Hays qui lit le discours de Grey-est aux actionnaires du Grand Tronc, et que M. Hays sait à quels hommes il s'adresse, voici ce discours :

> Or, 500,000 mineurs, à $10 chacun—c'est ce que le gouvernement exige pour une licence de mineur—cela représenterait $5,000,000 pour le droit d'aller sur les lieux et de commencer la prospection. Et la même somme serait perçue l'an prochain. Pour occuper toutes ces terres, chaque mineur devrait choisir huit claims, ce qui ferait quatre millions de claims. A $15 par chaque claim choisi, cela donnerait $60,000,000. Et si les mineurs continuent l'an prochain, à exploiter ces claims, il leur faudra encore payer $60,000,000. S'ils extraient, en moyenne, $100 d'or de chaque claim—et c'est là, je crois, une estimation modérée lorsque vous considérez qu'il y a là des claims que les propriétaires pourraient vendre $2,000,000—le droit régalien, comparé à ce que MM. Mackenzie et Mann paierait, s'élèveraient à $9,000,000, et formerait un montant total de $139,000,000 que paieraient les pauvres mineurs de ce district.

Je demanderai à l'honorable ministre des Finances s'il a reçu cet argent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, l'excédent n'est pas encore aussi fort que cela.

M. HEYD : Je demanderai maintenant au ministre de l'Intérieur si les 500,000 mineurs sont dans le Yukon. Ils sont encore dans l'immagination des honorables députés, mais voyons ce que les autres députés dont parle M. Hays ont dit. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), est un des députés. Il a dit que le chemin de fer pourrait transporter de 60,000 à 75,000 personnes —des mineurs je suppose—mais la question était de savoir s'il y aurait assez de bateaux pour tout ce monde-là. Puis il rapporte les paroles de M. Bellew qu'il nous présente comme un mineur pratique, et qui aurait dit dans une entrevue que les 3,750,000 acres de terre accordés à ce syndicat pouvaient former 750,000 claims, lesquels à $25,000 chaque feraient un total de $18,000,000,000, c'est ce que l'on n'a pas craint de dire à la Chambre en s'autorisant de l'opinion de mineur pratique. Que vont penser après cela les actionnaires du Grand Tronc de l'opinion de l'honorable député (M. Monk) au sujet du bill actuel Mais l'honorable député lui-même trouvait cette estimation un peu élevée et la fixait à $5 de l'acre qu'il disait être une estimation basse. Ce même député dans

son discours contre le projet du Grand-Tronc-Pacifique il y a deux ou trois jours seulement, a déclaré que les 25,000,000 d'acres de terre donnés par le gouvernement canadien à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique il y a quelques années ne valaient rien parce qu'il n'y avait pas de chemin de fer pour les mettre en valeur. Mais la terre que l'on voulait donner à MM. Mackenzie et Mann dans les régions arctiques, valait $5 de l'acre bien qu'il n'y eut pas de chemin de fer. Comment M. Hays explique-t-il cette contradiction, pensez-vous. Mais ce n'est pas tout.

M. Hays pourrait appeler aussi en témoignage M. McDougal qui nous a dit que la valeur de cette concession de 3,750,000 acres de terre à $30 de l'acre était de $112,500,000 auxquels il faudrait ajouter le produit des permis et droits régaliens $37,000,000, soit un total de $149,700,000. Il y a encore plus fort que cela, mais j'ai honte par amitié pour ces honorables députés de lire leurs discours. Il y en a un cependant que je vais lire. Il y avait dans le parti conservateur un homme de bon sens, un homme qui disait la vérité, bien qu'il ne fut pas considéré comme un des chefs du parti. Je veux parler de l'honorable député de Dorchester (M. Morin). Ce député a dit :

Ce qui est arrivé une fois, peut arriver encore, surtout avec ce chemin de raquette que voulez-vous ouvrir,—peu m'importe que ce projet soit l'œuvre d'un gouvernement libéral ou conservateur. Le chemin que l'on se propose d'établir est un chemin de raquette et pas autre chose. Il ne sera d'aucune utilité, excepté pour ceux qui veulent voler le gouvernement. L'on nous dit qu'on va construire un chemin de fer, mais qui l'exploitera ? Les entrepreneurs ne pourront l'exploiter. Je vais vous le prouver immédiatement ; j'ai ce qu'il faut sous la main. Oui, les entrepreneurs vont construire une voie ferrée, mais après, qu'en feront-ils ? Ils diront : "Au diable le chemin !"

M. MORIN : L'honorable M. Heyd a-t-il été payé pour faire le singe ici ce soir ?

M. HEYD : Mon honorable ami a tort de se choquer ; j'ai simplement dit qu'il avait fait le seul discours sensé de tous ceux qui ont été prononcés par ses amis. Il a dit l'absolue vérité. Il a montré plus de sagesse que tous ses confrères qui évaluaient cette concession à des centaines de millions de dollars. Mais l'honorable député fut rappelé à l'ordre, et il modifia ses paroles comme suit :

M. MORIN : Je retire ces paroles immédiatement et je fais mes excuses.

Que feront du chemin les entrepreneurs ? Ils donneront cinq cents à un homme pour les en débarrasser. Ils veulent avoir de l'or, et pas autre chose.

Je crois que je fais un compliment à l'honorable député.

M. MORIN : Je ne vous en remercie pas.

M. HEYD : Du moment que je cite ses paroles fidèlement, je ne vois pas de quoi il puisse se plaindre. C'est lui qui est responsable de ce qu'il a dit et non pas moi. Je crois que les honorables députés qui se sont rendus coupables de telles exagérations sont plus à blâmer que le seul homme de tout le parti qui a dit la vérité.

Les honorables députés de la droite croient avoir trouvé la pie au nid dans ce contrat. C'est l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) qui a fait cette découverte. D'après lui la Compagnie du Grand Tronc obtiendra possession d'une façon mystérieuse de $25,000,000 valant d'actions ordinaires. On nous dit que cette compagnie pourra obtenir ces actions à bon marché. D'une façon mystérieuse encore, ces honorables députés prétendent savoir comment la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique va se trouver mêlée à la transaction. La chose ne me semble pourtant pas facile. Et c'est justement au sujet de cette question que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a montré son animus à l'égard de la Compagnie du Grand Tronc en l'appelant l'enfant terrible. Sans cet enfant terrible ce chemin ne peut pas être construit. Nous traitons avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—mais cette compagnie n'a pas les moyens de construire de chemin. Elle ne pourrait pas émettre une obligation ni en placer sur le marché à moins d'avoir une garantie quelconque. Et c'est à ce moment qu'apparaît le Grand Tronc. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique donne la garantie que la Compagnie du Grand Tronc va prendre pour $25,000,000 de ses actions. Pour cela ? Je suppose que cela va lui permettre de prélever l'argent nécessaire pour construire la division de l'ouest. Mais le Grand Tronc sera obligé de garantir $20,000,000 d'actions privilégiées dont le produit servira à outiller le chemin de fer. C'est une transaction parfaitement claire et toute l'affaire. La Compagnie du Grand Tronc devient la propriétaire des actions ordinaires garanties par les obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et donne de l'argent comptant en retour. Mais combien d'argent la Compagnie du Grand Tronc aura-t-elle placé dans ce chemin ? En calculant sa part dans la construction de la division de l'ouest et l'outillage, elle aurait placé plus de $31,000,000 dans cette entreprise.

Elle aura à fournir les installations terminales, les magasins, les hôtels, les navires et à combler les pertes sur les obligations lorsqu'il y en aura. Il faudra qu'elle exploite le chemin pendant six ou sept ans avant qu'il devienne productif. Je ne vois pas que la garantie de $25,000,000 la compense au delà de la garantie d'au moins de $33,000,000 des obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et aucune autre personne n'agirait autrement que cela. A part de cela la Compagnie est obligée de payer un intérêt de 3 pour 100. Or, mon honorable ami dit que c'est un mauvais projet.

Nos amis de l'autre côté de la Chambre qui sont absolument irresponsables, qui ne

paraissent pas comprendre les conditions du contrat, et qui n'ont pas la moindre idée du coût réel du chemin, ne font que des estimations toutes disproportionnées. Nous avons à leur opposer M. Hays, M. Wilson, M. Wainwright, M. Bell et ceux qui administrent le Grand Tronc au Canada, qui diront aux actionnaires de cette compagnie que l'entreprise est une bonne enterprise, et si c'est une bonne entreprise pour les actionnaires de la compagnie ce n'en peut être une mauvaise pour la population du Canada.

Mais si vous n'aimez pas le projet du gouvernement, le chef de l'opposition vous en offre un autre. Lorsqu'il a exposé ce projet ses amis de l'opposition l'ont applaudi à outrance. Analysons donc ce projet en nous servant de mes estimations modérées que le ministre des Finances a faites à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique, et voyons le résultat. Le chef de l'opposition n'a pas précisé son plan dans un amendement à la résolution du gouvernement, et il ne veut pas commettre ses partisans à un plan particulier. De cette façon tous peuvent parler de la manière qu'il voudront, mais si le chef de l'opposition avait proposé une résolution ces partisans auraient été obligés de voter pour ou contre et se seraient fait voir sous un jour que je n'envie pas pour un homme pour lequel j'ai eu peu de respect, conséquemment je m'abstiendrai d'en dire plus long sur le sujet. Le chef de l'opposition dit : Je propose de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la côte; nous allons commencer d'abord par le prolonger jusqu'au Coteau au moyen d'un petit chemin de fer de 30 milles de longueur, qui s'appelle, je crois, le "Jacques-Cartier." Etablir la valeur de ces 39 milles de chemin de fer est une chose très difficile, mais comme nous savons qu'une grande partie de ce chemin passe dans la ville de Montréal, il ne pourra coûter au pays moins que $2,000,000. Le projet est ensuite d'exproprier le chemin de fer Canada-Atlantique qui a donné l'année dernière 5 pour 100 d'intérêt sur son capital.

Le livre des chemins de fer nous dit que le Canada-Atlantique a coûté un peu plus que $20,000,000 et que ce chemin s'étend jusque dans les Etats-Unis. Je suppose que le gouvernement voudrait n'acheter que la partie du chemin entre le Coteau et Parry-Sound, mais qu'il lui faudra payer pour cette partie presque autant que pour tout le chemin car la partie qui s'étend dans les Etats-Unis ne vaudrait pas grand chose séparée de la partie canadienne. Or, cette partie du chemin vaut-elle $20,000,000 ? On nous dit que c'est là le coût réel. Je crois que nous pourrions en toute sûreté acheter ce chemin à ce prix, parce qu'il a donné près de $600,000 de profit net l'année dernière. C'est un chemin dont la valeur augmentera constamment. Il faudra aussi acheter les navires du Canada-Atlantique, et nous ne serons pas éloignés alors de la somme de $20,000,000.

M. HEYD.

Faisons maintenant un petit voyage sur les lacs par les navires qui appartiennent au gouvernement, et lorsque nous arrivons à Fort-William nous trouvons 431 milles d'un mauvais chemin de fer jusqu'à Winnipeg ; chemin à mauvaises rampes, mauvaises courbes, et non pas un seul chemin de fer mais deux, l'un aussi mauvais que l'autre. Notre ami propose de moderniser ces chemins de fer qui passent dans un terrain montagneux, de diminuer les rampes, de redresser les courbes et d'en faire des chemins de fer de première classe. Mais combien d'argent cela va-t-il coûter dans cette région montagneuse ? $30,000 du mille pour ces chemins de fer dans cette région montagneuse est-il un prix élevé ? Si c'est un prix raisonnable ces chemins nous coûteront $12,930,000. Puis il faudra donner au Grand Tronc et à tous les autres chemins de fer des droits égaux de circulation. Nos amis de la gauche nous disent qu'il est impossible qu'une compagnie qui est propriétaire d'un chemin accorde à une autre compagnie des droits de circulation, mais sur tous les autres chemins d'après le chef l'opposition auront le droit de circuler, et les honorables députés de la gauche qui disent qu'il est impossible d'accorder des droits de circulation égaux à tous les chemins de fer sur la division de l'est du chemin, applaudissent cependant leur chef lorsqu'il propose la même chose ailleurs. Que devons-nous croire ? Quand êtes-vous sincères et quand ne l'êtes-vous pas ? C'est ce que nous voulons savoir.

A l'ouest de Winnipeg un de ces chemins traverse le territoire américain et le chef de l'opposition nous demande d'acheter ce chemin qui n'est pas entièrement sur le territoire canadien. Nous arrivons maintenant à la partie hybride du projet : Depuis Montréal jusqu'à Parry-Sound et Winnipeg, le chemin appartiendra au gouvernement ; viennent ensuite le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Canadian Northern. Entre Winnipeg et Edmonton, distance de 690 milles il faudra donner une garantie de $13,000 par mille, ce qui fera $11,700,000. A partir d'Edmonton le système sera différent. Le Canadian Northern étant le premier arrivé aura le droit de construire le chemin depuis Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique et s'il ne veut pas consentir à accorder des droits de circulation égaux au Grand-Tronc-Pacifique sur cette partie du chemin, le même plan qui est impraticable que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne peut mettre en pratique, devient très praticable lorsque des personnes sans responsabilité le proposent. Si les deux compagnies ne peuvent pas s'entendre le gouvernement construira lui-même le chemin et cela coûtera au pays la belle somme de $9,800,000. Depuis l'autre côté de la section des prairies jusqu'à la côte il y a 480 milles, dont la construction, à $40,000 du mille représente la somme de $19,200,000, et depuis Edmonton jusqu'au com-

mencement de la division du Grand Tronc, 300 milles à $18,000 forment la somme de $15,400,000. Nous voici donc arrivés à une dépense de $69,000,000 et nous n'avons pas encore élargi le débouché du grain à l'est. Nous gaspillons de l'argent à acheter de vieux chemins, mais nous n'ouvrons pas un seul pouce de nouveau territoire parce que nous pouvons déjà nous rendre à Edmonton par deux chemins de fer et on nous dit que le chemin depuis Edmonton jusqu'à la côte n'est pas nécessaire.

Mais si vous ne voulez pas faire ce voyage en été, les lacs sont gelés, vous changez alors le cours de votre route, et vous trouvez la solution du problème, dit le chef de l'opposition, en expropriant le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis Fort-William jusqu'à North-Bay, 634 milles. Or que nous coûterait ce chemin de fer ? Ce chemin vaut aujourd'hui deux fois ce qu'il valait lorsqu'il a été construit. Notre ami de Toronto (M. Osler), qui est un homme de chemins de fer dit que la valeur d'un chemin de fer augmente et qu'au bout de dix ans il coûte le double de ce qu'il a coûté en premier lieu à cause des améliorations qu'on y fait continuellement. Ce chemin a coûté $70,000 le mille, et si la prétention de mon honorable ami est vraie, nous aurions à payer ce chemin $140,000 le mille. Mais je prendrai l'estimation plus modérée de $50,000 le mille. Je suppose qu'il en coûterait beaucoup plus que cela pour le construire. Cela fait donc encore $31,700,000 à ajouter. Il n'y aurait pas besoin alors de chemin jusqu'à North-Bay, mais le chef de l'opposition propose d'en construire un afin que le Grand Tronc puisse relier son réseau à cet endroit-là avec le transcontinental. Nous avons donc de Sudbury à North-Bay 81 milles de chemin inutiles. De Sudbury à la jonction Scotia, où le chemin de fer du Grand Tronc qui va de Toronto à North-Bay croise le chemin de fer Canada-Atlantique, la distance est de 120 milles, le chef de l'opposition propose de construire un nouveau chemin qui devra coûter $30,000 par mille. Cela fait $3,600,000, et bien que le coût total de ce projet s'élève jusqu'à présent à $104,000,000, nous n'avons pas encore agrandi le débouché du grain de l'ouest. Tout ce que nous avons c'est un nouveau chemin depuis Winnipeg jusqu'à Edmonton et depuis Edmonton jusqu'à la côte, et un raccourci depuis Sudbury jusqu'à Scotia. De Winnipeg à Fort-William la distance est de 431 milles et jusqu'à Sudbury 553 milles ; de Sudbury a Scotia 120 milles, de Scotia à Montréal 330 milles, de Montréal à Québec 162 milles, formant un total de 1,596 milles, soit 196 milles de plus que le chemin auquel s'oppose l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux entre Winnipeg et Québec. Jusqu'à Saint-Jean la route proposée par le chef de l'opposition aura 2,174 milles de longueur tandis que le chemin proposé par le gouvernement à travers le nouveau territoire depuis Moncton jusqu'à Winnipeg n'aura que 1,889 milles de long, et si vous prenez le raccourci de Chipman le chemin n'a que 1,802 milles, soit 372 milles de moins que d'après le projet du chef de l'opposition.

Croyez-vous que le peuple va approuver cela ? Mais le projet du chef de l'opposition ne s'arrête pas là, car il nous dit que lorsqu'il aura accompli tout cela il fera faire des explorations immédiatement et construira la division de Québec, que ses partisans appellent la partie maigre du chemin, et cela coûtera $44,000,000. Nous voici donc avec un chemin qui coûtera $168,000,000, et si nous ne comptons pas la division de Québec, $124,000,000 ; et nous n'aurons pas agrandi le débouché du grain de l'ouest. Le chemin du chef de l'opposition est un projet hybride ; ici il y aura un chemin de l'Etat, là un chemin exploité par l'Etat, plus loin un chemin qui sera la propriété d'une compagnie et sera expoité par une autre compagnie, un projet tellement baroque qu'on ne sait quel nom lui donner. Je laisse à d'autres le soin de lui en trouver.

Le chef de l'opposition dit : A quoi sert à 100,000 cultivateurs de construire 100,000 granges ? Que les cultivateurs au lieu de construire des granges construisent des élévateurs pour y mettre leur grain. Or, si les propriétaires de 100,000 granges récoltent mille boisseaux chacun, cela fera 100,000,000 de boisseaux de blé, et on voudrait mettre tout ce blé dans les élévateurs ? L'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte) nous a dit qu'un élévateur d'une capacité d'un million de boisseaux de blé coûte $1,000,000. Mais le chef de l'opposition n'a pas encore fini, parce qu'il veut que le gouvernement garantisse les reçus donnés aux cultivateurs qui porteront leur blé aux élévateurs. Or les cultivateurs n'ont pas besoin de cette garantie car le reçu actuel de l'élévateur peut être déposé à la banque, qui consent à avancer au cultivateur tout l'argent dont il a besoin. Le chef de l'opposition veut construire ensuite des installations terminales dans toute la baie Georgienne; il veut rendre libre les ports de Montréal, Québec, Saint-Jean, Halifax, ou tout autre port qui en fera la demande. Il veut faire tous les ports libres. Le chef de l'opposition nous offre donc au coût de deux ou trois cent millions de dollars un chemin qui se terminera à Québec; son projet coûterait des millions de plus que celui du gouvernement, il n'augmente pas les facilités de transport du blé, et il ne lui reste rien entre les mains. On nous parle des parties grasses et des parties maigres du chemin du gouvernement, mais le chef de l'opposition si son projet était mis à exécution mettrait tout à la charge du gouvernement ; il n'aurait ni bail ni locataire ; il n'aurait pas de garantie que le Canadian Northern ou le Grand-Tronc-Pacifique se servirait de son chemin ou paierait un intérêt quelconque au gouvernement pour l'utiliser. C'est une entreprise faite à l'aveugle. Il achète au coût de deux millions dans Montréal un chemin qui n'apportera pas de trafic; il achète pour la somme de

$20,000,000 le Canada Atlantique, qui est un chemin lucratif; il achète ou subventionne depuis Fort-William jusqu'à Winnipeg, $13,000,000 ; il construit depuis Edmonton jusqu'à la côte au coût de $24,000,000, et achète depuis Fort-William jusqu'à North-Bay, $31,700,000, et de Sudbury à Scotia, $3,6000,000, ce qui fait $95,000,000 ; une partie seulement de ces chemins, celle du Canada-Atlantique, $20,000,000, est grasse, et les autres, $75,000,000 sont maigres ; elles ne sont pas seulement maigres, elles sont coriaces. Tel est le projet du chef de l'opposition, comparativement à celui du gouvernement.

Lequel des deux projets un homme raisonnable adoptera-til ? Je n'ai pas exagéré le coût d'une seule partie du chemin; les estimations que j'ai faites s'accordent parfaitement avec les chiffres du ministre des Finances, non pas les chiffres exagérés de de nos amis de l'autre côté de la Chambre. Si le projet du gouvernement est adopté, comme il le sera sans doute, parce qu'on ne peut donner aucune raison valable à l'encontre, nous ne courons aucun risque à construire la division de Québec à Winnipeg, car ces risques sont assumés par la Compagnie du Grand Tronc pour une période de 50 années, et à l'expiration de cette période, lorsque la valeur de ce chemin aura augmenté, il nous reviendra. Le gouvernement sera maître de la situation alors comme il le sera pendant toute la période, car il peut empêcher la construction de chemins concurrents dans ces districts d'ici à 50 ans, et pendant 50 ans encore s'il le veut cette partie du chemin, qui peut être maigre aujourd'hui et donner des déficits compensés cependant par les sections plus productives du chemin dans l'ouest, sera peut-être dans cinquante ans d'ici la plus grande richesse du Canada; mais si le projet ne réussissait pas et si la Compagnie du Grand Tronc faillissait nous resterions avec un chemin appartenant au gouvernement,—ce que veulent un grand nombre—et dans ce chemin la Compagnie du Grand Tronc aurait mis $39,000,000 de son argent.

Mais le point le plus important est celui-ce: sommes-nous justifiables d'entreprendre la construction de ce transcontinental? Il ne faut pas regarder seulement au présent, il faut regarder à l'avenir et voir si dans cinquante ans d'ici, nous serons en état de payer les obligations lorsqu'elles deviendront dues. Cinquante-quatre millions, 64 millions, 74 millions, devons-nous craindre une augmentation de 70,000,000 sur la dette du Canada dans 50 ans d'ici lorsque nous avons vu le développement extraordinaire que le pays a pris pendant ces tout dernières années ? Je n'ai pas besoin d'aller bien loin en arrière? Ce passé nous justifie de ne pas craindre pour l'avenir. Je ne veux pas me faire prophète, mais je citerai quelques faits, dont chacun porte son enseignement.

Prenons, par exemple, la Colombie Anglaise dont on a parlé avec tant d'enthousiasme aujourd'hui. Il y a vingt ans cette province avait une population de 36,000 âmes; aujourd'hui, elle compte 178,000 âmes. Cette province est éloignée de nous ; mais le pays qui nous sépare d'elle n'est pas une solitude inhabitée comme autrefois ; c'est une région magnifique sillonnée de chemins de fer en tous sens.

Voyons ensuite le Manitoba qui, lorsqu'il est entré dans la confédération il y a 30 ans, ne comptait que deux mille blancs et dix mille métis, et comparons-le avec le Manitoba d'aujourd'hui qui a une population de 350,000 âmes et produit cent millions de boisseaux de grain par année. Que nous sommes loin du temps où 117 immigrants partaient de Port-Arthur pour aller s'établir à Fort Garry ! Aujourd'hui cette distance est traversée par deux magnifiques chemins de fer, et l'on ne parle plus de Fort Garry que comme d'une relique historique. A sa place s'élève la grande ville de Winnipeg dont la population est de 60,000 âmes. Le territoire du Nord-Ouest qui, il y a 20 ans, était le pays du bison et du sauvage a produit l'année dernière 25 millions de boisseaux de blé et il a une population de 300,000 âmes. Le Nord-Ouest et le Manitoba avec leurs 3,500,000 acres de terre en culture produisent 25,000,000 de boisseaux de blé, et quelle sera cette production lorsqu'il y aura deux cent millions d'acres cultivés par une population laborieuse et industrieuse ?

Mais nous n'avons pas besoin d'aller si loin pour voir le progrès qui s'est accompli dans le pays. En ces derniers temps nous avons progressé d'une façon qui a fortement impressionné tous les députés de cette Chambre. Voyons le progrès que nous avons fait pendant les huit dernières années. Prenons l'augmentation de la population, le développement de nos chemins de fer, l'augmentation du commerce du pays, et voyons quels sont les résultats. Il y a huit ans le commerce d'importation du Canada était de $105,000,000 ; l'année dernière il était de $224,000,000, soit une augmentation de $119,000,000 ou 113 pour 100. Il y a huit ans nos exportations s'élevaient à $109,000,000 ; l'année dernière elles étaient de $214,000,000, soit une augmentation de $105,000,000 ou 97 pour 100. Il y a huit ans le total du commerce du Canada était de $215,000,000; l'année dernière il s'est élevé à $439,000,000, soit une augmentation de $224,000,000 ou 104 pour 100. Il y a huit ans notre revenu était de $36,000,000 ; l'année dernière il s'est élevé à $66,000,000, soit une augmentation de 90 pour 100. Il y a huit ans les recettes des chemins de fer étaient de $50,000,000 ; l'année dernière elles étaient de $83,000,000, soit une augmentation de 60 pour 100. Il

Il y a huit ans les exportations de minéraux s'élevaient à $8,000,000 ; l'année dernière elles se sont élevés à $34,000,000 soit une augmentation de $26,000,000 ou 325 pour 100. Il y a huit ans nous exportions pour $9,000,000 d'articles manufacturés ; l'année dernière nous en avons exporté pour $20,000,000 ; soit une augmentation de $11,000,000 ou 120 pour 100. Il y a huit ans l'actif des banques était de $316,000,000 ; l'année dernière il était de $581,000,000, soit une augmentation de $255,000,000 ou 80 pour 100.

Mais la seule chose qui n'accuse pas une augmentation proportionnelle, c'est la dette du pays. Après avoir dépensé pendant cette période de prospérité la somme de $55,000,000, à compte du capital et subventionné des chemins de fer, le pays n'a vu sa dette augmenter que de $7,000,000—de $258,000,000 à $265,000,000. Avec ces faits devant nous, avec un avenir aussi riant que celui que nous pouvons entrevoir aujourd'hui, devons-nous craindre de dépenser $50,000,000 dans 50 ans d'ici ?

Quelles richesses immenses vont sortir du sein de la terre lorsque ces 16,000,000 d'acres de bonne terre glaise dans le nouvel Ontario seront cultivés et donneront des récoltes ? Qu'arrivera-t-il lorsque le territoire magnifique du nord de la province de Québec sera traversé par ce chemin de fer sur le parcours duquel seront échélonnés d'un bout à l'autre des villes et des villages ? Devons-nous craindre d'ajouter $50,000,000 à notre dette nationale, somme que nous pouvons aisément payer avec les excédents annuels, en cessant de subventionner les chemins de fer pendant 4 ans, de sorte que nous n'augmenterons pas du tout la dette. Ce projet ne m'effraie pas. De quelque côté qu'on l'envisage, on peut dire qu'il bénéficiera au pays et sera à la gloire du gouvernement. Il se recommande à notre approbation à tous les points de vue.

Nos amis de la gauche prétendent que l'article du contrat qui a pour objet de diriger le trafic vers les ports canadiens ne vaut pas le papier sur lequel il est écrit. Cet article du contrat pourrait ne pas valoir grand chose quand bien même il serait sur le papier, mais la nature même du chemin fera que le trafic de l'ouest passera nécessairement par notre territoire pour atteindre nos ports ; le chemin proposé depuis Winnipeg jusqu'à Saint-Jean est plus court que tout autre chemin de fer sur le continent, la Compagnie du Grand Tronc n'aura aucune raison de ne pas remplir les conditions du contrat. Elle y sera forcée par la loi, elle y sera forcée par les besoins du commerce et la topographie du pays. La Compagnie du Grand Tronc ne pourra s'empêcher d'utiliser ce chemin à moins qu'elle ne veuille absolument développer les ports américains à son propre détriment, et transporter son trafic par des chemins plus longs que par son propre chemin jusqu'à Québec et Saint-Jean.

J'ai donc plein espoir et entière confiance dans l'accomplissement du projet du gouvernement. J'y ai plus de confiance que nos amis de l'autre côté de la Chambre n'en ont dans le plan proposé par leur chef, plan à l'exécution duquel il s'est engagé mais qui ne sera jamais approuvé par le peuple canadien.

M. G. W. GANONG (Charlotte) : Dans son discours, l'honorable député (M. Heyd) a suivi pas à pas l'honorable ministre des Finances qui semble être son mentor, car il a cité absolument les mêmes chiffres et comme lui il a prétendu que nous devrons dépenser tout l'argent que nous avons. Mon honorable ami ne craint pas la dépense et $125,000,000 de plus à la dette du pays ne l'effraient pas du tout. En réponse à ses remarques concernant la proposition du chef de l'opposition, proposition qui a le mérite de pouvoir donner des résultats immédiats, je lui conseillerais d'aller se coucher et de réfléchir un peu pendant la nuit. S'il fait cela il découvrira que la proposition du chef de l'opposition est une proposition pleine de vie, tandis que celle du gouvernement est morte, et le sera longtemps. L'honorable député (M. Heyd) a parlé de crise. Je serais étonné si l'honorable député savait ce qu'il disait. Il ne nous a pas dit si la crise a eu lieu entre le 27 de mai et l'époque où ce contrat a été signé, et nonobstant tout le verbiage des honorables députés de la droite on ne sait pas encore pourquoi ce contrat a été signé ni comment la crise a été soudainement découverte. Je veux aussi appeler l'attention de la Chambre sur le fait que l'honorable député a lancé à l'adresse du chef du gouvernement du Manitoba une insulte dont il devrait avoir honte. Il a porté une accusation injuste contre le premier ministre de cette province qui sort des élections avec une majorité écrasante, car quelques rares libéraux seulement ont échappé au naufrage. Ce résultat est une réfutation suffisante de l'attaque contre l'honorable M. Roblin. Nous avons entendu cet après-midi un long discours de l'honorable député (M. Logan) ; par moment je croyais qu'il allait pleurer, tant il faisait de pathos à propos des souffrances des provinces maritimes qui n'étaient pas en communication avec l'ouest. L'honorable député (M. Logan) et d'autres députés de la droite ont cité le rapport de sir Sandford Fleming sur lequel ils aiment beaucoup à s'appuyer, mais ils ne citent jamais la partie qui dit que la distance jusqu'à la ville de Montréal ne sera raccourcie que de 80 milles. Si ce chemin venait jamais à être construit, je garantis que le député de Cumberland ne le prendra jamais pour venir à Montréal, mais qu'il continuera à voyager par le chemin de fer du Pacifique. L'honorable député a insinué que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait insulté l'honorable sénateur Cox, mais l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a mentionné qu'une

fois dans tout son discours le nom de l'honorable sénateur Cox, tandis que presque tous les députés de la droite n'ont pu s'empêcher de défendre le sénateur Cox. C'est une preuve que le sénateur a besoin d'être défendu. L'honorable député a terminé son discours par une grande péroraison dans laquelle il a parlé de sir Charles Tupper comme de l'un des plus grands hommes d'Etat du Canada et il a dit que c'était à lui que nous devions la construction du chemin de fer du Pacifique ; puis il s'est vanté lui-même, et a voulu se faire plus grand que sir Charles Tupper parce que c'est lui, le député de Cumberland, qui a fait cette proposition devant le comité des chemins de fer.

Puis il nous a parlé du privilège de transit. Le gouvernement semble avoir été très alarmé à ce sujet tout dernièrement. Pendant sept ans il n'avait eu pourtant aucune crainte, mais d'après le député de Cumberland il y a danger que le privilège de transit nous soit enlevé demain. L'honorable député a cité le " Scottish American ". Je ne répéterai pas la citation, mais je lui conseillerais d'inviter le correspondant du " Scottish American " à venir visiter le Canada afin de lui faire connaître un peu plus le pays. Si ce correspondant vient au Canada il apprendra que nous avons deux chemins de fer qui nous permettent d'être indépendants des Etats-Unis, s'il leur prenait fantaisie de nous enlever le privilège de transit.

M. l'Orateur, vous le savez, il y a plusieurs années que cette question des transports fait le sujet de discussions dans cette Chambre et dans le pays. Plusieurs députés l'ont discutée, mais plutôt au point de vue des intérêts particuliers des comtés qu'ils représentent qu'au point de vue général du pays. Plus que tout autre peut-être l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a agité cette question devant le gouvernement.

C'est sa persistance à ce sujet et au sujet de la protection qui probablement a obligé le gouvernement à prendre la décision qu'il a prise dernièrement. La presse du pays a aussi discuté le problème des transports, à un point de vue ou à un autre, jusqu'à ce que le gouvernement se soit enfin aperçu qu'il était nécessaire d'agir sérieusement, car le pays voyait que l'on dépensait son argent en tentatives qui ne pouvaient aboutir à l'établissement d'un système de transports véritablement national. On dépensait l'argent de toutes manières ; on en a dépensé dans les ports de la baie Georgienne et des grands lacs, on en a dépensé à creuser le Saint-Laurent et à l'améliorer par d'autres moyens, afin de faire de cette voie fluviale la grande voie de transport qu'elle devrait être ; on en a dépensé aussi à faire des installations terminales dans d'autres parties du pays. Mais en faisant toutes ces dépenses on ne travaillait pas à la réalisation d'un plan général de transports. La plupart du temps on les a faites à la demande de députés amis du gouvernement, simplement en vue d'assurer leur réélection. A part ces dépenses nous avons aboli récemment les péages sur les canaux. Cela seul représente une taxe additionnelle sur les contribuables du pays, qui sont obligés aujourd'hui de payer pour l'entretien des canaux, dépenses qui étaient autrefois compensées en grande partie par les péages des canaux, de sorte qu'aujourd'hui ce sont les contribuables qui paient eux-mêmes les péages qui ont été abolis. Mais personne ne s'est plaint de cette dépense additionnelle, parce que le peuple croit que c'est une réforme qu'il avait demandée lui-même, et qui doit conduire à l'adoption d'un système national de transports. Je dis que le gouvernement actuel, à l'exception peut-être de l'ex-ministre des Travaux publics, a porté très peu d'attention à la question. Il semblait manquer d'initiative, ainsi qu'il en manque à beaucoup d'autres égards. Il était nonchalant et ne proposait aucun changement. Mais lorsque le parlement a été convoqué cette année nous avons cru que grâce à la pression exercée par l'ex-ministre des Travaux publics le gouvernement ferait peut-être quelque chose, car dans le discours du trône prononcé le 12 mars 1903, après les compliments d'usage qui semblent être devenus une nécessité, le gouvernement mit dans la bouche de Son Excellence le Gouverneur général, les paroles suivantes :

> Toute cette question de transport et d'installations de tête de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Le gouvernement était enfin sorti de sa somnolence et comprenait que le pays s'attendait à une chose quelconque. Puis, nous avons eu un rapport qui était peut-être le complément de cette déclaration. D'après le discours du trône on aurait cru que le gouvernement avait décidé d'agir, et le rapport du cabinet dont je vais lire quelques extraits semblait l'indiquer davantage. Je remarque que ce rapport a été fait par l'honorable ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland). Mais à propos de ce ministre, il serait intéressant de savoir où il est. On ne l'a pas vu dans la Chambre depuis que le présent débat est commencé. serait-il possible, ainsi que le bruit en a couru, qu'il fût en grève, ou peut-être n'est-il occupé qu'à charger son fusil pour tirer dans la direction que lui ordonnera son chef ? Ce rapport dit :

> Le ministre soumet que l'on peut considérer comme acquis que le grain et autres produits suivront naturellement, pour atteindre les marchés de l'univers, la route la plus économique, et conséquemment, ce qu'il faut faire pour atteindre l'objet désiré, c'est de rendre les routes canadiennes plus économiques et plus faciles que les routes rivales.

Les honorables députés qui appuient le projet du gouvernement devraient donner à cette Chambre la preuve que cette voie

ferrée sera la plus économique, et il serait surtout désirable de démontrer la chose a l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton).

Le ministre soumet de plus que les questions a l'étude sont compliquées et comprennent, entre autres objets à atteindre, le transport des produits de l'ouest depuis le lieu de production jusqu'aux marchés de l'univers.

Il ajoute :

Il est clair qu'avant que l'on puisse arriver à l'étude sont compliquées et comprennent, enil faudra faire une enquête complète et minutieuse concernant les conditions dans lesquelles les expéditions de produits se font présentement et la possibilité de les améliorer.

Il dit encore :

Le ministre soumet de plus que cette enquête ne devra pas être limitée aux routes et autres installations employées maintenant, mais, s'il est nécessaire que l'on fasse de nouvelles investigations afin de découvrir si l'on ne pourrait pas établir d'autres voies de transport plus économiques et plus satisfaisantes par terre et par eau.

Une enquête devrait être faite au sujet de la déviation des produits du Canada vers les ports de Boston, Portland et autres des Etats-Unis. On devrait aussi étudier avec soin les méthodes les meilleures et les plus économiques dont se servent nos concurrents de l'autre côté de la frontière.

Le ministre est d'avis que dans ces circonstances il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et adopter les meilleures moyens possibles de transporter ses propres produits, et soumet que la méthode la plus efficace de faire une telle enquête et d'obtenir les informations les plus désirables serait de nommer une commission composée d'experts ; cette commission peut être nommé et recevoir ses pouvoirs en vertu du chapitre 114 des statuts du Canada.

Le premier ministre recommande ensuite trois personnes, sir William Van Horne, sir John Bertram et M. Harold Kennedy. Et le rapport continue :

Je recommande en outre que cette commission soit autorisée à employer les experts et les spécialistes qu'elle jugera à propos.

La simple lecture de ces noms montre que le gouvernement ne voulait pas avoir dans cette commission de simples faiseurs, mais des hommes qui avaient de l'expérience. Aussitôt que le discours du trône eut fait connaître cette politique et que le décret du cabinet l'eut confirmée, le pays a semblé vouloir remercier le gouvernement parce qu'il comprenait quel était son devoir, et je suis certain que si le gouvernement avait mis à exécution la promesse qu'il faisait au peuple dans ces deux documents, même si la route choisie par la commission n'avait pas donné satisfaction à une localité en particulier ou à une autre, il y avait assez d'esprit public dans le pays pour approuver la route choisie. Les provinces et les comtés auraient mis de côté leurs préférences et leurs jalousies locales pour s'unir dans un grand sentiment de loyauté envers le pays et approuver la solution du problème des transports proposée par la commission.

Mais le gouvernement n'a pas encore rempli cette promesse explicite de la nomination d'une commission, qu'il a faite dans le discours du trône. Chaque fois qu'on lui a demandé pourquoi cette promesse n'était pas exécutée, on nous donnait des réponses évasives, jusqu'à ce que, en fin de compte, au lieu d'instituer la commission d'enquête sérieuse que l'on avait promise au pays, le gouvernement nous présente tout à coup un projet hybride en trois parties. Le gouvernement a trois espèces d'appâts pour les électeurs dans ce projet : un pour chaque division du pays, un pour l'ouest, un pour Ontario et Québec, et l'autre pour les provinces maritimes.

Si le gouvernement était sincère dans la promesse qu'il a faite dans les discours du trône pourquoi ne l'a-t-il pas remplie ? S'il n'était pas sincère, il s'est rendu coupable d'une faute grave envers Son Excellence le Gouverneur général en lui faisant dire une fausseté, et les honorables ministres qui ont rédigé le discours du trône et le rapport recommandant l'institution immédiate d'une commission devraient rougir de honte. Que dit ce rapport ? Quelles sont les questions qu'il demande d'étudier ? Ces questions étaient compliquées et demandaient une enquête détaillée. Par qui devait être faite cette enquête ? Par des faiseurs en matière de chemins de fer ? Oh non ; par des spécialistes compétents et expérimentés, auxquels on devait donner le concours d'experts et d'hommes de science. Qu'est-ce que cela voulait dire ? Le gouvernement n'admettait-il pas par là de la manière la plus complète qu'il n'avait pas les connaissances voulues pour régler cette question, et qu'il était dans la plus complète ignorance ? Rien n'est plus clair. Nous ne connaissons rien en fait de chemins de fer, disait virtuellement le gouvernement, et nous demandons l'institution d'une commission composée de personnes qui connaissent quelque chose. Comment se fait-il que les ministres qui s'avouaient si impuissants qu'ils étaient obligés de demander à une commission de décider pour eux, se trouvent tout à coup en possession de tous les renseignements nécessaires pour former un projet aussi vaste et aussi coûteux pour le pays ? L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) nous a dit le 26 mai dernier, avant qu'il eût reçu ordre du premier ministre de prononcer son dernier discours, que le gouvernement n'était pas compétent à traiter cette question de transports. Il disait :

Quand même nous déciderions d'améliorer la route de la vallée de l'Ottawa, nous ne sommes pas actuellement en état de dire comment il conviendrait de procéder concernant cette question des transports. Pour cette raison, l'institution d'une commission qui serait chargée d'é-

tudier toute la question, me semblerait éminemment désirable et même nécessaire.

L'honorable député admettait sa propre ignorance et le gouvernement admettait aussi la sienne ; à cette époque il voulait en remettre toute la question à une commission composée de personnes compétentes et honorables. Il disait encore :

Nous ne pouvons agir comme des experts et des spécialistes. Force nous est d'avoir recours aux services d'hommes comme ceux qui doivent faire partie de la commission.

Rien ne pressait alors.

Attendons que ces hommes-là aient décidé ce qu'il convient de faire.

Si l'honorable député voulait suivre franchement l'opinion qu'il avait lorsqu'il a fait cette déclaration, il s'opposerait aujourd'hui au projet scandaleux du gouvernement. Il est donc admis qu'à l'époque du rapport du ministre des Travaux publics le gouvernement se déclarait impuissant à décider la question. Mais, M. l'Orateur, il parut alors un magicien—qui avait déjà fait des siennes devant le gouvernement, et prouvé qu'il pouvait changer des sous en pièces d'or. Et ce gouvernement qui auparavant ne connaissait absolument rien, crut posséder tout à coup tous les attributs des dieux. Il voyait les choses sous un jour différent. Il pouvait même discerner dans le lointain les fonds électoraux. Tel a été le résultat du contact avec ce grand magicien. Qu'est-ce que le gouvernement a fait ? Il a réglé la question, il l'a réglée promptement, et dans son opinion il l'a réglée pour toujours. S'est-il instruit de l'expérience et des connaissances d'experts scientifiques ? Non, M. l'Orateur, il a réglé la question avec des faiseurs financiers et politiques, et la Chambre et le pays le savent parfaitement. On sait que le rapport recommandait la nomination de sir William Van Horne et autres personnes comme commissaires, et il serait très intéressant de savoir si le premier ministre n'aurait pas dit à ces trois personnes qu'elles seraient nommées à condition d'être prêtes à le suivre. Peut-être que c'est la raison qui les engage à refuser, car ce sont des gens d'honneur, et les députés qui dans cette Chambre se sont prononcés en faveur d'un délai concernant la solution du problème des transports devraient avoir honte d'eux-mêmes en se voyant aujourd'hui obligés, sous le fouet du parti, de dire et d'agir ainsi que l'honorable premier ministre le leur ordonne. Il semble y avoir une très grande différence entre ceux qui ne connaissaient rien en fait de chemins de fer le 27 mai dernier et ceux qui connaissent quelque chose. Le ministre de l'Intérieur et le ministre des Finances, avouent qu'ils ne connaissent rien, mais aussitôt que ce projet est soumis à la Chambre ils prétendent tout connaître. Cependant, ceux que le gouvernement voulait nommer membres de la commission sont d'avis contraire. Je veux parler de sir William Van Horne, et je veux lire un court extrait de ce qu'il a dit afin que la Chambre et le pays puissent comparer les discours du ministre des Finances et du ministre de l'Intérieur avec les déclarations de sir William Van Horne, probablement la meilleure autorité en fait de chemins de fer en Amérique. Voici ce qu'il a dit au sujet du transport du grain:

Ni le chemin de fer Canadien du Pacifique, ni le Grand Tronc, ni aucune autre compagnie de chemin de fer ne consentira à transporter entièrement par terre et en contournant les grands lacs, jusqu'à un port canadien de l'est, un chargement de blé destiné l'étranger, pour l'excellente raison qu'il n'y aurait là aucun espoir de profit.

La Chambre se rappellera les arguments élaborés du ministre de l'Intérieur au sujet du transport du grain jusqu'à Saint-Jean à environ dix cents du boisseau :

Et les problèmes relatifs au transport du blé de l'ouest ne seront jamais résolus par la construction d'un chemin de fer s'étendant d'un océan à l'autre, et entièrement situé en territoire canadien.

Il ajoute :

On redoutait de contourner les grands lacs parce que, dans ce cas, la route serait trop longue et qu'il faudrait payer trop cher ; on transportait pendant les mois d'hiver la plus grande partie du grain expédié par cette route et dont les minotiers d'Ontario se servaient pour alimenter leurs moulins pendant la froide saison. La question de la construction d'un chemin de fer qui serait entièrement situé en territoire canadien était vraiment trop discutée par des gens qui ne connaissaient absolument rien de la situation.

Il savait de qui il parlait ; il parlait du gouvernement, des hommes qui, le 27 mai, avouèrent qu'ils ne connaissaient rien de la question. Qu'on eût besoin, et qu'on ait encore besoin d'une commission, peut se démontrer de cent manières, indépendamment de la proclamation du gouvernement et de son rapport, qui est encore frais à la mémoire du peuple, et même indépendamment de ce qu'a dit l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Je me contenterai de vous citer une seule autorité, et je crois qu'elle aura du poids. Je remarque dans le "Northwestern Miller" un relevé qui montre que ce problème du transport doit être traité d'une manière logique. Ce journal établit que 21 pour cent du grain exporté par voie de New-York, l'an dernier, était du grain canadien ; 40 pour 100 du grain exporté de Boston l'an dernier était du grain canadien ; et pas moins de 65 pour 100 du grain exporté de Portland l'an dernier était du grain canadien. Je ne crois pas que nous ayons besoin d'autres preuves de la nécessité d'une commission pour étudier cette question avec soin, plutôt que d'une commission pour signer un contrat dans le but d'enrichir quelques amis politiques.

Le plan proposé répondra-t-il aux exigences de la situation ? Je ne le crois pas

du tout. Je suis d'avis qu'il ne fera qu'aumenter les difficultés. Le chemin à l'ouest de Winnipeg sera terminé au moins cinq à sept ans avant la section de l'est. En admettant qu'il soit possible de transporter du grain en côtoyant la rive nord du lac Supérieur,—ce que je ne suis pas prêt à admettre comme question de fait—au moins ce soi-disant Grand-Tronc-Pacifique, en réalité le Grand Tronc, ne peut pas faire cela. Il prendra du grain au cœur même de ce pays-là, probablement le double de la quantité dont il a pu disposer dans le passé, puis il se présentera ici et viendra nous dire : L'an dernier 65 pour cent de l'exportation du grain que nous avons transporté par Portland, provenait de votre pays ; 40 pour cent du grain que nous avons exporté par New-York provenait de votre pays. Donnez-nous ce chemin et nous ferons plus que doubler ces quantités. Et la compagnie tiendra parole. Va-t-elle transporter ce grain pour le décharger à la tête des lacs? Le bon sens dit qu'elle n'en agira pas ainsi. Il est clair que chaque minot de grain qu'elle transportera au moins pendant les sept à huit années à venir, passera forcément par le voies de transport américaines. Je remarque que très peu des honorables préopinants répondent à l'objection du chef de l'opposition que si le grain rendu aux élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William est sorti des mains du Grand-Tronc-Pacifique, et suit une voie déterminée. Ainsi le Grand Tronc l'expédiera naturellement vers le port où il a des élévateurs et d'autres commodités, surtout vers Portland. Une autre question se rattache à ce chemin. L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, je crois, souleva une très grave question en disant que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique n'était qu'un nouveau nom d'emprunt pour désigner le Grand Tronc. Comme l'a fait remarquer l'ancien ministre, les agents du Grand Tronc n'ont qu'à parcourir l'ouest pour recueillir tout le blé et l'expédier à leur guise. Ils peuvent se servir du Grand-Tronc-Pacifique si cela leur fait plaisir, et le gouvernement n'a aucun recours contre le Grand Tronc. Mais il se présente un autre côté de la question, bien connu de tous les hommes d'affaires s'occupant d'exportation, plus particulièrement dans les districts ruraux et les petites villes. Les exportateurs sont virtuellement à la merci du chef de gare du chemin de fer. Tous ont besoin de petites faveurs de ces fonctionnaires locaux. Ceux-ci ont peut-être intérêt à expédier le grain dans une certaine direction, et si l'expéditeur ne se conforme pas au désir de l'agent local, celui-ci peut le priver de plusieurs accommodements qui lui seraient avantageux. J'en sais quelque chose par mes rapports avec deux ou trois lignes.

Tous ceux qui s'occupent de transport savent qu'il y va de leur intérêt d'être en bons termes avec les représentants locaux des chemins de fer. Tous ceux qui sont dans les affaires savent cela. Si les messieurs qui occupent les sièges ministériels n'en connaissent rien, ceux qui sont dans les affaires savent que c'est un point dont on ne saurait exagérer l'importance, en ce qui concerne le transport du grain.

Comme je l'ai déjà dit, je ne qualifierai pas cette proposition d'hybride. Je me servirai plutôt des termes du ministre des Finances, qui, vous vous en souvenez, comparait le chemin à une série de plongeons, trois plongeons, disait-il. Lisez son discours et vous verrez ce qu'il a dit. Il y en avait trois, tous dans l'obscurité ; c'étaient des plongeons d'honorables messieurs qui ne connaissaient rien dans la construction des chemins de fer ; que pouvaient-ils faire sinon s'élancer dans le vide ? Je crois que voilà une description admirable de tout le projet, un triple projet. Les experts financiers et politiques du Grand Tronc sont allés trouver ces messieurs et les ont hypnotisés en quelques passes seulement. Il en est résulté que le projet a été complété, malgré le rapport du 27 mai, dans lequel ces messieurs déclaraient qu'ils ne connaissaient absolument rien dans la construction des chemins de fer. J'ai lieu de croire que M. Hays leur aura dit à cette entrevue : Comme vous ne savez rien vous-mêmes, nous allons vous dire ce que vous avez à faire. Mais n'oubliez pas certaines choses. Souvenez-vous que nous avons une poulaine, nous avons un de vos amis, M. Cox, à la tête de cette affaire. Fixez votre regard sur cette poulaine, car vous aurez besoin de gros montants dans les prochaines élections si vous les faites sur ce programme-là.

Laissez-nous construire le chemin pour vous, nous ferons de bon ouvrage. Sans doute nous ne le pouvons pas sous notre nom de Grand Tronc, mais nous vous le donnerons sous un autre nom, le Grand-Tronc-Pacifique, et nous garderons tous les pouvoirs pour nous. Voilà, M. l'Orateur, le plongeon numéro 1 et peut-être le garçon aux cheveux roux auquel on a fait dernièrement allusion. Et dans ce cas, c'était un garçon à cheveux roux pour convenir aux électeurs de la division ouest, quelque chose comme un hameçon amorcé pour les prendre.

Mais les magiciens avaient acquis de nouvelles idées. Ces messieurs avaient commencé à songer à eux. Il y avait un enfant adoptif pour l'ouest. Mais ils sentirent le besoin d'un fils propre, et, du haut des Laurentides, le ministre de la Justice entendit l'appel plaintif de ceux qui demandaient un enfant qui fût le leur. Quelle fut la suite ? Ces experts politiques et financiers conçurent un être brillant, un nouveau né pour la section moyenne. Il est vrai que sa naissance était un peu prématurée, mais cela n'y fit rien. Il fut lancé dans un monde froid, au milieu d'un corps électoral sans sympathie, qui ne tardera pas à le lui faire voir. Au moins ils avaient un enfant à eux —pas un de ceux dont on peut se vanter, mais qui promettait des fonds d'élection.

Ils savaient que le nouveau-né ressemblait trop à ses parents, et pour tenir bon, ils dirent à la compagnie : Voici ce que nous allons faire : Nous vous le laisserons 50 ans pour son entretien seulement. Voilà le deuxième plongeon de ces messieurs qui ne connaissaient rien dans la construction des chemins de fer, un hameçon bien amorcé, tendu aux électeurs d'Ontario et de Québec. Mais, M. l'Orateur, ce n'était pas tout. Il fallait compter avec un autre monsieur. Si les rumeurs disent vrai, il aurait regimbé et même menacé de suivre l'exemple du ministre des Chemins de fer. On devait le satisfaire pour le faire filer droit. C'était lui qui devait fournir l'argent pour faire vivre les deux autres jeunes, le fils adoptif et l'enfant chéri du ministre de la Justice. Eh bien ! il n'avait pas été paresseux.

Il nous dit qu'il avait employé un expert et il nous assura que non seulement il pouvait faire vivre son enfant d'adoption ainsi que l'autre dont la naissance avait été si prématurée pour convenir aux circonstances politiques, pour la section du milieu, mais qu'il lui restait assez d'argent pour élever un autre enfant. Et pourquoi n'en aurait-il pas un qui fût à lui ? Or, cette naissance surpasse tout ce qui s'est jamais vu. Aux autres il avait fallu pour être mis au monde, deux ou trois semaines, tandis que celui-ci fut conçu et enfanté du jour au lendemain et présenté aux électeurs comme le fils tendrement chéri du ministre des Finances. Ce rejeton, naturellement, représente la section du chemin entre Québec et un port de mer, la petite ville de Moncton, située de 20 à 30 milles de la baie de Fundy, sur les bords d'une rivière vaseuse. Voilà la tête de ligne orientale de cette prétendue grande voie nationale transcontinentale. Voilà le plongeon n°. 3, autrement dit le rejeton du ministre des Finances, l'hameçon tendu aux électeurs des provinces maritimes. Il y a des choses qui prêtent à rire, quelquefois ; lorsqu'il naît des enfants il peut y avoir des parents qui ne les aiment pas ; le député de Westmoreland (M. Emmerson) nous a donné un exemple de ce cas au comité des chemins de fer. Après la naissance de ces deux enfants, il se leva et les dénonça avec fureur, il essaya de les épouvanter à mort, en demandant un chemin de fer du gouvernement pour ce pays occidental. Il est surprenant qu'il ait pris cette attitude-là. Pourquoi l'a-t-il prise ? Parce que ces deux chemins de fer avaient eu des parrains, Cox et Hays, qui avaient répondu de la bonne conduite de ces deux autres garçons. Le député de Westmoreland avait toujours obéi, avait toujours suivi l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux. Il ne faisait qu'exécuter le même plan en parlant au comité des chemins de fer ; et il nous apprit qu'il avait toujours été un des partisans du ministre des Chemins de fer depuis son entrée à la législature du Nouveau-Brunswick, il travaillait alors sous

l'inspiration du ministre des Chemins de fer. Mais les temps sont changés. Le député de Westmoreland a des rêves et des visions. Il lui semble voyager en wagon de luxe particulier de Moncton à travers les solitudes du Nouveau-Brunswick jusqu'à l'ouest et se plonger dans ce pays sauvage décrit d'une manière si saisissante par le ministre des Finances. Pourquoi le trouvez-vous dans cette position, brouillé avec son parrain, brouillé avec celui qui l'a fait ce qu'il est, brouillé avec les messieurs qui l'ont indubitablement fait élire membre de cette Chambre ?—et c'était une curiosité de voir quelques-uns des membres de cette Chambre lorsque le député de Norfolk-nord (M. Charlton) accusa l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) d'avoir abandonné virtuellement son poste parce qu'il ne pouvait pas mettre la main sur les petits profits. Il était très étrange de voir deux membres de cette Chambre qui avaient dû pendant des années leur existence politique à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) et l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) frapper de toute leur force sur leurs pupîtres en signe de réjouissance de ce que leur parrain s'était égaré et quittait le ministère parce qu'il ne pouvait pas mettre la main sur le sale profit qu'il y avait. Voilà la reconnaissance de ceux que leur parrain a si longtemps tenus debout. Tous ceux qui ont entendu le député de Westmoreland l'autre jour, savent qu'il ne veut pas tuer ces enfants, mais qu'il a une grande envie de se faire leur gardien. Seulement si l'honorable député ne fait pas mieux cette besogne qu'il n'a fait son dernier discours, il n'est pas dans sa vocation.

Je crains qu'il ne soit obligé de se choisir une autre carrière que celle d'avoir soin des enfants. Autant qu'il est possible d'en juger par les discours faits en Chambre par l'honorable ministre de l'Intérieur, par l'honorable ministre des Finances et par l'honorable député de Norfolk-nord, il y a une différence entre ces deux enfants. L'un est plus chéri que l'autre. Le Benjamin est le chemin de l'est, parce qu'il a le plus besoin de défense. Les deux tiers des paroles prononcées par les orateurs de l'autre côté de la Chambre pour la défense de ce projet avaient rapport au chemin de l'est compris entre la cité de Québec et la petite ville de Moncton.

L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux était le seul qui eût à son crédit quelque expérience dans les questions de chemins de fer. Aucun d'eux n'a eu d'expérience pratique à part lui, qui en a eu pendant sept ans, et lui seul a refusé de les suivre dans leurs égarements. Il les croyait les jouets d'intrigants politiques et financiers, et il était d'avis que le pays ne l'appuierait pas s'il livrait à ces messieurs toutes les ressources de ce pays. Quelques-uns étaient surpris de ce qu'il

s'opposât à cela de toutes ses forces. Ils étaient surpris de rencontrer un homme assez consciencieux, honorable et loyal envers son pays pour rompre avec son parti ; en d'autres termes, pour refuser d'avaler la potion que lui avait préparée le premier ministre, sans même le consulter.

Je n'ai pas l'intention de discuter l'attitude de l'ancien ministre des Chemins de fer. Il s'est défendu lui-même et il est parfaitement en état de se défendre. Ceux qui en doutent l'apprendront peut-être à leurs dépens, comme un bon nombre parmi nous, qui l'avons connu dans le passé.

Une autre question qui n'a pas encore été soulevée, se présente au sujet de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux. C'est que non seulement l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux avait été requis d'appuyer le projet, mais qu'on lui avait demandé de faire l'imbécile ; on lui demandait de prendre son siège, de permettre au premier ministre de faire des excuses à la Chambre et aux électeurs pour ce projet extravagant, et de se tenir tranquille et de se soumettre. On lui proposa cela au conseil; son discours rendit au premier ministre ses coudées franches, mais il ne soulagea pas la conscience des autres membres du conseil, des autres ministres qui avaient fait la suggestion. Il serait intéressant de les entendre nier cela, mais ils n'en feront rien. Après que l'ancien ministre des Chemins de fer eut exposé d'une manière si complète l'état pourri du projet, ils restèrent paralysés, ils avaient un grand désir de faire adopter précipitamment le projet par la Chambre. Ils pouvaient compter, croyaient-ils, sur autre chose que sur la majorité. Ils comptaient sur la Providence qui enverrait ses effluves de chaleur ordinaires en juillet et en août, de sorte qu'avec trois séances par jour et une le samedi on comptait bâcler l'affaire, mais la Providence s'est montrée plus clémente envers le pays qu'envers le cabinet, et le pays sera heureux de ce que nous ayons eu amplement du temps pour discuter la question, et l'occasion d'exposer au peuple toute l'énormité du projet avant qu'il lui fût imposé, ce que le gouvernement avait à coup sûr l'intention de faire bientôt. Il n'était pas surprenant que les ministres fussent paralysés. Comment ne le seraient-ils pas ? L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, le seul qui connût quelque chose en fait de chemins de fer, avait fait une défense, une défense péremptoire. Ils avouaient qu'eux-mêmes n'en connaissaient rien du tout. Comment pouvaient-ils parler ? Ils n'avaient pas le moindre renseignement. De leur propre aveu ils étaient ignorants. Que firent-ils alors ? Il leur fallait un expédient, ils choisirent le plus habile artiste de la troupe en fait d'instantanés, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) pour présenter une défense. Ils n'avaient aucun document authentique à mettre devant la Chambre pour contredire les faits absolument certains, cités par l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux. Ils avaient des affirmations dans le genre de celle de l'honorable député de Norfolk-nord "d'après mon jugement" et "dans mon opinion", sans aucun appui quelconque, et ne pouvant résister à l'examen des électeurs de ce pays.

Je ne voudrais pas exposer la conduite de l'honorable député de Norfolk-nord sous un faux jour, mais nous savons dans quelle position il s'est mis par son discours du 12 août sur ces résolutions. Nous savons qu'il appuie ce projet ; cependant le 26 mai, après avoir prouvé que les chemins de fer canadiens ne pouvaient pas faire concurrence à ceux des Etats-Unis, il fit cette remarque, consignée dans les "Débats" :

> Dans mon opinion il y a des considérations qui rendent impossible la concurrence contre cette ligne.

—faisant allusion aux lignes des Etats-Unis.

> Il est inutile de songer à transporter du blé d'un endroit de l'ouest tel que Port-Arthur en chemin de fer seulement jusqu'à Québec ou Halifax aux prix des lignes américaines que j'ai cités.

Mais cela n'est pas tout son discours sur cette résolution. Si vous lisez son discours vous constaterez qu'il prouve à sa propre satisfaction et à celle des honorables messieurs qui l'ont applaudi, qu'on peut faire à présent ce qui, le 26 mai, était considéré comme une impossibilité absolue. Le 26 mai il disait encore :

> Attendons la décision sur cette motion pour déterminer la ligne de conduite à suivre.

Je crois que nous avons de bonnes raisons pour affirmer que l'honorable monsieur est au moins sujet à changer d'idée.

Voici quelques extraits de son discours du 12 août, vous y verrez que le chemin de fer que l'honorable monsieur va construire est une ligne merveilleuse. Il dit :

> Nous n'avons pas commencé la construction trop tôt.... Je répète que le gouvernement ne va pas trop vite en besogne, et qu'il ne se lance pas dans un projet irréfléchi. Il se lance dans une entreprise qui est devenue une nécessité, à l'heure actuelle. Par conséquent, tout retard à créer ces moyens de transport est condamnable, et je repousse l'accusation que le gouvernement, en construisant ce chemin de fer, a agi à la hâte, car je considère qu'elle dénote une ignorance complète des conditions qui existent et des besoins qui ne tarderont pas à se faire sentir.

Il avait oublié que c'étaient les ministres eux-mêmes qui avaient fait preuve d'une si lamentable ignorance et en avaient fait l'aveu devant la Chambre et devant le pays.

Certes, je ne réprouve pas en entier le discours d'écolier que vient de faire le ministre des Finances et dans lequel il a réussi à prouver combien il a besoin de retourner à l'école. L'honorable ministre des Finances se distingue par l'é-

légance de son geste et la grâce de ses manières, au point d'en remontrer au fameux artiste Rubenstein lui-même. Je me demande quelque fois si l'honoroble ministre ne se met pas des tampons de caoutchouc pour empêcher de se heurter et de se faire mal. Soit qu'il défende la protection de la grande industrie du fer sous le nom de primes ou d'assistance, comme il dit ; soit qu'il tire de son propre fonds une défense de son détestable chemin de fer, il est également à l'aise.

Il faut qu'il y ait quelques qualités essentielles dans un projet de chemin de fer trancontinental pour que le public l'appuie. Une première condition, c'est que les têtes de ligne de l'Atlantique et du Pacifique soient des ports de mer de grande capacité et de facile accès ; car, si les ports ne réunissent pas ces deux qualités, on n'en saurait tirer parti à cause du taux élevé des assurances. Tous les expéditeurs savent que dans le passé notre commerce canadien a éprouvé beaucoup d'embarras à cause du taux élevé des assurances. Or, quels sont les ports de mer désignés dans le projet? Je suis prêt à admettre que Port-Simpson est un port susceptible de tous les développements nécessités par une grande ligne transcontinentale. Mais quel terminus avons-nous à l'est? Nous avons une petite ville sur les bords de la rivière Peticodiac ; un port qui n'a jamais vu et ne verra jamais un steamer de quelque dimension ; un port inaccessible à un bateau à vapeur et où dans tous les cas, le trafic par eau est rendu impossible par le tarif élevé dès assurances. Puis il faut une bonne ligne de grande capacité. Il est inutile de construire un chemin de fer qui ne puisse servir au transport des marchandises. A ce sujet, voici ce qu'a dit le député de Norfolk-nord, et s'il a changé d'idée depuis, je lui offre mes excuses :

> Si vous demandez à un homme compétent en la matière si la puissance de travail d'une ligne se mesure d'après la longueur il vous dira qu'il n'en est pas ainsi, mais qu'elle se mesure d'après la longueur de la ligne et d'après la raideur des pentes.

Il ne suffit pas d'avoir une bonne ligne, il faut une ligne de grande capacité. Je suis prêt à admettre que le défilé de la rivière aux Pins est peut-être le plus favorable des Rocheuses. J'admets encore que le tracé entre ce défilé et Winnipeg est très avantageux, mais pour ce qui est de la partie s'étendant de Winnipeg vers l'est, nous n'en savons rien, nous sommes dans l'obscurité. Cependant, nous avons quelques renseignements vagues. La rivière de l'Orignal ,(Moose river) qui sert de décharge au lac Abbitibi, compte sept grands affluents que le chemin de fer devra traverser à angle droit. Vous pouvez vous imaginer les courbes et les pentes qu'il faudra pour traverser ces rivières. On a fait mention du chemin de fer du Pacifique Canandien faisant le tour du lac Supérieur, mais les pentes ne présentent en aucune façon les difficultés qu'on rencontrera pour descendre au niveau d'une rivière, remonter ensuite sur les hauteurs à l'autre côté, et répéter cette opération sept fois dans un espace de cent milles ; et ce ne sont pas les seules montagnes à traverser. Je tiens d'un bon ingénieur des chemins de fer que ce chemin, au lieu d'avoir une longueur de 1,400 milles, mesurera en réalité 1,800 milles au moins en suivant les courbes.

Allant vers l'est j'arrive à cette autre section du chemin, qui est l'objet de prédilection du ministre des Finances. La plus forte pente de l'Intercolonial tant décrié est de 744 pieds au-dessus du niveau de la mer. Sur le chemin de fer de Témiscouata la pente la plus élevée est de 1,350 pieds et cependant une locomotive peut y traîner plusieurs wagons de marchandises à la fois. Quelqu'un de vous, messieurs, a-t-il examiné le profil du nouveau tracé au comité des chemins de fer? Il vous indiquera que la pente la plus élevée est de 1,424 pieds. Ce chemin de fer, qui, au dire du député de Norfolk-nord, sera aussi bon qu'aucun autre sur ce continent devra gravir une élévation de 1,424 pides, et cependant le chemin de fer de Témiscouata est condamné comme impraticable, à cause d'une pente de 1,350 pieds, et la pente la plus élevée sur l'Intercolonial n'est que de 744 pieds, soit la moitié de la plus élevée sur la nouvelle ligne. Je crois qu'une charge de deux mille tonnes sur cette élévation, comme l'a dit l'honorable député de Norfolk-nord, sera un peu lourde pour n'importe quelle locomotive. On pourra se compter heureux si l'on peut y faire passer une charge de 200 tonnes. A partir d'Edmundston sur la rive ouest de la rivière, le pays est irrégulier. Le chemin de fer devra traverser les rivières à angle droit.

En réalité il devra descendre au niveau de la rivière Saint-Jean, puis gravir des hauteurs de 1,200 pieds ; et je n'ai pas besoin de dire aux experts—même le ministère, qui n'y connait rien, doit pouvoir en juger—ce que cela signifie. Au Nouveau-Brunswick il devra traverser plusieurs cours d'eau, affluents de la rivière Saint-Jean, à angle droit. Il devra traverser les rivières Green, Quisibis, Seegras, la Grande et la Petite Rivière et la rivière au Saumon, toujours à angle droit, et descendre à la rive ouest de la rivière Saint-Jean. Les messieurs de l'autre côté de la Chambre qui parlent de cette route n'en connaissent rien. C'était plutôt pour rire que l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) nous a dit qu'il l'a parcourue en sa qualité de ministre des Travaux publics du Nouveau-Brunswick. Cela pouvait être tout au plus comme chasseur ou pêcheur et pas autrement, car il n'y a pas de chemins. Puis nous rencontrons un grand obstacle, la rivière Tobique et le plateau Tobique. Les constructeurs du Pacifique Canadien ont-ils fait passer leur chemin de fer par le plateau de Tobique? Non. Avant de se rendre là ils ont traversé la rivière Saint-Jean pour remonter par la rive ouest de cette rivière

qu'ils ont de nouveau traversée aux Grandes Chutes, plutôt que de traverser ce district montagneux. Quelques-uns des experts professionnels et scientifiques glissent pardessus ces élévations comme s'ils étaient en traînes sauvages, et de fait, on trouve dans ce pays un grand nombre d'élévations de terrain qui se prêteraient mieux à l'établissement de glissoires qu'à la circulation de trains de 2,000 tonnes. En disant cela je ne veux pas décrier le Nouveau-Brunswick. J'ai une aussi haute opinion de cette province que n'importe qui. J'y suis né, et avec cela je suis un vrai Canadien. Mais si je tiens ce langage, c'est que je veux que le peuple en ait pour la valeur de son argent si c'est son argent qu'on dépense. Je m'inscris en faux contre une dépense de millions de dollars faite dans le seul but de satisfaire quelques partisans du gouvernement. Le ministre des Finances dit la vérité, quelquefois du moins : il nous a dit la vérité en affirmant que ce n'était pas un chemin commercial, mais un chemin politique. Nous le savions déjà. Si c'était un chemin commercial, le gouvernement le ferait descendre par la rive ouest de la rivière Saint-Jean jusqu'à Saint-André. Tous les arpentages démontrent que c'est le vrai tracé si l'on veut une ligne transcontinentale par le chemin le plus court entre l'Atlantique et le Pacifique. Elle est plus courte de cinquante milles que toute autre route possible et rapprochera le terminus du chemin de fer de soixante à soixante-dix milles de l'océan. La ville de Saint-André a un port magnifique, il n'y en a pas de meilleur au monde ; le port de Letang n'est pas moins bon et il est tout aussi accessible; mais ce n'est pas cela qui préoccupait ces messieurs lorsque fut établi le tracé du chemin de fer. Pour eux la question était de savoir combien de députés ils pourraient bien ramener ici comme résultat de cette dépense. Pour sûr, M. l'Orateur, si on avait institué une commission, toute autre eût été la direction que le tracé aurait prise. Cela aurait pu être une petite déception pour le député de Westmoreland, mais il n'y a pas de doute que cela eût valu mieux pour ceux qui voulaient transporter du grain de l'ouest. Ils devraient être prêts à recommander la voie la plus courte, la seule voie transcontinentale qu'il soit possible de construire avec quelque chance de succès.

Je descends la rivière jusqu'à Tobique et je veux aller un peu plus loin. De Tobique à Chipman, d'après le député de Westmoreland, le chemin traversera un pays richement boisé. Si jamais l'honorable député a passé par là—je ne crois pas qu'il y ait jamais été, même à la chasse ou à la pêche—il doit savoir que la ligne sera perdue dans ce qu'on appelle les montagnes Pelées (Bald Mountain) ainsi nommées parce qu'il n'y a pas d'arbres du tout. Et malgré cela l'honorable monsieur dit à cette Chambre qu'il a parcouru ce pays et qu'il le connaît.

Il n'y a qu'une chose à mettre en parallèle avec cette affirmation, c'est la sympathie de l'honorable monsieur pour les pauvres gens de la vallée de Gaspereau. Il écrira une seconde Evangeline pour faire concurrence a la description des épisodes de la vallée de Gaspereau, par Longfellow. S'il y avait là du bois de commerce, un simple regard sur la carte du Nouveau-Brunswick suffirait à faire comprendre que le chemin de fer n'en transporterait jamais un morceau. Le Nouveau-Bruswick a trop de cours d'eau, et tout le monde sait que les voies fluviales l'emporteront toujours sur les chemins de fer, surtout si les rivières qui servent au flottage sont courtes, comme c'est le cas au Nouveau-Brunswick. De sorte que l'idée de faire servir ce chemin de fer à la colonisation est une absurdité, puisque cette région n'est pas propre à la colonisation. Il y a une section du Nouveau-Brunswick qui pourrait être utilisée dans ce but, mais le chemin de fer proposé ne passe pas là, il est probable que ce tracé n'aurait pas satisfait l'honorable ministre des Finances. Il n'y a pas longtemps le député de Westmoreland joua dans cette Chambre un rôle important. Il voulut rivaliser avec le grand comédien Joseph Jefferson. Après une longue discussion à propos des deux chemins et après avoir reçu une bonne volée de mon honorable ami le député de King (M. Fowler), il sortit de son rêve. Il dit qu'il avait rêvé à cela, et qu'au lieu d'aller tout droit à Moncton, il dirigerait le chemin sur Chipman, pour accommoder Saint-Jean ; mais il ne fit cette proposition qu'après avoir été battu, et bien battu dans cette affaire par le député de King. Chipman n'a pas besoin de ce chemin de fer, mais certaines personnes en ont besoin. Les amis de l'honorable député de Westmoreland ont des intérêts dans un chemin de fer local, et on pense que ce chemin de fer sera mis sur le dos du Grand-Tronc-Pacifique ou du chemin de fer du gouvernement. Voilà l'intérêt particulier qui pousse l'honorable député à amener le chemin de fer jusqu'à Chipman. Au Nouveau-Brunswick il a besoin de l'appui d'un honorable monsieur qui est intéressé dans ce chemin de fer particulier, que la compagnie veut prolonger jusqu'à Frédéricton. Pour motiver le choix de ce tracé il invoque les magnifiques ressources minières de cette partie du Nouveau-Brunswick, qui seront exploitées grâce à la construction de ce chemin de fer. Seulement les malheureux qui ont dépensé leur argent pour exploiter ces ressources minières n'ont encore rien remis dans leurs goussets. J'espère que dans l'avenir on découvrira des mines qui donneront du profit. Entre autre choses il a parlé de la magnifique région houillère qu'il ouvrira, mais il doit savoir que nous avons de magnifiques voies fluviales dans cette province, et que tout le charbon est transporté par la rivière Saint-Jean à partir de la tête du lac Grand. Sans doute entre Chepton et Moncton s'étend un beau pays

bien propre à la construction d'un chemin de fer, mais il n'a aucun port convenable pour les transatlantiques, aucun port pouvant servir de terminus à un chemin de fer transcontinental.

On nous a parlé de lignes rivales, mais il est évident que les honorables députés qui parlent des avantages de la concurrence sont incapables de voir la différence entre la construction par différentes compagnies de lignes rivales et celle faite par le gouvernement, qui établit une ligne pour faire concurrence à celle qu'il possède déjà. Quel objet peut-on avoir en vue en construisant une ligne pour faire concurrence à une autre qui a coûté $70,000,000 au pays? C'est à cette concurrence par un nouveau chemin de fer du gouvernement contre l'Intercolonial que nous nous opposons. Je me dispenserai de combattre l'argument du ministre de l'Intérieur relativement au transport du grain. Si je demeurais au Manitoba ou dans les Territoires, j'enverrais son discours à chaque électeur de ces sections pour montrer sur quelle base restreinte le ministre de l'Intérieur peut fonder une conclusion étendue. Il choisit une circonstance exceptionnelle fournie par le chemin de fer du Canada-Atlantique, il prend le tarif le plus bas que cette compagnie ait jamais exigé, et plus bas que celui de toute autre compagnie, d'après les experts, et sur le trafic—dû à des circonstances exceptionnelles—il appuie sa prétention qu'on pourra transporter du grain par la rive nord du lac Supérieur.

Si un ministre de la couronne ne peut pas donner de meilleurs arguments que ceux-là pour justifier une politique qui entraînera une dépense de millions de piastres, il fait mieux de cesser de la défendre. Et le meilleur moyen de faire condamner cette politique serait de répandre partout son discours sans y ajouter de commentaires. Ce seul argument suffirait pour convaincre chaque électeur que l'honorable ministre parlait de choses qu'il ne connaissait pas, ce qu'il a admis d'ailleurs dans son discours du 27 mai. Je ne suis pas prêt à dire qu'on ne transportera pas de grain par cette voie. Il peut s'en transporter tant soit peu, dans des circonstances exceptionnelles. Au bord de l'Atlantique un vaisseau apporte quelque fois du sel comme lest, mais parce qu'un vaisseau, à défaut de cargaison, apporte du sel comme lest, on ne peut pas se baser là-dessus pour établir le taux du fret. C'est le même cas pour le ciment de Portland. Le ciment de l'ouest a peu de débit dans les provinces maritimes, parce que les vaisseaux y apportent du ciment de Portland comme lest. S'il nous fallait suivre l'exemple du ministre de l'Intérieur, nous calculerions qu'un vaisseau chargé de sel ou de ciment comme lest, pourrait transporter une cargaison aux mêmes conditions.

Quand au coût du chemin de fer, nous avons une estimation du ministre des Finances et une autre de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, avec cette différence que la première était l'œuvre d'un homme qui basait ses évaluations sur des ouï-dire, tandis que l'autre était celle d'un homme connaissant le sujet. Le 27 mai le gouvernement avouait, dans son rapport au comité du Conseil privé, qu'il ne savait rien et qu'il nommerait des experts pour se renseigner. Le 27 mai leurs plumes n'étaient pas sorties, mais elles ont poussé depuis, et aujourd'hui elles sont prêtes à être arrachées, au dépens du pays, bien entendu ; et elles le seront. En réponse au défi lancé de ce côté-ci de la Chambre, pas un seul ministre ne pouvait indiquer à dix millions de piastres près le coût du chemin de fer proposé. La raison est évidente. Ceux qui ne savent rien ne peuvent rien dire. S'ils avaient nommé une commission, ils auraient pu découvrir quelque chose. Nous ne sommes pas particulièrement opposés à ce chemin de fer, mais nous réprouvons la tentative d'engager le pays dans une entreprise à laquelle le gouvernement, de son propre aveu, ne comprend rien.

Le ministre des Finances a préparé le document, qui a été accepté par tous ses partisans, y compris même l'honorable député de Brant (M. Heyd). Il débute par la déclaration que nous avons un excédent. Cette déclaration me fit de la peine pour l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Il y a seulement quelques années, l'honorable ministre déclara que c'était un crime, une affaire outrageante que d'avoir un excédent ; et la nouvelle annoncée par son collègue qu'il y en avait un de plus de $13,000,000 doit avoir été pour lui une potion de fiel et de vinaigre. Je m'attendais à voir ses cheveux se dresser d'horreur ; mais le ministre des Finances répéta que nous en avons un, que nous en aurons un plus grand dans l'avenir, et l'honorable ministre du Commerce ne se dérangea pas et conserva son attitude placide.

Je m'attendais à le voir tressailler d'indignation et lancer des malédictions à son collègue——

Un DEPUTE : S'il faisait cela, il perdrait sa position.

M. GANONG : Sans doute. Il a été prévenu par le premier ministre de tirer dans une certaine direction, sinon il perdrait la place qu'il occupe et qui, d'après lui-même, n'aurait jamais dû être créée. Il est évident que cet excédent ennuyait beaucoup le ministre des Finances, et il vint à la conclusion que pour s'en défaire il fallait en donner une partie. Il commença par dire qu'on pouvait construire tout le chemin depuis Winnipeg jusqu'à l'ouest—c'est-à-dire qu'on pourrait adopter ce garçon à cheveux roux, ce qui n'exigerait que $2,334,575 de l'excédent. Regardant autour de lui, il constata qu'on pouvait se charger de deux nourrissons représentant le chemin de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton, et que leur entretien ne coûterait au pays que $11,066,882. Il découvrit en même temps—ce fut une étrange

trouvaille—que ces deux nouveau-nés devaient être des jumeaux. Il dit : Cela coûtera $324,246 pour en faire des frères siamois en reprenant le pont de Québec qui appartient à nos amis. Et avec cela il nous restera encore un excédent, car nous disposons de $13,725,703.

Un DEPUTE : Et deux sous.

M. GANONG : N'oublions pas cela. Où l'honorable monsieur a-t-il pris ses chiffres ? Il a un actuaire. Je n'ai jamais eu d'actuaire dans mon commerce. Si j'en avais eu un il y a trente ans, je serais peut-être aussi riche que les Cox et bien d'autres. A quoi bon aller plus loin ? Pourquoi ne pas donner à ce monsieur $13,725,703—et deux sous—lui laisser construire le chemin, le posséder et l'exploiter ? On éviterait ainsi au pays une grande dépense et l'embarras de l'administration. Je propose même qu'on double cette somme s'ils veulent construire la ligne, en être propriétaires et l'exploiter, et le pays y gagnerait en comparaison de ce contrat. Il y a quelque chose d'étonnant dans ces calculs financiers. Il est beau d'apprendre par un actuaire que l'exécution de ce contrat coûtera tout juste $13,725,703—et deux sous. Nous ne saurions trop nous réjouir de ce que le ministre des Finances a un actuaire. Le Grand Tronc-Pacifique devrait en avoir un. Voyons comment cela fonctionne. Voici un extrait des Débats du 13 mai dernier. C'est une réponse du ministre des Finances à une question du député de Bellechasse (M. Talbot). L'honorable député de Bellechasse a tant soit peu changé d'idée. Il avait un projet de son cru, mais on le lui a arraché des mains, et aujourd'hui il est prêt à se conformer aux désirs du premier ministre. Le ministre des Finances dit :

Lors de la Confédération le Grand Tronc devait à la province du Canada, d'après les comptes de cette province, $25,607,393.53 et ce montant fut repris par le Dominion comme une valeur, et figure encore à ce titre dans l'actif du Dominion pour ledit montant, ledit chemin de fer n'ayant jamais fait de paiement sur la dette en question.

" Figure encore " comme actif, quand tout le monde sait qu'il n'a aucune valeur. Alors pourquoi ne pas le biffer? Voyons quelle serait la solution si le ministre des Finances proposait ce problème à son actuaire. Le 1er juillet 1867, le montant était de $25,607,393.53. Calculons l'intérêt à 5 pour 100 jusqu'à 1877 ; à 4½ pour 100 de 1877 à 1887; à 4 pour cent de 1887 à 1897 ; et à 3½ pour 100 depuis 1897 jusqu'aujourd'hui, computé, semi-annuellement, étant à peu près l'intérêt payé par le gouvernement lui-même, quel chiffre obtiendrait-on, croyez-vous ? Environ $118,000,000. Cette opulente corporation, cette forte compagnie qui vient nous faire tant de bien, est endettée envers le pays de $118,000,000—dette aussi indisputable que celle de n'importe quel particulier. Si le gouvernement avait dû au Grand Tronc $25,607,393.53 le 1er juillet 1867, quel serait le résultat aujourd'hui ?

L'actuaire aurait fait ses calculs et dit : Vous nous devez $118,000,000. Et nous acceptons la garantie de cette compagnie, qui nous doit déjà cette somme énorme. Ceci donne une idée des talents financiers de ce gouvernement d'affaires formé par la réunion de tous les talents des diverses provinces. Le ministre des Finances peut construire des chemins de fer—ce ne sera pas difficile pour lui, si ses amis veulent payer ce compte. D'après ses propres chiffres, il peut construire huit chemins de fer transcontinentaux et avoir encore un surplus, s'il veut seulement faire payer ce que le Grand Tronc nous doit. Cette dette est peut-être une des raisons qui les fait renoncer au désir d'acquérir de nouvelles propriétés, de crainte que les Canadiens ne les obligent de payer leurs dettes. Après cela, on peut s'attendre à ce que les actuaires fassent des affaires d'or. Remarquez que ce raisonnement n'est pas de moi ; il est du ministre des Finances, de celui qui administre depuis six ou sept ans les finances du pays. C'est le raisonnement d'un expert authentique, compétent, expérimenté et professionnel en fait de chemins de fer—depuis la signature du contrat, mais qui avant ce temps-là n'en savait rien. Cet argument, lancé d'abord par le ministre des Finances, a été répété, comme je l'ai dit, à la perroquet, par tous les orateurs de l'autre côté de la Chambre. Nous en avons cependant un parmi eux qui a fait mieux que cela. Il ne veut pas se laisser surpasser même par le ministre des Finances. Je veux parler de l'honorable député de King (M. Hughes) qui a calculé que le coût de la construction de ce chemin de fer depuis les rives boueuses de la rivière Peticodiac, jusqu'à Port-Simpson, ne nous coûterait que vingt sous par tête. Les messieurs de l'autre côté qui se piquent d'avoir au moins du bon sens, sont-ils prêts à accepter une semblable affirmation ? Auront-ils l'audace de se présenter devant des électeurs intelligents et d'essayer de leur faire avaler de parilles pilules ? J'espère que oui, car ils recevront ce qu'ils méritent. Depuis que le ministre des Finances s'est lancé dans les calculs d'actuaire, je reste surpris du changement qui s'est opéré chez lui. Il y a quelques années il favorisa l'établissement des chemins de traverse et de forêt. Il avait des vues simples, alors. Aujourd'hui, il n'est pas en peine pour accorder une prime protectrice pour contribuer, à ce qu'il dit, à l'établissement d'une industrie du fer assez grande pour couvrir la moitié d'un township. Ses idées se sont développées. Ce sont de belles perspectives. J'espère que si la Providence rend au pays le mavais service de maintenir l'honorable ministre dans sa situation actuelle, il évoluera dans une autre direction. Il s'occupera de son travail d'actuaire et nous donnera un état des pertes de travail et de ca-

pital causées par ses erreurs sur la question du tarif, il montrera où a été perdu l'argent, qui aurait suffi pour construire deux chemins de fer transcontinentaux, si nous les avions désirés. J'espère sincèrement que le gouvernement reviendra sur les plongeons qu'il vient de faire. Il a suivi les conservateurs dans une foule de bonnes choses. J'espère qu'il continuera à suivre la politique du parti conservateur sur la question du tarif telle que définie par le chef de l'opposition. S'il en agit ainsi, il fera preuve d'un patriotisme plus élevé que celui qui remplit les goussets des amis politiques.

On ne peut pas accuser la gauche d'être contre un projet judicieux d'amélioration des voies de transport. Ce que nous réclamons c'est une étude sérieuse de tout projet soumis, au lieu d'un saut dans l'obscurcité dont le ministre des Finances nous a parlé. Nous sommes d'avis que le chef de l'opposition a proposé un plan vraiment national. Il protège l'intérêt public en évitant la grosse dépense proposée par l'autre projet sans étude convenable. Il économise l'argent du peuple, il donne au peuple le contrôle des taux de transport, ce qu'ils ne peuvent jamais espérer avec le projet du gouvernement. Il donne à l'ouest ce dont il a besoin avec plus d'économie et d'efficacité que la politique proposée par le gouvernement, savoir : une entreprise qui permettra de transporter le grain de l'ouest par des voies canadiennes, ce qu'on ne pourra pas faire avant six ou sept ans avec le plan soumis.

La politique du chef de l'opposition permettra de transporter les produits par un chemin de fer du gouvernement aux ports de mer de l'est du Canada. C'est une conception patriotique, car ce sera la voie populaire, construite avec l'argent du peuple, administrée par le peuple, plutôt qu'une contribution de $125,000,000 pour créer une corporation étrangère distincte sur laquelle le gouvernement n'exercera aucune autorité.

M. MARCIL (Bonaventure) : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Sur la proposition du ministre des Postes (l'honorable sir William Mulock) la séance est levée à 12.05 du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 21 août 1903.

La séance s'ouvre à 11 heures.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. L. N. CHAMPAGNE (Wright) : M. l'Orateur, je demande permission de proposer que le sixième rapport du comité spécial chargé de contrôler le compte rendu officiel des " Débats " soit adopté avec la modification faite à la troisième clause, qui se lit comme suit :

Que les secrétaires des sténographes officiels, qui reçoivent actuellement $3 par jour pour leurs services, soient placés sur le même pied que les commis de la session, c'est-à-dire, qu'il leur soit alloué $4 par jour, à dater du commencement de la présente session.

Je propose que cette partie soit modifiée de façon à se lire ainsi :

Que les secrétaires des sténographes officiels qui ont été employés durant la présente session et qui ont reçu $3 par jour pour leurs services, reçoivent $3.50 par jour, pour le temps qu'ils ont été ou seront employés, et que cette augmentation date du commencement de la présente session.

Cette modification a pour objet de répondre au cas d'un employé qui a été au service d'un des sténographes à titre de clavigraphiste depuis le commencement de la session jusqu'au 1er juillet, et qui a été remplacé depuis ce temps-là par un autre. On m'a fait remarquer que la troisième clause du rapport, telle que rédigée, permettrait au remplaçant de bénéficier de l'augmentation accordée depuis le 1er juillet jusqu'à la fin de la session, tandis que l'autre, qui a servi depuis le commencement de la session jusqu'au 1er juillet ne toucherait que $3 par jour. C'est pour obvier à cela que l'on suggère cette modification. Le comité recommande dans le rapport que les appointements des clavigraphistes soient portés de $3 à $4 par jour. Cependant, le gouvernement—je ne crois pas être indiscret en disant que c'est par l'entremise du ministre des Finances et de l'Orateur de la Chambre—m'a représenté qui si la somme de $4 par jour n'était pas excessive, elle constituait une exception à la règle en vertu de laquelle les autres commis de la session sont payés. Je demande donc que le rapport soit modifié jusque-là, de façon à ce que ces employés touchent $3.50 par jour. Je propose que le rapport soit adopté avec cette modification-là.

Le MINISTRE DES FINANCES : On peut toujours se demander jusqu'à quel point il est permis de présenter à la Chambre, et ainsi rédigée, une motion qui comporte une question d'argent; mais je crois que la Chambre a pris l'habitude de permettre la présentation de ces rapports non pas comme si c'était définitivement des rapports, mais à titre de recommandations qui, pour avoir effet, doivent provoquer, au préalable, l'inscription au budget d'une somme suffisante pour couvrir la dépense additionnelle. Je crois que mon honorable ami ferait mieux de demander que les appointements des employés dont il s'agit fussent mis sur un pied d'égalité avec ceux des commis de la session, et cela, sans mentionner aucune somme. Il y a une échelle régulière des appointements payés aux commis de la session.

Aux commis ordinaires, on accorde $3 ; à ceux qui sont qualifiés comme clavigraphistes, $3.50, et $4 à ceux qui sont qualifiés comme sténographes et clavigraphistes. Il me semble que la règle générale devrait s'appliquer au présent cas afin que tous ces messieurs qui ont même qualité que les commis de la session reçoivent les mêmes appointements. Je comprends que ces nominations ne sont faites ni par la Chambre, ni par le comité ni par l'Orateur, et je crois que les employés qui doivent être soumis à cette règle devraient être nommés, soit par l'Orateur comme représentant la Chambre, soit par le comité des débats. Je ne m'oppose pas à la motion, pour le moment, mais je crois qu'il devrait être entendu que lorsqu'une motion de ce genre est adoptée, elle devrait être considérée comme une recommandation et non pas nécessairement comme règlant d'une façon définitive la question qui y a donné lieu. Il n'est pas facile de déterminer quelle est la règle générale concernant les questions d'argent, mais je suis porté à croire que si l'on voulait raisonner strictement, on pourrait s'opposer à plusieurs de ces rapports. Je n'ai pas d'objection à ce que la motion soit adoptée, pourvu qu'elle ait le sens d'une recommandation.

M. SPROULE (Grey-est) : Je suis bien d'avis, moi aussi, qu'il ne peut se faire de dépense de deniers que sur la recommandation du gouvernement et avec l'assentiment de la Couronne, et, naturellement, c'est à la Chambre de dire si, oui ou non, elle fera droit à la demande. Quant aux nominations, je crois qu'elles devraient être faites par l'Orateur ou par le gouvernement, et non par un comité quelconque de la Chambre. Ce fut toujours mon opinion, et c'est pour cela que j'en parle maintenant.

La motion est adoptée.

RAPPORT.

Rapport du surintendant des assurances du Dominion pour l'année finissant au mois de décembre 1902.

ACTE DES GRAINS DU MANITOBA—MODIFICATION.

La Chambre se forme en comité sur le bill n° 232, tendant à modifier l'Acte des grains du Manitoba, de 1900.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce bill a été complété en comité il y a une couple de semaines, mais on a laissé de côté, pour que j'en prisse connaissance, un amendement proposé par mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd), afin de soumettre le commissaire des grains à l'obligation de télégraphier aux différents endroits du pays, et cela tous les jours, les prix du grain. Je n'étais pas prêt à traiter alors cet amendement, parce que je n'avais pas les renseignements suffisants, mais j'ai prévenu mon honorable ami que je m'en occuperais bientôt. D'après les informations que j'ai obtenues, je trouve que cet amendement ne pourrait être mis à exécution. Le Commissaire des grains, à qui j'ai pris soin de le soumettre, a télégraphié aux gérants des compagnies de chemins de fer des états de l'Union Américaine, où l'on cultive le blé, il a télégraphié aussi aux chambres de commerce et aux Commissaires des grains, et on lui a répondu que cette pratique est inconnue aux Etats-Unis et considérée comme impossible. Elle serait certainement impossible ici, parce que nous ne pouvons pas nous procurer le prix officiel, n'ayant pas de bureaux publics où les prix officiels soient mis à l'affiche. Je propose que le bill soit rapporté.

M. BLAIN : Vu l'absence de l'honorable député de Macdonald, l'honorable ministre consentirait-il à laisser le bill en suspens jusqu'à lundi ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois m'absenter demain et je ne m'attends pas à revenir ici pendant cette session. J'ai déjà laissé le bill en suspens plusieurs jours, parce que mon honorable ami de Macdonald n'était pas présent. Cependant, son absence n'y fait rien, attendu qu'il a laissé cet amendement entre mes mains afin que je puisse dire s'il est praticable ou non.

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

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

On continue le débat sur la motion de sir Wilfrid Laurier demandant que la Chambre se forme en comité pour délibérer une certaine résolution présentée par rapport à la construction d'un chemin de fer transcontinental national.

M. CHARLES MARCIL (Bonaventure) : M. l'Orateur, pour les nations comme pour les individus il y a des jours qui font époque. C'est le cas pour notre pays actuellement. Le parti libéral est sur le point d'inscrire dans le recueil de nos statuts, moyennant la co-opération et l'approbation du peuple canadien, une loi dont le préambule se lit ainsi :

Afin d'assurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire avec le plus grand avantage, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant que l'on commence les travaux de construction, et que lesdits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie ; et, dans le cas de désaccord entre ces ingénieurs quant aux devis ou aux travaux, le point en dispute sera décidé par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre à être

choisi de la manière réglée par la clause quatre du présent contrat.

S'il est une chose qui se recommande à l'approbation de tout vrai Canadien, quelle que soit la partie du pays d'où il vient ou quelle que soit son origine, c'est la politique qui consiste à travailler dans toute la mesure de nos forces au développement et au progrès de ce pays.

M. l'Orateur, on estime que la vie de l'homme dure soixante-dix ans ; or, notre jeune nation n'est pas encore arrivée à l'âge qu'atteignent généralement les individus, et il n'y a guère plus de trente-cinq ans que les hommes de génie qui présidaient alors aux destinées du pays discutaient l'à-propos de l'établissement d'une route transcontinetale. Nous suivons aujourd'hui leurs traces ; nous nous préparons à démontrer que la leçon qu'ils nous ont donnée n'a pas été inutile. Depuis 1871, époque à laquelle on discuta pour la première fois la construction d'une ligne transcontinentale, et depuis 1885, époque à laquelle cette ligne fut ouverte au public, le Canada a accompli des progrès sans précédent dans son histoire, et force nous est aujourd'hui de faire face à l'absolue nécessité de construire une deuxième route transcontinentale. Cette question nous est soumise en temps opportun, au moment où les esprits dirigeants du commerce, venus de toutes les parties de l'empire britannique, se réunissent dans la métropole pou délibérer les questions qui se rattachent au progrès et au développement de cet empire dont le Canada est aujourd'hui une des parties si importantes. Ces délégués des diverses parties de l'empire britannique quitteront bientôt Montréal pour se rendre jus qu'au littoral du Pacifique. Au cours de leur voyage à travers ce pays, ils recevront une leçon de choses, ils verront ce que le travail, la patience et la persévérance peuvent accomplir en quelques années.

Ce qui s'est passé au Nord-Ouest en ces quinze dernières années est de nature à justifier le préambule du présent bill. Qu'on me permette à ce propos de citer ici les paroles d'un journaliste distingué qu'un journal de Montréal a rapportées. Voici en quels termes il s'exprime au sujet de l'avenir et de l'état actuel du Nord-Ouest :

Même dans son état actuel de développement partiel, le Canada donne une assez juste idée de ce qu'il pourra produire en fait de produits alimentaires, puisque la somme de ces produits que nous avons exportés l'année dernière représente un peu plus de la moitié de la valeur totale de nos exportations à l'étranger. L'an dernier, le chiffre total des exportations canadiennes a été de $211,640,286, et les produits alimentaires représentaient à eux seuls $109,326,319, les principales exportations de produits alimentaires se répartissant comme suit : grain, $32,-751,400 ; fleur et farine, $4,369,781 ; fromage, $19,-870,072 ; poisson, $14,187,070 ; animaux destinés à l'alimentation, $12,342,489 ; viandes, $14,161,565. Après avoir nourri ses cinq millions et demi d'habitants, le sol canadien a encore donné un excédent représentant plus de cent millions de dollars. La Grande-Bretagne a importé pour $81,961,000 de ces produits, et les Etats-Unis, pour $5,023,000. La seule récolte du blé a été de 98,654,000 boisseaux, soit de 38,000,000 de boisseaux plus considérable que celle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et de 55,000,000 plus considérable que les récoltes réunies de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de la Tasmanie. La province d'Ontario qui, de longues années durant, occupa le premier rang sous le rapport de la production du blé, est maintenant reléguée au second rang, puisque, l'année dernière, elle n'a produit que 26,904,000 boisseaux, tandis que le Manitoba en a produit 54,750,000. Et la charrue n'a encore sillonné qu'une infime partie de l'Ouest canadien. Le Manitoba et les trois territoires de l'Assiniboïa, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont une superficie de 270,000,000 d'acres, dont 135,-000,000 d'acres de bonne terre susceptible de produire d'abondantes moissons. De ces 135,-000,000 d'acres, il n'y en a que 4,000,000 en culture. Les autres 131,000,000 d'acres sont encore couverts de prairies dont les ondulations semblent inviter les habitants de l'est où la population est plus nombreuse, et plus particulièrement encore ceux des centres des vieux pays, dont la population est plus dense encore, à venir s'emparer du sol. Il y a ici une règle de proportion à établir. Avec leurs quatre millions d'acres de terre en culture, le Manitoba et les trois territoires comptent une population de 391,000 habitants ; quel sera le chiffre de la population lorsqu'on aura mis en culture la moitié des terres arables ? Il sera de six millions et demi d'habitants, soit d'un million de plus que le chiffre actuel de la population du Canada tout entier. Tout ceci ne donne qu'un faible aperçu de ce qui pourra se produire, grâce au développement des ressources agricoles du Canada.

Ce que nous avons actuellement sous les yeux suffit amplement à justifier les dispositions du préambule du bill dont nous avons à nous occuper. Allons-nous nous croiser les bras et permettre que cette région de l'ouest soit envahie, comme elle l'a été cette année, par 100,000 immigrants, c'est-à-dire par plus d'immigrants qu'il ne nous en est venu durant les vingt années qu'à prévalu la politique dite nationale ? Allons-nous permettre que ces gens s'emparent de notre sol et se rendent maîtres de l'ouest canadien comme d'autres avant eux se sont rendus maîtres de l'ouest américain? Devons-nous nous contenter de notre système actuel de canaux, de nos moyens actuels de communication par chemin de fer? Et nous qui n'avons pas cessé, depuis cinq ans, d'entendre nos hommes publics réclamer l'amélioration des routes fluviales et maritimes du Canada, l'avancement de notre pays dans la voie du progrès, et demander qu'il soit tenté de sérieux efforts dans le but de développer nos inépuisables ressources, allons-nous rester inactifs pendant que d'autres sont à l'œuvre? Je regrette que la politique du parti conservateur, du parti qui a sans doute largement contribué au développement du pays ; je regrette, dis-je, que la politique de ce parti soit aujourd'hui réduite aux proportions que l'honorable chef de l'opposition lui a assignées en cette

Chambre. Je n'hésite pas à le dire, cette politique est indigne du parti conservateur. Si sir John Macdonald et sir Charles Tupper étaient encore de notre monde politique, eux qui furent vraiment les initiateurs du premier chemin de fer transcontinental, ils n'agréeraient pas une telle politique ; loin de là, ils se joindraient à la majorité de la nation canadienne pour réclamer la construction d'un deuxième chemin de fer transcontinental, seule conséquence naturelle de l'établissement de la première ligne. En terminant ses observations, l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) s'est exprimé en ces termes :

Voilà, M. l'Orateur, une esquisse de la politique que je voudrais voir triompher de préférence à celle dont le gouvernement se fait le protagoniste. C'est une politique basée sur un espoir constant, une confiance illimitée en l'avenir de ce pays ; une politique destinée à contribuer dans une très large mesure au développement rapide du Canada dans les quelques années à venir ; une politique qui, je l'espère, n'est pas indigne du grand parti qui a fait du Nord-Ouest une partie du Canada, qui a relié entre elles les diverses provinces du Canada au moyen d'un chemin de fer dont le parcours s'étend de l'Atlantique au Pacifique, du parti qui n'a jamais cessé de se réclamer d'une politique nationale, non seulement dans l'intérêt de notre industrie, mais aussi dans celui de la solution de notre important problème du transport.

M. l'Orateur, si je suis un des membres les plus humbles de cette Chambre, je crois néanmoins, parlant au nom de la population dont je suis ici le mandataire, au nom du collège électoral que des membres du parti conservateur ont représenté en cette enceinte durant de longues années, je crois, dis-je, traduire le sentiment des conservateurs de mon comté en affirmant que la politique que la gauche préconise aujourd'hui en cette Chambre est indigne du passé du parti conservateur. On nous dit que le temps est venu où le Canada doit affronter les difficultés qui surgissent sur son chemin ; où il doit choisir la route que devront suivre ses produits pour arriver au bord des deux océans, pour se rendre en Angleterre et en Asie ; où il lui faut choisir entre les routes canadiennes et les routes américaines. La Chambre a déjà débattu la question du transport sous chacun de ses aspects ; tout ce qui se pouvait dire en faveur de nos moyens de transport par eau et par chemin de fer, nous l'avons entendu ; et après tout ce débat, après cette étude des divers aspects de la question, la Chambre est pour ainsi dire unanime à convenir que notre système de transport, tant par eau que par chemin de fer, n'est pas à la hauteur de notre époque, qu'il n'est pas ce qu'il devrait être.

Et, cependant, le chef du parti conservateur vient nous dire aujourd'hui que nous devons nous contenter de ce que nous avons ; que nous devrions utiliser l'Intercolonial, chemin de fer que nous avons construit pour des fins politiques et militaires au coût de $70,000,000, et dont l'exploitation nous revient, en chiffres ronds, à $20,000,000 ; que nous devrions construire un embranchement à partir de la jonction Jacques-Cartier, utiliser la ligne du Canada-Atlantique jusqu'à Depot-Harbour, d'où il faudrait construire un prolongement ou utiliser la voie du Pacifique-Canadien jusqu'à Port-Arthur et à Fort-William, puis atteindre Winnipeg au moyen des deux chemins de fer déjà construits, se rendre à Edmonton en favorisant les chemins de fer actuels ou, si c'était nécessaire, le Grand Tronc lui-même, et, enfin, autoriser la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, le Grand Tronc ou le gouvernement à construire une ligne partant d'Edmonton pour aboutir au littoral du Pacifique. Telle est, bien qu'imparfaitement décrite, la politique que prône en ce moment le parti conservateur. Cette politique, le peuple canadien ne saurait l'agréer parce qu'elle n'est pas susceptible de favoriser le développemnt du pays, parce qu'elle tend à maintenir la colonisation dans ses limites actuelles. De plus, cette politique est entachée d'un défaut radical qui devra lui mériter la réprobation unanime de la population canadienne. Le défaut radical de cette politique réside en ce qu'elle laisse dans l'oubli les régions nouvelles des provinces de Québec et d'Ontario, ainsi que celles de l'ouest canadien. L'immense territoire de 70,000,000 d'acres que nous avons dans la province de Québec, cette vaste étendue de terres nouvelles que possède la province d'Ontario, on devra, dit-on, les gratifier d'un chemin de fer de colonisation que l'on construira graduellement, selon que les circonstances l'exigeront—un chemin de fer dont on construira chaque année dix ou vingt milles, comme on fait d'ordinaire dans le cas des chemins de colonisation. Est-ce bien là la politique que le parti conservateur juge digne de notre pays, au début de ce nouveau siècle, au moment où le Canada prend rang parmi les nations et s'élève fièrement à la situation que la Providence lui a assignée sur ce continent ? Cette politique ne dit rien qui vaille à la population de la province à laquelle j'appartiens ; je suis persuadé qu'elle ne répond pas aux aspirations des Canadiens en général, à quelque province qu'ils appartiennent. Cette politique n'étant pas digne de fixer l'attention du parlement, force nous est donc de nous arrêter à celle que le gouvernement a soumise à notre considération.

On nous invite à contribuer à la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental. En ces dernières années, le besoin d'une route de ce genre s'est fait sentir de toutes façons. Le mouvement de l'immigration vers l'ouest suffit à justifier la construction de ce chemin de fer. Qu'on me permette de citer quelques chiffres indiquant dans quelles proportions le flot de l'immigration a envahi les régions de l'ouest. En 1897, il nous est venu 21,000 d'immigrants ; en 1898, 31,000 ; en 1899, 44,000 ; en 1900, 49,000; en 1901-2, 67,000 ; en 1902-3, 125,295. En une seule année, M. l'Orateur, il est allé dans

l'ouest plus d'immigrants que l'Ile du Prince-Edouard ne compte d'habitants. L'augmentation qu'accuse déjà l'immigration nous justifie d'avoir confiance en l'avenir du nouveau transcontinental.

Mais il y a d'autres considérations qu'il importe de ne pas perdre de vue. Le commerce canadien doit être réservé au Canada, et il faut, pour cela, lui ouvrir des débouchés au bord de la mer. Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas en mesure, à lui seul, de répondre aux besoins de notre commerce. Il a été fortement question, à cette session-ci comme à la dernière, de l'embarras du trafic. Nous sommes donc tenus de faire face à la situation, de faire face au devoir qui nous incombe. Faillirons-nous à la tâche qui nous échoit ? J'ai foi en ma patrie, j'estime que notre génération vaut celle qui l'a précédé, et qu'elle sera en mesure de répondre aux exigences du présent. Que demandons-nous à la nation ? Lui demandons-nous, comme fit le parti conservateur lorsqu'il résolut d'ouvrir les régions de l'ouest, de verser dans la caisse du Grand-Tronc-Pacifique une somme de $100,000,000 ou de $125,000,000? Le très honorable premier ministre et le ministre des Finances nous ont déclaré—et nul ne les a encore contredits sur ce point—que la construction du nouveau transcontinental, c'est-à-dire d'un chemin de fer de plus de 3,000 milles de longueur, n'occasionnera au pays qu'une dépense de $14,000,000, soit d'une somme égale à l'excédent d'un seul exercice financier.

Dans ces circonstances, hésiter serait folie de notre part ; hésiter, ce serait nous montrer indignes de la situation que nous occupons à cette heure. L'accroissement constant de la population et des productions de l'ouest suffit amplement à justifier la construction de ce chemin de fer. L'honorable représentant de Charlotte (M. Ganong), qui nous a adressé la parole hier soir, a dit à propos du projet du chef de l'opposition :

> C'est aussi un projet patriotique, puisque le chemin, construit à même les deniers publics, appartiendra au peuple qui en aura la surveillance, tandis que ces $125,000,000 seront versés à la caisse d'une compagnie étrangère pour servir à la construction d'une voie ferrée sur laquelle le gouvernement ne pourra exercer aucun droit de surveillance.

Cette opinion, M. l'Orateur, n'est assurément pas celle qu'entretient le parti conservateur à l'endroit de l'ancienne Compagnie du Grand Tronc. La Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada n'est pas une compagnie étrangère. Ceux qui sont assez âgés se rappellent l'époque où la Compagnie du Grand Tronc était considérée comme une bénédiction pour le pays. Il n'est pas de député de la province d'Ontario qui oserait prendre sur lui de déprécier en cette Chambre la Compagnie du Grand Tronc ; jamais un représentant de la province de Québec ne songerait à le faire. Mon honorable ami de Charlotte était originaire du Nouveau-Brunswick, je présume qu'il n'est pas au fait des nombreux et réels avantages que le Grand Tronc a valu à l'ancien Canada. L'honorable député a affecté un air de mépris pour faire bon marché de $25,000,000 qui furent avancés par le parti conservateur, par les hommes dont il cherche à suivre les traces ; cette avance est restée à l'actif de l'Etat pour empêcher la liquidation de la compagnie, pour prévenir l'insuccès de l'entreprise. Ces $25,000,000 furent avancés au Grand Tronc pour lui permettre de mener à bonne fin son entreprise, et on nous a dit dans le temps que cette avance devait constituer une dernière charge sur le chemin. Bien vrai que cette somme n'a jamais été remboursée, mais je dois dire qu'elle a été avantageusement placée ; aussi est-ce avec satisfaction que la population, et particulièrement celle de la province de Québec, a appris que la réalisation de ce grand projet va être confiée à la Compagnie du Grand Tronc. Il nous semble que nos fils et nos frères, que ceux des nôtres qui ont quitté les vieilles provinces pour aller se créer de nouveaux foyers au Manitoba et dans les Territoires, se sentiront revivre chez eux, au sein de leur patrie, lorsqu'il leur sera donné de voir encore le nom du Grand Tronc inscrit sur les wagons et les locomotives qui circuleront dans ces lointaines contrées. Ils verront en ceci la part de contribution des provinces de l'est au développement de l'ouest, et le seul nom de la compagnie leur fera comprendre que nous avons tenté cette entreprise autant par sympathie pour eux que dans l'intérêt de la partie orientale du Canada. Ce serait une absurdité de penser que le Grand Tronc aurait toujours restreint ses opérations aux seules provinces de Québec et d'Ontario ; un jour devait inévitablement venir où, pénétrant dans les vastes prairies de l'ouest, il traverserait le territoire canadien pour atteindre le littoral du Pacifique. Ce jour-là est enfin venu. Il importe, à notre avis, que les travaux soient commencés sans retard. Il n'en faut remettre l'exécution ni à dix ans, ni à cinq ans, ni même à un an ; il faut qu'on s'y mette tout de suite. Il importe que d'ici à quelques jours le Gouverneur général du Canada sanctionne, au nom de l'un des plus grands souverains qui ont jamais illustré le trône de la Grande-Bretagne, le projet dont la Chambre est présentement saisie. Nous voulons que l'année 1903 soit inscrite en lettres d'or dans l'histoire du Canada. Nous voulons que d'ici à deux ans il y ait 25,000 hommes à l'œuvre entre Moncton et Port-Simpson. Nous voulons que l'ère de prospérité dont nous jouissons depuis sept ans se continue encore pendant au moins sept autres années, c'est-à-dire jusqu'à la complète exécution de ce projet. Telle est notre politique, la politique que nous devons faire prévaloir.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux fut un des premiers à critiquer ici le projet du gouvernement. A venir jusqu'à ces jours derniers, l'opposition n'avait ja-

mais honoré cet honorable député de sa confiance ; depuis six ans que l'honorable député occupe un siège en cette Chambre, je ne crois pas qu'il se soit trouvé un seul conservateur pour rendre hommage au talent de l'ex-ministre.

Depuis six ans, on n'a pas trouvé de termes assez énergiques pour dénoncer sa manière de gérer les affaires de l'Intercolonial. Il suffit d'ouvrir les "Débats" pour constater que tous les députés de la gauche, sans exception, se sont donné la main pour censurer cet honorable député dont le parti conservateur fait aujourd'hui son prophète. Au cours d'un voyage que je fis l'automne dernier en compagnie de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux dans le comté de Ristigouche, qui avoisine celui que je représente, j'ai eu l'occasion d'entendre l'honorable député adresser la parole aux électeurs de ce comté. Sa politique consistait alors dans le prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs en utilisant la ligne du Canada-Atlantique. La politique que préconise aujourd'hui l'opposition n'est pas nouvelle, c'est celle de l'ex-ministre. Force nous est donc de conclure que, n'ayant pas de politique à amener de l'avant, le parti conservateur a dû se rabattre sur celle de l'ex-ministre.

Sans rien penser de mal de nos honorables amis de la gauche, je crois cependant que d'ici à ce qu'on ait dit le dernier mot sur ce sujet, il se trouvera un certain nombre d'entre eux qui, s'ils n'appuient pas ouvertement le projet, s'abstiendront néanmoins de le combattre par leurs discours, de le condamner par leur vote. La gauche compte dans ses rangs des députés qui représentent des divisions électorales de la province d'Ontario, et ces députés savent par expérience ce que signifie la prise en mains par la Grand Tronc d'un projet de la nature de celui-ci. Il y a dans les rangs de la gauche des députés qui ne s'opposeront pas à cette entreprise du moment qu'ils sauront qu'elle est sous les auspices de la Compagnie du Grand Tronc.

M. l'Orateur, je n'entends pas donner beaucoup de développement à mes observations, et je ne me propose pas d'aborder en ce moment les sujets divers compris dans ce débat qui a déjà duré si longtemps et qui menace de se prolonger encore plusieurs jours. Les représentants de la Colombie Anglaise nous ont dit les avantages immenses que la partie septentrionale de leur province retirera de la construction de ce chemin de fer ; ils nous ont parlé des richesses infinies de leur province, ils nous en ont vanté les bois de construction, les forêts, les pêcheries sans rivales au monde ; on nous a entretenus des Territoires du Nord-Ouest, du Manitoba, des provinces d'Ontario et de Québec, mais pour ce qui est de cette dernière, il est certains faits qu'on a passés sous silence. Il y a ici un député que ses collègues ont élevé au rang de chef des conservateurs de la province de Québec ; aux yeux de notre province, cet honorable député est censé être le successeur de sir George-Etienne, Cartier. Or, sir George-Etienne Cartier ne serait pas venu, en 1903, réclamer pour les vastes domaines du nord de la province de Québec la construction d'un chemin de fer de colonisation. Et c'est pourtant à cela que se résume la politique de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Pour moi qui connais le sentiment de la province de Québec, il est certain que celle-ci n'agréera pas une telle politique. Bien que des esprits aveuglés ou mal inspirés aient déclaré par le passé que, de toutes les provinces du Dominion, c'est celle de Québec qui est la plus arriérée, il n'en est pas moins vrai, qu'on ne l'oublie pas, que c'est elle qui construisit à même ses propres deniers le premier tronçon du chemin de fer Canadien du Pacifique. La province mère du Dominion—c'est ainsi qu'il convient de désigner la province de Québec—la province qui fut la première à favoriser la construction d'une ligne transcontinentale au Canada ne marchandera pas son appui au projet du chef vénéré du parti libéral. Je n'hésite pas à l'affirmer : il ne se trouvera pas dans toute la province de Québec une demi-douzaine de divisions électorales pour approuver la politique de l'honorable député de Jacques-Cartier ou celle du parti conservateur ; et s'il n'a pas d'autre politique que celle-là à présenter au peuple à la prochaine élection, mon honorable ami peut compter que le nombre de ses partisans en cette Chambre, aujourd'hui de sept, sera encore plus restreint. Je le répète, j'entends traiter plus particulièrement des choses de la province de Québec. Quand, il y a quelques années, on ajouta quelque 70,000,000 d'acres de terre à notre déjà vaste territoire, lorsqu'on recula la limite ouest de notre province au lac Abittibi, la limite nord à la baie d'Hudson et la limite est au Labrador, un problème se posa tout de suite à la population de cette province. On conçut immédiatement l'idée d'occuper ces terres, de les coloniser, de les peupler, de répéter dans ces régions septentrionales ce que l'élément Canadien-français avait déjà fait pour le Canada, un fait sans égal dans l'histoire : les soixante mille Français établis au Canada à l'époque de la cession de ce pays en vertu du traité de Paris, en 1763, ont vu leur nombre s'accroître à deux millions en cent ans.

Où voit-on un exemple comme celui-ci ? Nous voulons que la réalisation de ce projet nous donne occasion de refaire ce que nous avons accompli en cent ans. Nous voulons pénétrer dans ces régions nouvelles, nous voulons nous en emparer pour qu'elles appartiennent à jamais au Canada, pour qu'elles soient toujours protégées par le drapeau à l'ombre duquel les Canadiens-français ont conquis leur situation présente. Que sont devenus nos compatriotes qui, au nombre d'un million, se sont répandus, depuis trente ou quarante ans, dans les Etats de l'Union

américaine, que l'on trouve partout, depuis Portland, dans l'Etat du Maine, jusqu'à Portland, dans l'Etat de l'Orégon, où ils ont dû aller pour trouver leur subsistance, pour gagner le pain que leur refusait leur propre pays, dont la partie habitée est circonscrite à quarante ou cinquante milles de chaque côté des rives du Saint-Laurent ? Nous voulons réparer l'œuvre néfaste des quarante dernières années ; nous voulons que durant les vingt années à venir le million d'excédent de notre population reste dans la province de Québec, et qu'au lieu de se diriger vers le sud il s'achemine vers le nord. Nous entendons donner une nouvelle leçon de choses. Les districts du Nipissingue et de l'Algoma étaient inhabités lorsque la compagnie du Canadien du Pacifique y prolongea son réseau. Voyez ce qu'ils sont aujourd'hui. Nous voulons que ce qui s'est accompli dans ces deux districts se répète tout le long du parcours du nouveau chemin de fer transcontinental. Nous voulons qu'il soit permis aux habitants de la province de Québec de rester au Canada, parce qu'ils chérissent leur pays natal, parce que c'est là que se trouve tout ce qu'ils aiment, là que leurs institutions s'épanouissent en liberté sous la protection du drapeau britannique, là qu'ils ont connu des jours prospères ; parce qu'ils souhaitent ardemment de vivre et de mourir pour leur pays, et que, méprisant les propos qu'on s'est plu à répéter si souvent, ils entendent rester jusqu'à la fin les sujets les plus dévoués et les plus fidèles de la couronne britannique. La construction de ce chemin de fer ouvrira de nouvelles perspectives en même temps que la région nouvelle comprise entre Québec et le lac Abittibi. Si les immigrants européens, Ecossais, Irlandais, Anglais et Allemands aiment mieux aller se choisir dans les fertiles prairies du Manitoba et des Territoires du Nord-Duest une ferme qui leur donnera une récolte dès la première année et leur permettra de s'amasser une fortune en cinq ans, l'"habitant" canadien-français, de son côté, se dirige de préférence vers les solitudes, vers les épaisses forêts dont il lui faut abattre les arbres, où il lui faut façonner le bois et peiner pendant une vingtaine d'années avant de s'établir une ferme à peu près comparable à celle dont, après deux années de séjour au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, le colon européen est l'heureux propriétaire. L'habitant de la province de Québec est éminemment apte à ce genre de travail ; c'est lui qui est le mieux en mesure de développer cette région. Il l'a surabondamment prouvé par le passé.

Je crois que nous accomplissons aujourd'hui une œuvre patriotique au suprême degré, une œuvre susceptible de contribuer dans la plus large mesure à la solution du problème de la nationalité canadienne et de la suprématie britannique. Certains membres de cette Chambre verront dans vingt ans des villes et des villages s'élever sur tout le parcours du nouveau transcontinental, depuis Québec jusqu'à Winnipeg. Nos missionnaires, nos explorateurs, toutes les personnes, en un mot, qui ont parcouru cette région s'accordent à dire qu'il y a là des terres d'une grande fertilité, de puissantes chutes d'eau, des forêts superbes où l'on trouve toutes les essences de bois. Dans vingt ans, nous serons en mesure d'aller prendre dans cette région assez de bois à pulpe pour en approvisionner l'empire tout entier. Toutes les circonstances militent contre une loi qui aura pour effet de diminuer d'un le nombre des représentants du Nouveau-Brunswick.

N'est-il pas temps que le peuple et les représentants de cette province s'élèvent à la hauteur des exigences du moment ? L'attitude de l'honorable député de Charlotte (M. Ganong) m'a profondément affligé, mais elle n'est que la conséquence logique des principes qui sont malheureusement en faveur dans les rangs de l'opposition. Mon honorable ami veut bien qu'on construise un chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick, mais pourvu qu'il aboutisse à Saint-André et non à Moncton ; telle est la condition qu'il a posée. M. l'Orateur, je représente une partie de la Gaspésie. Le transcontinental ne doit pas traverser cette région. Pourtant, voici bien des années qu'elle souffre de l'absence de voies ferrées. La superficie de la péninsule de la Gaspésie est de 10,000 milles carrés ; on y trouve aujourd'hui une population de 75,000 âmes ainsi répartie : 25,000 dans le comté de Gaspé, 25,00 dans celui de Mantane, et 25,000 dans celui de Bonaventure ;—c'est-à-dire qu'une population de 75,000 âmes est virtuellement privée de moyens de communication par chemin de fer. Il n'y a de voies ferrées ni dans Gaspé ni dans Matane, et le comté de Bonaventure en possède une qui s'en va clopinant vers la banqueroute. Au nom des pionniers de la Gaspésie, qui ont contribué leur part à la construction de tous les chemins de fer du pays, j'offre volontiers mon appui à ce projet, parce que je le crois destiné à servir les intérêts du Canada en général.

M. l'Orateur, si je devais prendre l'attitude que l'honorable député de Charlotte a prise hier soir et que je dusse ensuite aller rendre compte de mon mandat, je ne pourrais affronter mes commettants sans sentir le rouge de la honte me monter au front, parce que les habitants de cette région lointaine ne sont pas sans savoir que le progrès et le développement du pays dépendent entièrement de la construction des chemins de fer.

Le chemin de fer est le grand facteur moderne ; le chemin de fer est, de nos jours, le puissant levier. Malheur au pays qui ne possède pas de voies ferrées, dont le cri strident de la locomotive ne réveille pas les échos ! Il n'y a pas un coin du Canada privé des avantages d'un chemin de fer. Des voies parallèles ont été établies entre Montréal et Ottawa. Dans toues les parties d'Ontario, on a multiplié les lignes de chemins de fer. Dans la péninsule occiden-

tale de cette province, il est d'usage de dire qu'on ne saurait faire dix milles dans n'importe quelle direction sans traverser une voie ferrée. Aussi, Ontario et principalement la péninsule occidentale de cette province sont au nombre des parties les plus féconde et les plus prospères du Canada. Nous voulons accomplir ailleurs ce que les chemins de fer ont fait dans cette étendue du territoire ; nous voulons agrandir notre pays et en favoriser les progrès dans la limite de nos forces.

Je désire maintenant concentrer mon attention sur le prolongement de la ligne depuis la cité de Québec jusqu'à Moncton, car cette partie du réseau traversera la contrée que je représente. On a fortement blâmé la construction de ce tronçon de la ligne qui ne représente pourtant qu'une faible partie de l'entreprise. C'est un court chaînon, mais un chaînon indispensable.

Les gens expérimentés nous ont toujours dit que Québec était sans conteste le grand port national ; malheureusement, ce port est fermé pendant près de six mois de l'année. En été, il ne cède la première place à aucun port de l'univers. Depuis la Pointe-à-Carcy en remontant jusqu'au pont de Québec, actuellement en construction, se trouve l'un des plus magnifiques ports qu'il soit possible de voir. Ce chemin transcontinental se rendra à Québec, à l'endroit d'où la civilisation s'est répandue dans le pays, où le mouvement colonisateur a pris naissance au Canada. Il se rendra à Québec, la clef de l'ouest et des terres nouvelles, à Québec d'où sont partis les premiers découvreurs. La locomotive moderne se rendra au pied du promontoire illustré par Champlain et Montcalm, à l'endroit d'où les explorateurs partirent dans des frêles embarcations pour sillonner le continent d'une extrémité à l'autre. Ainsi que l'a dit le représentant de Norfolk-nord, nous rendrons à Québec ce que Québec a donné au continent. Malheureusement, notre climat ne nous permet pas de concentrer le commerce du pays à Québec pendant plus de sept mois ou huit mois de l'année. Dans l'intervalle, il nous faut un autre débouché. Il est une chose que nous aurions pu faire. Nous aurions pu nous contenter de l'Intercolonial et continuer à accumuler des déficits, se chiffrant probablement par $500,000 annuellement ; ce que le parti conservateur a fait pendant vingt ans. Y a-t-il un seul homme au Canada qui ne soit pas convaincu que l'Intercolonial ne répondra jamais aux exigences du commerce ? L'expérience de trente années ne l'a-t-il pas prouvé ? Y at-il au pays ou à l'étranger un administrateur de chemin de fer qui soutiendra que le succès est possible quand une voie ferrée parcourt 700 milles lorsqu'il lui suffirait d'en franchir quatre cents ?

Pourquoi continuer à lutter contre les obstacles naturels, vouloir vaincre la distance, quand on peut trancher le nœud gordien, trouver la clef du problème ? Je n'ai rien à dire contre le tracé adopté à l'époque de la construction de l'Intercolonial ; on s'est plié aux exigences du moment. La population du Nouveau-Brunswick et celle de Québec s'étaient établies le long des rives du Saint-Laurent et sur les bords de la baie des Chaleurs. Les colons n'avaient pas encore pénétré dans le cœur de ces provinces; mais, cette époque est éloignée. Les établissements primitifs échelonnés le long du Saint-Laurent s'étendent maintenant jusqu'à la frontière du Maine, que dis-je ? ils ont envahi les Etats-Unis. C'est pourquoi nous voulons peupler les parties reculées de la province de Québec, sur les confins du Maine. Nous ne voulons pas non plus que ceux qui y ont déjà établi leurs foyers soient tenus de franchir 25, 30, 40 ou 50 milles en voiture pour parvenir à la gare la plus proche, dans cette ère de progrès dont l'aurore luit sur le Canada. Procurer des avantages sensibles à la population des sept ou huit comtés intéressés : voilà le secret de la construction de ce tronçon de la ligne transcontinentale.

Certains collèges électoraux de cette région sont représentés dans cette enceinte par des députés conservateurs ; je suis curieux de savoir quelle sera l'attitude de ces derniers, s'ils entreprennent d'interpréter le sentiment dominant dans cette partie du pays. La voie ferrée traversera ensuite la province du Nouveau-Brunswick. Le tracé définitif n'est pas encore adopté ; mais, nous pouvons compter que les ingénieurs civils et les arpenteurs feront un choix judicieux. Nous abrégerons de 100 milles, au moins, la distance à franchir pour nous rendre aux ports d'hiver ; c'est quelque chose. Entre Moncton et Halifax la voie sera double ; la distance à parcourir pour se rendre à Saint-Jean sera raccourcie de beaucoup et nous aurons enfin un chemin de fer ininterrompu qui apportera les produits du pays aux ports d'hiver du Canada. Pourquoi nous arrêter à North-Bay, nous contenter d'une part du trafic de l'ouest pendant six mois de l'année et en être privés entièrement le reste du temps? Nous savons qu'en été, les canaux et les voies ferrées amènent à Montréal une large part du trafic, mais qu'en hiver, Portland, Boston et New-York s'accaparent tout. A Halifax les élévateurs que nous avons construits à l'usage de l'Intercolonial sont demeurés vides, tandis que nous espérions les remplir de grain. Nous avons fait des dépenses pour donner un meilleur service à Saint-Jean ; mais nous avons succombé à la tâche ayant eu à lutter contre les obstacles naturels, à vaincre la distance, comme des nageurs remontant le courant. Nous désirons résoudre le problème une fois pour toutes, en nous rendant dans les provinces maritimes par la route la plus courte et la plus directe, lorsque le port de Québec sera fermé à la navigation, et cette route de chemin de fer projeté la suivra. Nous voulons faire comprendre aux provinces maritimes qu'elles font encore partie intégrante de la confédération. Nous voulons qu'elles

coopèrent aux progrès de la patrie et qu'elles participent aux avantages qui en découleront.

Il est un autre aspect de la question que nos amis conservateurs et l'ex-ministre des Chemins de fer n'ont pas envisagé. Ce dernier semble avoir créé l'impression, qui eut cours pendant plusieurs années parmi la députation, que l'Intercolonial n'a été construit que pour relier les provinces maritimes aux vieilles provinces, et que le seul souci de l'administration de cette voie ferrée devait être de faire circuler les convois entre Halifax et Montréal en le plus court espace de temps. Dans la vallée de la Métapédia, dans mon collège électoral, les convois de l'Intercolonial circulent à une vitesse de quarante ou cinquante milles à l'heure, pendant la nuit, et n'arrêtent qu'à deux ou trois stations sur un parcours de cent milles. Une expérience de trente année a prouvé qu'au point de vue du trafic d'entier parcours, l'Intercolonial est un fiasco lamentable et qu'on devrait le faire servir à d'autres fins. Au nom de la population de ce district, je déclare que nous voulons que l'Intercolonial desserve le pays qu'il traverse. Nous voulons qu'on cesse de courir après l'ombre, de dévorer l'espace et de franchir inutilement des distances interminables. Nous voulons que l'Intercolonial profite à la population du pays qu'il traverse. La ligne-mère couvre une distance d'environ 827 milles et ses embranchements en divers endroits de la Nouvelle Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont une longueur totale d'à peu près 500 milles.

Un fait évident, auquel la députation ajoutera difficilement foi, c'est qu'il n'y a pas un seul mille d'embranchement ou de ligne succursale dans la province de Québec, où le réseau principal est plus long que dans les provinces maritimes. La distance de Métapédia à Montréal est de 452 milles ; elle est moindre du même endroit à Halifax. Aussi, nous désirons que la ligne courte que nous allons construire serve au transport local et d'entier parcours et que l'Intercolonial en fasse autant, lorsque l'occasion s'en présentera. La péninsule gaspésienne renferme aujourd'hui une population de 75,000 habitants. Construisons le chemin de fer de Matane depuis saint-Octave jusqu'à Métis, à Matane et au bassin de Gaspé ; contribuons à parachever l'Atlantique et lac Supérieur qui a déjà coûté $1,600.00 au trésor public ; mettons-le en état d'atteindre le bassin de Gaspé, de recueillir le trafic d'une péninsule couvrant 12,000 milles carrés, riche par ses pêcheries, ses terres arables et son bois de pulpe. On aura là un trafic local deux fois plus considérable que ne saurait l'être celui de l'Intercolonial. Construisons la ligne courte de Fraserville à Métapédia et ouvrons à la colonisation plus de 100 milles d'un beau pays dans les comtés de Témiscouata, de Rimouski et de Bonaventure. C'est la condition première qu'il ne faut pas perdre de vue.

M. MARCIL (Bonaventure).

De plus, le parti libéral a mis l'Intercolonial sur le pied d'efficacité où il est aujourd'hui. Maintenant, il peut rivaliser avec n'importe quel chemin de fer du continent américain. On a donné plus de solidité à ses ponts et on en a remplacé quelques-uns. On a posé des rails plus pesants, la plateforme du chemin est excellente et le matériel est de premier ordre. Son terminus n'est plus à Lévis ; les convois se rendent à Montréal où, en vertu d'un arrangement formel devant durer 99 ans, le Grand Tronc leur remet des marchandises à transporter. L'avenir de l'Intercolonial est assuré. Mais, nous contenterons-nous de ce que nos prédécesseurs ont fait il y a trente ou trente-cinq ans ? Non, nous voulons perfectionner leur œuvre, assurer le progrès du pays que dessert l'Intercolonial. Nous avons construit l'embranchement de l'Est sur Sydney et Cap-Breton, lorsqu'il n'y avait pas encore 100,000 habitants dans toute l'île du Cap-Breton. Aujourd'hui la péninsule de Gaspé renferme 75,000 habitants et attend encore la construction de son premier chemin de fer. Assurons le progrès de ce territoire et de tout le pays qui s'étend le long de la rive sud du Saint-Laurent, où de distance en distance s'élèvent des scieries et d'autres établissements industriels comme on en trouve aussi sur la rive nord de la baie des Chaleurs. La péninsule gaspésienne nous est aujourd'hui presque aussi inconnue que les parties reculées du Canada. Un chemin de fer de l'Etat a traversé cette contrée, mais il n'a pas cherché à accroître le commerce local ni à développer les ressources du pays. Le gouvernement du jour nous a tendu la main, mais, j'espère que la Chambre comprendra que l'Intercolonial n'est pas uniquement destiné à relier les provinces maritimes aux vieilles provinces, que ceux qui l'ont construit voulaient aussi qu'il profitât à la population du pays qu'il traverse. Cela se peut ; cela est facile ; et je sais que le présent gouvernement et tout autre gouvernement qui aura à cœur l'intérêt de la partie orientale de Québec et de l'ouest du Nouveau-Brunswick auront soin de prendre des mesures qui amèneront ce résultat. Les recettes du transport des marchandises par l'Intercolonial s'élèvent maintenant à environ $6,500,000, dont un million seulement provient du trafic d'entier parcours. Nous pourrions avant cinq ans doubler les recettes du trafic local, en nous y employant et en ne concentrant pas toute notre énergie à faire circuler sur cette voie des trains rapides d'entier parcours. A ce sujet, je désirais invoquer des faits et des chiffres, mais le représentant de Cumberland les a soumis à la Chambre hier et je n'entreprendrai pas de les répéter inutilement.

Je suis en faveur de cette voie transcontinentale, parce qu'elle donnera accès à toutes les parties du Canada, qu'elle ouvrira des régions nouvelles à la colonisation, qu'elle mettra l'ouest en contact avec l'est. J'approuve aussi ce projet, qui activera les pro-

grès de la province qui m'est plus chère que les autres, parce qu'il répond aux aspirations et aux légitimes ambitions du peuple canadien. A l'aurore du vingtième siècle, au moment où les portes de l'avenir s'ouvrent devant elle, une nation jeune et robuste ne doit pas hésiter à s'engager dans la voie du progrès. Il est temps d'agir et je crois que tous ceux qui appuieront ce projet auront lieu, au déclin de leur existence, d'être fiers de leur conduite. Ils comprendront qu'ils ont contribué à briser les barrières qui séparent les provinces, à dissiper les préjugés, à hâter l'avènement du jour où le citoyen de la province de Québec pourra se croire chez lui, fût-il à Port-Simpson. Je n'imiterai pas le représentant de Toronto-ouest qui n'a envisagé que le côté pécuniaire du projet. Je ne m'amuserai pas à calculer quel sera le taux de nos dividendes ou le chiffre de nos recettes. Un gouvernement digne de sa mission a d'autres soucis que celui d'entasser des dividendes. Tel n'est pas le but de son existence. Il cherche à favoriser les intérêts du Canada dont il a la garde ; or, on ne saurait soumettre à la Chambre une proposition la moitié aussi avantageuse pour le Canada que le sera l'entreprise présente. On ne saurait plus reprocher au parti libéral de former un groupe de critiques consacrant leur temps à blâmer l'établisesment du Pacifique Canadien. Le parti libéral, lorsqu'il s'est agi de construire cette grande voie transcontinentale, ne combattit pas le projet mais critiqua les moyens employés pour le mener à bonne fin. Il n'y avait pas de patriotes plus ardents que les Dorion, les Blake, les Holton, et notre leader actuel qui, tous, prirent part au débat sur le projet du Pacifique Canadien. Aujourd'hui, le parti libéral réalise les espérances du peuple canadien. Il érige un nouveau rempart sur le sol de l'Amérique du Nord. Présentement, l'armée américaine qui envahirait le Canada parviendrait à notre réseau transcontinental après vingt-quatre heures de marche, tandis que la réalisation du présent projet permettrait, au besoin, de maintenir des lignes de communication d'un océan à l'autre, ce qu'on ne saurait faire aujourd'hui. Qu'on demande au ministre de la Milice ce qui se passerait entre North-Bay et Winnipeg, s'il surgissait un conflit. Qui défendrait cet immense territoire au nord du lac Supérieur, cette région de l'intérieur qui sépare l'est de l'ouest? Mais le nouveau chemin une fois construit, cette contrée septentrionale ouverte aux enfants du sol, les Canadiens des provinces de l'est s'y établiront, ils sauront que ce pays leur appartient et il n'y aura plus rien à craindre. Alors, nous assisterons dans l'ouest d'Ontario au spectacle que Martha Craig a si fidèlement dépeint dans son langage imagé :

> Des deux côtés, depuis la rive tranquille jusqu'aux premiers ressauts des montagnes qui les protègent s'étendent des terres fertiles où fleurissent des milliers d'arbres fruitiers. Une population heureuse et prospère habite ce paradis terrestre. Au printemps, en se promenant dans les vergers et en aspirant la brise imprégnée du parfum des pommiers en fleur, on a peine à se rendre compte qu'il y a un siècle ces terres fertiles n'étaient qu'une forêt impénétrable, refuge des sauvages et des bêtes féroces. Mais le cours du temps a opéré cette transformation, grâce à l'energie et à l'opiniâtreté de la race saxonne. Ceux qui ont ainsi converti ces déserts en verdoyants jardins sont de véritables héros. Il ne suffisait pas d'un élan de bravoure de leur parti pour remporter la victoire. Non, le combat qu'ils eurent à soutenir a dû être livré de jour en jour, d'année en année, par le froid et la chaleur, sans jamais fléchir, sans jamais reculer. C'est cette noblesse et cet héroisme que l'humanité se plait à honorer.

Voilà les modèles que nous devons imiter. C'est dans les sentiers de la paix que doivent s'exercer les forces vives de notre jeune nation, et lorsque le clairon des batailles retentira, les Canadiens répondront à l'appel. Mais, ce n'est pas vers la carrière des armes que les nôtres doivent tourner leurs regards. Ce sont les arts pacifiques que nous devons cultiver, ce que nous ne saurions mieux faire qu'en menant à bonne fin cette entreprise qui agrandira le territoire habité, doublera nos ressources et unira toutes nos provinces de manière à former une nation puissante et heureuse.

M. URIAH WILSON (Lennox) : J'ai peu de choses à reprendre dans le discours que nous venons d'entendre. Naturellement, nous différons sur plus d'un point, mais j'approuve entièrement le désir manifesté par l'honorable député de garder au pays les jeunes gens de sa province. J'aimerais à retenir les nôtres sur notre sol et je ferais les plus grands efforts pour favoriser les progrès du Canada et de ses institutions, afin que nos jeunes gens trouvent au pays des emplois plus lucratifs que nulle part ailleurs. Pourtant, je crains que mon honorable ami n'appuie un gouvernement qui ne prend pas les moyens de garder la jeunesse au Canada.

Je crains que la construction d'un transcontinental ne contribuera guère à donner de l'emploi aux millions de colons qu'il nous dit sur le point de venir s'établir dans cette province d'ici à dix ans. S'il voulait appuyer la politique conservatrice et nous donner la protection, de sorte que, au lieu d'importer par tête de notre population beaucoup plus que n'importe quel autre pays de l'univers et même beaucoup plus que les Etats-Unis, nous puissions fabriquer dans ce pays les marchandises dont nous avons besoin, nous serions en mesure de donner de l'ouvrage à nos ouvriers, et l'argent resterait dans le pays. Voilà, il me semble, une doctrine sage. L'honorable député est le premier libéral à qui j'ai jamais entendu dire que son parti ne s'était pas opposé à la construction du Canadien du Pacifique. L'honorable G.-W. Ross, le premier ministre de la province d'Ontario, a dit, dans un discours qu'il a prononcé dans cette province, qu'il n'y avait pas très longtemps que le parti libéral s'était opposé à la construction du Canadien du Pacifique, et

qu'il regrettait d'en avoir agi ainsi. Il déclara que sir John A. Macdonald avait été beaucoup plus perspicace qu'eux. Ces honorables députés semblent agir continuellement à l'aveugle et c'est pour cette raison, je suppose, que la population de ce pays perd confiance en eux.

L'honorable député a parlé de $25,000,000 prêtés au Grand Tronc. J'aurai quelque chose à dire à ce sujet un peu plus tard.

L'honorable député prétend qu'il ne peut attendre, que la politique conservatrice est trop lente, qu'elle ne développe pas assez rapidement le pays. Si, au lieu d'appuyer la construction de ce chemin de fer transcontinental, il voulait appuyer la politique proposée par le chef de l'opposition, je suis bien convaincu qu'il n'aurait pas à attendre aussi longtemps pour le développement du pays. Si nous prolongions l'Intercolonial de manière à le raccorder au Canada-Atlantique, pour atteindre le Canadien du Pacifique à North-Bay, nous serions en mesure d'avoir ce chemin beaucoup plus rapidement qu'avec la politique préconisée par le gouvernement. Dans un an nous aurions ce service direct. Je ne vois aucune raison pour justifier l'empressement du gouvernement à conclure un marché, avant de savoir exactement à quoi s'en tenir sur ce qui ferait l'objet de ce contrat.

L'honorable ministre des Finances a dit l'autre jour qu'ils étaient beaucoup mieux renseignés sur le tracé que doit suivre ce chemin que le gouvernement conservateur l'était sur la route que devait suivre le chemin de fer Canadien du Pacifique, lorsqu'il a conclu le contrat pour la construction de cette voie ferrée. Je diffère absolument d'opinion avec l'honorable ministre sur ce point, et je crois pouvoir démontrer dans un instant qu'il est complètement dans l'erreur. Le marché intervenu avec la Colombie Anglaise, pour la réunion de cette province à la Confédération, fut finalement conclu le 20 juillet 1871. Et c'est le 10 avril 1872, que le gouvernement reçut un rapport —dont j'ai copie ici—des explorations faites sur tout le parconrs du tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'absence de renseignements quant à ce qui concerne le tracé du nouveau chemin démontre bien que le gouvernement à agi trop à la hâte.

Venons en maintenant aux remarques faites par l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie). Il se déclare en faveur de ce chemin parce qu'il n'est ni local ni provincial, mais national, qu'il tendra à développer le sentiment national parmi les Canadiens et à nous donner des aspirations nationales. J'ignorais jusqu'à ce moment que nous fussions dépourvus sous ce rapport, je croyais que chaque Canadien éprouvait de jour en jour un orgueil de plus en plus prononcé pour son pays et apprenait qu'il vaut n'importe quel autre pays de l'univers, et peut-être mieux.

Plusieurs membres de la droite ont critiqué la conduite de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Ces critiques étaient surtout mal venues dans la bouche de l'élément le plus jeune du parti libéral, de la part de ceux qui avaient suivi l'ex-ministre en tout et partout, et qui auraient continué de le faire avec le plus grand plaisir, s'il fut demeuré dans le cabinet. J'aimerais à savoir comment ils peuvent justifier leur critique de la conduite de l'honorable député (l'honorable M. Blair)? Quels sont les motifs qui peuvent l'avoir poussé à agir comme il l'a fait ? Il a abandonné une haute position, une position qui lui donnait une somme d'influence considérable. Il venait immédiatement après le premier ministre. Il a été en contact avec les plus hautes têtes dirigeantes de ce pays, et il a exercé une somme d'influence énorme. Non seulement cela, mais sen abandonnant sa position de ministre, il a renoncé à une indemnité annuelle de $7,000. Peut-il y avoir autre chose que le plus pur patriotisme qui l'ait porté a en agir ainsi? Il ne pouvait espérer faire aussi bien dans l'opposition, du moins pour le moment. Pourquoi aurait-il sacrifié tout cela, s'il n'avait pas eu des scrupules de conscience et n'eût pas été convaincu qu'il ne pouvait appuyer ce projet, parce qu'il n'est pas dans l'intérêt du pays.

Nous nous rappelons tous la lutte mémorable qui eut lieu devant le comité des chemins de fer au sujet de la charte du Grand-Tronc-Pacifique. On fit une opposition vigoureuse à plusieurs des propositions contenues dans ce bill. La compagnie avait commencé par demander la permission de construire un chemin de fer de North-Bay au Manitoba et jusque dans les Territoires du Nord-Ouest, et elle n'avait pas l'intention d'aller plus loin que North-Bay, du côté de l'est. Mais des influences furent mises en jeux pour la forcer de construire jusqu'à Québec. Alors, les gens des provinces maritimes disent : Vous n'obtiendrez cette charte que si vous consentez à permettre à ces provinces de bénéficier elles aussi de ce chemin. Le gouvernement se trouvait pris dans un dilemne. Le " Canadian Northern " insistait d'autre part pour obtenir du secours, avec le résultat que le gouvernement consentit à garantir les obligations de la compagnie. Il y avait à part cela le Trans-Canada, qui faisait de son côté de grands efforts pour se faire autoriser à construire une ligne trancontinentale, et ce projet recevait l'appui de la majeure partie de la députation de la province de Québec, de cette province qui donne virtuellement au gouvernement sa majorité. Le Grand-Tronc-Pacifique ne tardera pas à entrer en lice. Le gouvernement comprend parfaitement qu'il ne pouvait subventionner les trois entreprises, car les contribuables auraient désapprouvé cette conduite de sa part. Le sentiment populaire est fortement opposé à l'octroi de subventions aux chemins de fer. Le gouvernement avait à se prononcer, et il adopta, à mon avis, la plus

mauvaise ligne de conduite qu'il fût possible d'adopter.

Si l'énergie ne lui eût pas manqué, il aurait dit aux millionnaires qui veulent construire des chemins de fer dans ce pays : "Vous devez faire comme les millionnaires américains. Si vous voulez vous lancer dans une entreprise, vous devrez compter sur votre propre intelligence et sur vos propres ressources pour en faire une entreprise avantageuse." Personnellement, je suis fortement opposé à l'octroi de subventions aux chemins de fer ou à toutes autres compagnies, car je considère que le temps est passé pour ces sortes de choses. Autant que j'ai pu m'en assurer, je crois qu'aux Etats-Unis le gouvernement fédéral n'a pas accordé de subventions aux chemins de fer depuis 1871. Je reviendrai sur cette question un peu plus tard.

Encore une fois, nous voulons connaître la cause de cet empressement intempestif. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous a déclaré que ce projet n'avait pris naissance et n'avait été adopté par le gouvernement que vers le milieu de la présente sessoin de garder la chose secrète que, lorsque le chef de l'opposition s'est plaint du manque été une véritable surprise pour ses partisans. Le gouvernement a apporté tant de soin à garder la chose secrète, que lorsque le chef de l'opposition s'est plaint du manque de courtoisie dont le premier ministre avait fait preuve à son égard en ne lui fournissant pas d'avance un exemplaire du bill, afin de lui permettre d'en prendre connaissance et de se préparer à y répondre, le ministre des Finances déclara que seuls les membres du gouvernement connaissaient quelque chose de ce projet de loi ou l'avaient vu. Je me demande quelle est l'affaire publique qui demande à être tenue aussi secrète.

Je crois que c'étaient les représentants du peuple qui devaient s'occuper des affaires du parlement canadien, qu'il ne devait pas exister de secret à ce sujet, et que tout devait se faire ouvertement et à table découverte. C'est là la doctrine que j'ai préconisée partout, celle que je continuerai de préconiser, et je considère que c'est là la seule vraie doctrine. Je ne vois aucune raison pour que ce bill n'ait pas été déposé sur le bureau de la Chambre comme les autres bills et que la résolution n'ait pas été placée sur l'ordre du jour suivant la pratique ordinaire. Ni le premier ministre, ni le ministre des Finances, ni le ministre de l'Intérieur, qui tous ont pris part à la discussion, ne nous ont expliqué ce point.

Lorsque le premier ministre a soumis ce bill à la Chambre, il a dit :

> A ceux qui trouvent à redire à la construction immédiate de ce chemin, et qui sont d'avis qu'il faudrait attendre et remettre à plus tard ; qu'il faudrait s'arrêter, réfléchir, étudier et méditer.

Cela ne me paraît pas être une manière bien raisonnable d'envisager cette question. Comme il y a un vieux précepte de la sagesse qui dit que tout homme doit être capable d'expliquer la cause de ses espérances, nous nous serions trouvés en meilleure position de suivre ce précepte, s'il n'avait pas tenu ces choses aussi cachées. Puis il continue :

> Qu'il me suffise de répondre que ce n'est pas le moment de délibérer mais d'agir. Voici le flot qui nous apporte la fortune, si nous le laissons passer, il se pourrait qu'il ne revint pas.

J'aimerais à obtenir quelque renseignement sur ces signes précurseurs ainsi que sur le besoin pressant qui se fait sentir de construire immédiatement ce chemin. Je ne puis voir autre chose à l'horizon que ces nababs de chemins de fer qui poursuivent le gouvernement de leurs instances et qui insistent pour lui faire reconnaître leurs réclamations :

> Et que l'avenir de la nation, aujourd'hui si plein de promesses, se chargeât de nuages.

N'est-ce pas malheureux ?

> Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre pas de retard . . . . il nous commande, il nous presse. . . . Ce n'est pas demain, c'est aujourd'hui, à cette heure, à l'instant même qu'il faut agir. . . . Plaise à Dieu qu'il ne soit pas déjà trop tard. . . . Qu'un concurrent toujours en éveil n'ait pas profité du temps que nous passons à délibérer, pour s'emparer du trafic qui devrait plutôt revenir à ceux qui reconnaissent le Canada comme leur pays natal ou leur pays d'adoption.

Maintenant, M. l'Orateur, nous avons conclu un marché avec le Grand-Tronc-Pacifique. Nous nous sommes engagés à construire cette partie de la voie qui s'étend de Moncton à Winnipeg, aux frais de l'Etat, et nous avons accordé au Grand-Tronc-Pacifique une charte lui permettant de construire le restant du chemin depuis Winnipeg jusqu'au Pacifique. Plusieurs membres de cette Chambre ont prétendu que la section que le Grand-Tronc-Pacifique doit construire serait complétée bien avant que l'on puisse construire la section de Winnipeg à Moncton ; et l'on a également attiré l'attention de la Chambre sur le fait que le bill ne contient aucune disposition obligeant le Grand-Tronc-Pacifique à exploiter la section est du chemin en attendant qu'il soit entièrement terminé. La question qui se présente est la suivante : Que vont-ils faire de cette partie du chemin ? Vont-ils la laisser construire pour la laisser inexploitée ? Non, loin de là, au contraire le Grand-Tronc-Pacifique s'occupera activement de se trouver du trafic dans le Nord-Ouest, qu'il apportera à Winnipeg où il lui trouvera un débouché.

Comme l'a expliqué si clairement l'autre jour l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), quand la compagnie se sera procuré ce trafic elle le transportera aux Etats-Unis où elle possède des chemins conduisant à Saint-Paul, et il lui sera facile de faire des correspondances avec ce réseau, pour envoyer ce trafic dans les ports de mer américains. Que deviendra alors la route entièrement cana-

dienne ? C'est l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui me paraît avoir pris la meilleure attitude. Il dit que si nous sommes décidés à nous lancer dans cette entreprise, que le gouvernement vienne dire au parlement qu'il est prêt à construire une deuxième voie transcontinentale si elle est nécessaire. Qu'il demande un crédit pour faire faire des explorations, pour déterminer un tracé, et alors il pourra agir avec connaissance de cause. C'est la seule ligne de conduite à suivre. Le gouvernement parait avoir employé tous les moyens possibles pour induire l'ex-ministre à rester dans le cabinet; ce dernier a fait connaître les conditions auxquelles il resterait, et ces conditions, je les trouve très sensées et très raisonnables. La lettre de l'ex-ministre, en date du 16 juillet 1903, qu'on trouvera à la page 6954 des Débats, dit :

Je demanderais que le gouvernement renonçat —

1°. A l'intention qu'il a actuellement d'entreprendre ou d'autoriser la construction d'une ligne de chemin de fer qui se prolongerait jusqu'à Moncton et qui serait parallèle et nuirait à l'Intercolonial ; ou d'entreprendre ou d'autoriser la construction de quelque nouvelle ligne de chemin de fer plus éloignée de l'Intercolonial tant que la nécessité d'une telle ligne n'aura pas été établie à l'évidence, tant que des levés suffisants n'auront pas été faits, et que l'estimation du coût des travaux n'aura pas été faite et mûrement délibérée.

Tout le monde sait que nous avons dépensé des sommes considérables sur l'Intercolonial et je crois même que le gouvernement actuel y a consacré $15,000,000. L'an dernier encore, il demandait au parlement un crédit de $3,250,000 pour ce chemin. Avant de songer à adopter ce nouveau projet, au commencement de la présente session, il a demandé un nouveau crédit dont il n'aura probablement pas besoin, s'il construit cette nouvelle voie qui va rendre l'Intercolonial inutile.

Cette année, il demande $2,054,550 pour des réparations sur l'Intercolonial, bien que certains orateurs de la droite aient déclaré que la construction du nouveau chemin ruinerait l'Intercolonial ; et dans un pays comme celui qu'il traverse, je crois qu'un seul chemin est suffisant pour répondre à tous les besoins. La deuxième proposition de l'ex-ministre se lit comme suit :

2°. A l'idée de procéder immédiatement à la construction d'un chemin de fer entre Québec et Winnipeg. Le gouvernement devra se déclarer en faveur de la construction d'un chemin de fer de l'Etat depuis Québec jusqu'aux prairies, et des prairies jusqu'à la côte du Pacifique, et cela aussitôt que le besoin s'en fera sentir. Entre temps, je voudrais que l'on demande au parlement de fournir les fonds nécessaires aux travaux d'exploration, afin de s'assurer s'il serait possible de trouver un parcours susceptible de favoriser le trafic, et de se rendre compte du coût de l'entreprise ainsi que de la nature et des conditions de la région que devra traverser la voie ferrée.

M. WILSON.

Voilà, M. l'Orateur, une proposition qu'approuveront tous les hommes d'affaires. Mais il y a ceci à ajouter : Pendant que le comité des chemins de fer luttait vaillamment pour faire adopter un bill, croyant qu'il s'agissait d'accorder honnêtement une charte à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, le premier ministre était à conclure un marché avec M. Hays, le gérant du Grand Tronc-Pacifique. Tous ceux qui connaissent les deux hommes admettront que le premier ministre peut être un homme d'Etat supérieur à M. Hays, mais qu'en matière de chemin de fer, il n'est pas du tout de sa force, et je considère que c'était une folie de la part du premier ministre d'entreprendre de conclure un marché avec M. Hays. Il est évident, comme l'a fait remarquer l'autre jour l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup), que 'c'est un contrat unilatéral et il est évident aussi qu'il a été préparé par les avocats du Grand Tronc-Pacifique.

Personne dans le cabinet ne s'y entendait en matière de chemin de fer, à l'exception de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui avait eu une longue expérience dans ces questions et que tout le monde reconnait comme un homme de grand talent. C'était une folie de la part du premier ministre de laisser cet homme de côté et de s'en rapporter à ses propres connaissances, en se donnant comme un expert et un homme d'affaires.

Je sais que l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a prétendu que l'honorable premier ministre avait parfaitement le droit d'ignorer son cabinet ou aucun de ses collègues, s'il le jugeait à propos. Personne ne lui nie ce droit. Mais la question est de savoir s'il était sage, s'il était dans l'intérêt du pays, dans l'intérêt du gouvernement lui-même, d'agir ainsi. Pour ma part, je crois que lorsqu'il s'agit de faire quelque chose, si on a sous la main un expert en ces matières, on doit avoir recours à ses connaissances pour se guider. C'est mon opinion et c'est aussi celle de tous les hommes d'affaires qui réussissent dans leurs entreprises. Quand un homme ne sait pas comment faire une chose, il s'adresse à ceux qui s'y entendent. Ici, il n'y a rien eu de tout cela. Le ministre des Chemins de fer et Canaux faisait partie du cabinet, il était prêt à faire sa part de travail et à la faire bien. Tous ceux qui le connaissent l'admettront. Il a posé une autre condition avant de consentir à demeurer dans le cabinet :

Que l'on renonçât au projet de donner des garanties ou de l'aide à une compagnie pour lui permettre de prolonger la ligne de Québec-Winnipeg à travers la région fertile des prairies, c'est-à-dire de construire la partie la plus importante du chemin, celle que est le plus susceptible de rapporter de grands bénéfices, et qu'il ne fût pas pris de décision définitive en la matière tant qu'il n'aura pas été suffisamment démontré que l'établissement d'une telle ligne est devenu nécessaire par suite de l'établissement des colons le long du tracé probable.

Cette condition est aussi raisonnable que les autres. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux fait remarquer la folie qu'il y a de dépenser de l'argent dans cette entreprise, malgré les excédents de recettes que nous encaissons tous les ans et dont le ministre des Finances est si fier. Il est facile d'accuser des excédents avec une comptabilité appropriée. Il suffit de mettre une partie suffisante des dépenses à compte du capital, et vous aurez un excédent de revenu. Depuis son avènement, le gouvernement actuel a accusé un excédent considérable, mais je crains qu'il n'ait pas su en faire un bon usage. Il a trop prêté l'oreille aux sollicitations des parasites et des tireurs de ficelle.

L'ex-ministre des Chemins de fer nous a fait savoir qu'il avait mis le gouvernement en demeure d'accepter ses conditions si on voulait qu'il restât dans le cabinet. J'admire le courage d'un homme qui sacrifie une haute position sociale et de forts émoluments, dans l'intérêt du pays.

Le gouvernement ou quelques-uns de ses membres ont fait des efforts pour le garder. L'ex-ministre dit dans sa lettre qu'une proposition lui a été faite dans le conseil ou par un de ses collègues ; on lui a dit que s'il ne pouvait pas approuver cette politique, il pouvait au moins ne rien dire et qu'un autre ministre se chargerait du bill avec lequel il n'aurait rien à faire. J'approuve l'ex-ministre d'avoir repoussé cette proposition et il dit lui-même que s'il l'avait acceptée, il aurait été plus coupable que les autres. C'eût été simplement de la malhonnêteté. Il a préféré adopter une conduite plus courageuse. Il a rejeté toute la responsabilité de cette politique sur le premier ministre et les autres membres du cabinet, et c'est en effet sur eux qu'elle retombe.

Je suis convaincu que si le gouvernement avait donné effet au projet énoncé dans le discours du trône, que s'il avait nommé une commission royale pour étudier la question des transports, il aurait eu l'appui des deux côtés de la Chambre, vu que c'est une question urgente qui se discute ici depuis des années. Toute la question aurait dû être soumise à une commission composée des hommes les plus en état de la résoudre dans le sens le plus favorable aux intérêts du pays. Cette promesse, contenue dans le discours du trône, a été faite par tout le gouvernement, mais l'honorable premier ministre ne paraît pas tenir autant à ses propres promesses qu'à celle qu'il prétend avoir été faite par le parlement dans une occasion antérieure. Il dit qu'un chemin de fer entre Salisbury et Frédéricton a été promis en 1885, et que c'est pour remplir cette promesse qu'il a présenté le bill actuel. Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup), le bill autorisant la construction du chemin Salisbury-Frédéricton a été adopté par la Chambre, mais non par le Sénat, et que par conséquent, le parlement n'a jamais fait de promesses. La Chambre avait promis, mais à la condition que le Sénat donnerait aussi son consentement.

L'honorable premier ministre nous a parlé d'une résolution qu'il a lui-même proposée, concernant la ligne courte à travers le Maine ; elle se lit comme suit :

> Cette Chambre est d'opinion qu'il faut d'autres relevés topographiques pour qu'elle puisse arrêter judicieusement le choix du tracé de la ligne courte, et que tout choix fait avant qu'ils eussent eu lieu, serait prématuré.

Pourquoi a-t-il renoncé aux opinions qu'il exprimait en 1895. Il croyait nécessaire de faire explorer de nouveau le tracé d'une ligne qui avait déjà été explorée une ou deux fois et peut-être plus souvent ; cependant il a conclu un marché avec le Grand Tronc-Pacifique avant de savoir où passera le chemin, avant de savoir ce qu'il coûtera, avant de connaître quoi que ce soit du pays à travers lequel ce chemin de fer doit passer.

Il y a encore d'autres promesses qui ont été faites par lui et son parti. Je me rappelle un discours qu'il a prononcé à Winnipeg, en 1895, je crois, dans lequel il déclarait que si le parti libéral arrivait au pouvoir, il ordonnerait un plébicite et que si le verdict était favorable, il nous donnerait la prohibition, dut-il perdre le pouvoir pour toujours. Il a tenu une partie de cette promesse. Il a pris dans son cabinet un homme qu'il croyait devoir lui donner de l'influence auprès des partisans de la tempérance. Il confia un portefeuille à l'honorable M. Fisher. Il ordonna aussi un plébiscite et la population s'est déclarée en faveur de la prohibition par de fortes majorités, dans toutes les provinces, excepté une.

Pourquoi met-il tant d'empressement à tenir des promesses faites par sir John A. Macdonald et le parti conservateur et refuse-t-il de remplir les siennes ? C'est une de ces question que lui seul peut expliquer, et que la population est incapable de comprendre. Je me rappelle un autre discours prononcé à Toronto, dans lequel il disait : Nous allons diminuer les dépenses publiques d'année en année de 1, 2, 3 millions, et l'honorable M. Mills allait jusqu'à $5,000,- par année. L'honorable premier ministre et son parti ont-ils tenu cette promesse ? Ont-ils diminué les dépenses publiques ? Elles s'élèvent actuellement à environ $20,-000,000 de plus que ce qu'elles étaient alors, bien que les libéraux, tout le temps qu'ils ont été dans l'opposition, n'aient cessé de tonner contre les gaspillages du parti conservateur. A Winnipeg, en cette même année 1895, je crois, l'honorable premier ministre disait : Je viens vous prêcher un nouvel évangile, l'évangile du libre-échange, tel qu'il se pratique en Angleterre. J'aimerais à savoir comment il a tenu cette promesse. On n'en finirait plus, s'il fallait rappeler toutes les promesses violées du

parti libéral. Les pensions de retraite étaient aussi un de ses cauchemars. On se rappelle que M. McMullen, qui est maintenant sénateur, ne pouvait retenir ses larmes quand il parlait des dépenses occasionnés par ces pensions et des retraités, dans la force de l'âge, qu'on rencontrait dans les rues d'Ottawa et qui retiraient des pensions plus élevées que ce qu'ils pourraient gagner en travaillant. Lui aussi disait: quand nous arriverons au pouvoir, nous changerons tout cela. Depuis l'avènement des libéraux, le nombre des fonctionnaires mis à la retraite a été beaucoup plus considérable que du temps des conservateurs, pendant une égale période.

Ces jours derniers encore, la Chambre a adopté un bill concernant ces pensions de retraite. Avant, les juges pouvaient prendre leur retraite et recevoir une pension égale aux deux tiers de leurs émoluments. Cela n'était pas suffisant pour les libéraux. Ces juges mènent une existence heureuse, surtout depuis qu'ils ont été appelés à la magistrature, où beaucoup d'entre eux retirent deux ou trois fois plus que ce qu'ils gagnaient avec leur profession, et l'autre jour, on a adopté un bill leur accordant une pension égale à la totalité de leurs émoluments. Le parti ministériel me paraît avoir renié tous ses principes.

A une heure la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

M. WILSON : M. l'Orateur, lorsque vous quittiez le fauteuil, à une heure, je parlais des pensions de retraite et des promesses violées du gouvernement. Il y a une autre question importante dont je désire parler ; c'est cette promesse qui nous a été faite dans le discours du trône, par la bouche même de Son Excellence le Gouverneur général. Dans ce discours, le gouvernement s'est engagé à nommer une commission pour étudier la question des transports. Cette promesse n'a pas été tenue et pas un seul orateur de la droite ne nous a encore expliqué pourquoi le gouvernement a changé d'opinion.

Comme je le disais en commençant, je considère que cette question est une des plus importantes que le gouvernement ait à régler ; il aurait certainement eu le concours unanime de la Chambre, car le parti conservateur, qu'il soit dans l'opposition ou au pouvoir, travaille toujours dans l'intérêt du pays. Jamais il n'a renié les principes qu'il proclamait au pouvoir, pour capter les suffrages. Le gouvernement a adopté en partie la protection et a renoncé au libre-échange, mais nous sommes restés fidèles à la protection et nous entendons continuer à y rester fidèles, et je suis convaincu qu'avant une autre session, le gouvernement se trouvera dans la nécessité de dire comme nous.

J'ai ici, M. l'Orateur, un décret ministériel qui a été sanctionné par Son Excellence le 19 mai 1903. C'est un document important et bien qu'il ait déjà été cité dans cette Chambre, je désire l'insérer dans mon discours, afin de le porter à la connaissance de ceux qui me liront, et je demande la permission de le citer de nouveau, pour qu'il soit consigné dans les " Débats " :

Dans un rapport daté du 6 avril 1903, le ministre des Travaux publics dit qu'il a mis à l'étude certaines questions concernant le transport des produits canadiens par voies canadiennes jusqu'aux marchés de l'univers, afin de mettre le producteur canadien en état de faire une concurrence heureuse, par les voies de transport entièrement canadiennes, aux producteurs et exportateurs d'autres pays.

Le ministre soumet que l'on peut considérer comme acquis que le grain et autres produits suivront naturellement, pour atteindre les marchés de l'univers, la route la plus économique, et conséquemment, ce qu'il faut faire pour atteindre l'objet désiré doit être de rendre les routes canadiennes plus économiques et plus faciles que les routes rivales.

Le développement du Nord-Ouest canadien a donné la preuve que nos routes canadiennes étaient impuissantes à transporter les produits canadiens. Le rapport dit aussi.

Que nos exportations agricoles ne pourront commander de l'autre côté des mers le prix que leurs excellentes qualités naturelles leur permettraient d'obtenir que lorsqu'elles cesseront d'être confondues et mêlées avec des produits inférieurs ou souvent falsifiés des autres pays ; et pour leur conserver leur idendité distincte il faut les exporter par les voies canadiennes.

Le ministre soumet de plus que les questions a l'étude sont compliquées et comprennent, entre autres objets à atteindre, le transport des produits de l'ouest depuis le lieu de production jusqu'aux marchés de l'univers.

Cette partie du décret se rapporte tout particulièrement à l'exportation de nos produits des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, et je crois que c'est ce que le gouvernement avait en vue, à l'époque ou ce rapport a été fait. Je crois que c'est aussi ce qu'il avait en vue, à l'époque où le Grand Tronc a demandé une charte pour construire un chemin de fer partant de North-Bay et traversant le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Mais les circonstances ont obligé le gouvernement à modifier ses intentions et il s'est décidé en faveur d'un chemin de fer ininterrompu, de l'Atlantique au Pacifique :

Les points a considérer sont le transport de ces produits :

du lieu de production aux ports de mer du Canada ;

du lieu de production aux ports du lac Supérieur ;

des ports de l'ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens de l'Atlantique ;

des ports de mer canadiens de l'Atlantique en Europe ;

du lieu de production aux ports canadiens sur la côte du Pacifique.

Le transport des produits des provinces de l'est du Canada se fait comme suit :

jusqu'aux ports de mer de l'Atlantique ;

depuis ces ports jusqu'en Europe.

Il est clair qu'avant que l'on puisse arriver à une solution satisfaisante de ces questions

il faudra faire une enquête complète et minutieuse concernant :

les conditions dans lesquelles les expéditions de produits se font présentement et la possibilité de les améliorer ;

l'établissement d'entrepôts sur les lacs et rivières, et aux ports océaniques ;

les installations aux ports intérieurs des lacs et des rivières, et aux ports de l'Atlantique et du Pacifique.

L'état de la route du Saint-Laurent et généralement toute amélioration, tout agrandissement, et autres choses pouvant donner des moyens de transports plus économiques et plus satisfaisants par les voies canadiennes de terre et d'eau.

Le ministre soumet de plus que cette enquête ne devra pas être limitée aux routes et autres installations employées maintenant, mais, s'il est nécessaire que l'on fasse de nouvelles investigations afin de découvrir si l'on ne pourrait pas établir d'autres voies de transports plus économiques et plus satisfaisantes par terre et par eau.

Les forces qui militent contre le transport par les voies canadiennes sont les suivants —

concurrence de la part des Etats-Unis ;

concurrence de la part des vaisseaux venant des ports américains sur le lac Supérieur.

Le ministre soumet qu'une enquête devrait être faite au sujet de la division des produits du Canada par les ports de Boston, Portland et autres des Etats-Unis. On devrait aussi étudier avec soin les méthodes les meilleures et les plus économiques dont se servent nos concurrents de l'autre côté de la frontière.

Le ministre est d'avis que dans ces circonstances il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et d'adopter les meilleurs moyens possibles de transporter nos produits indigènes et soumet que la méthode la plus efficace de faire une telle enquête et d'obtenir les informations les plus désirables serait de nommer une commission composée d'experts en la matière ; cette commission peut être nommée et recevoir ses pouvoirs en vertu du chapitre 114 des statuts du Canada.

J'attache beaucoup d'importance à ce rapport. On ne nous a pas encore expliqué d'une manière satisfaisante pourquoi ces experts n'ont pas été choisis, et je voudrais faire bien comprendre à nos honorables amis de la droite qu'il est important que nous ayons des explications sur ce point. En nous soumettant le projet actuel l'honorable premier ministre nous a dit :

Avant d'aller plus loin, il importe de dire que l'idée qui a présidé à notre projet diffère complètement de celle que s'en sont formée nos critiques A leurs yeux, ce projet n'est qu'une entreprise commerciale, qu'il faut juger au seul point de vue des profits et pertes. A notre avis, c'est une œuvre d'importance nationale, une œuvre d'urgence, justifiée par la situation du Canada en l'an de grâce 1903, comme l'était la construction du chemin de fer Intercolonial à l'époque de l'établissement de la Confédération canadienne, et quelques années plus tard la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Dans un autre endroit l'honorable premier ministre nous a expliqué qu'il ne s'agissait pas d'un chemin commercial, que ce chemin ne pourrait pas transporter du grain, depuis le Nord-Ouest jusqu'aux ports de mer, à aussi bas prix que si les cours d'eau étaient utilisés. L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a beaucoup insisté sur un chemin de fer entièrement canadien qui, s'il était convenablement outillé, pourrait lutter avec le transport mixte, dans le trafic du grain. C'est une grande question de savoir s'il est possible de construire un chemin de fer comme celui que voudraient avoir l'honorable député de Norfolk-nord et quelques autres orateurs de la droite. Je comprends facilement l'attitude que prend l'honorable député de Norfolk-nord, car il a parlé si souvent pour et contre un si grand nombre de questions, qu'il devient plus prudent en vieillissant. Il demande un chemin de fer dont la construction sera presque impossible dans cette partie du pays.

M. CHARLTON : L'honorable député devrait prendre garde, avant d'affirmer des choses qu'il ignore.

M. WILSON : Je ne fais que donner mon opinion ; l'honorable député n'est pas obligé de l'accepter, s'il ne la partage pas. Il est possible aussi que mon honorable ami ait changé d'idée encore une fois, depuis qu'il a prononcé son discours, mais que cela soit ou non, la chose n'a plus d'importance.

Une autre chose qui a surpris tout le monde, quand ce grand projet a été annoncé à la Chambre et au pays, c'est cette déclaration du premier ministre, disant qu'il ne s'agissait que de payer l'intérêt sur le coût du chemin pendant 7 ans et que toute la dépense que le pays sera appelé à faire, ne dépassera pas $13,000,000. Cette déclaration était pour le moins étonnante. On peut la comparer à cette autre déclaration que nous avons entendue de la bouche d'un membre de cette Chambre, que le gouvernement pouvait acheter le Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc-Pacifique pour $1 chacun. Je n'ai jamais bien compris ce qu'il a voulu dire par là, et je ne comprends pas non plus ce que veut dire le premier ministre quand il parle de construire un chemin de fer allant d'un océan à l'autre, avec $13,000,000. C'est, cependant, ce qu'il a dit et son affirmation a été corroborée par l'honorable ministre des Finances ; mais quand il s'est agi de donner des détails, ce dernier a été obligé d'admettre que le chemin coûtera beaucoup plus cher que cela et augmentera considérablement la dette nationale. Les calculs du ministre des Finances sont les suivants :

Coût de la section Winnipeg-Moncton.	$54,609,607
Intérêt pendant 7 ans	11,468,030
Contribution au pont de Québec.....	2,000,000
Intérêt pendant 7 ans..	324,246
Garantie des obligations sur la section des montagnes..	2,334,575
Total	$70,736,528

Voilà ce qu'il faudra ajouter à la dette nationale. Mais il y a un autre point que tous les orateurs de la droite ont laissé de côté. Le gouvernement a conclu un marché avec le Grand-Tronc-Pacifique en vertu duquel cette

compagnie aura l'usage du chemin, gratuitement, pendant 7 ans, à partir de son parachèvement. C'est-à-dire que nous paierons l'intérêt sur le coût de la construction du chemin, durant cette période, et si pendant les trois années suivantes, l'excédent des recettes sur les frais d'exploitation n'est pas suffisant pour payer l'intérêt, ces intérêts seront ajoutés au capital et seront portés au compte de la compagnie. Je ne vois pas qu'il soit question, dans le contrat, d'un délai pour la construction de ce chemin. On ne peut pas raisonnablement commencer les travaux avant d'avoir exploré et arpenté le tracé, et cela prendra au moins un an, et personne ne suppose que le chemin pourra être construit en moins de 5 ans. On peut donc sans crainte ajouter l'intérêt sur la moitié du coût de construction, pendant deux ans et demi ou trois ans, aux dix années pendant lesquelles le gouvernement aura à payer l'intérêt. Cela augmenterait considérablement le coût du chemin, même en s'en rapportant aux propres chiffres du ministre des Finances.

J'ai une autre autorité qui, à venir jusqu'à ces derniers temps, était tenue en haute estime par les honorables députés de la droite—c'est un homme qui en connait peut-être plus long, en fait de chemin de fer, que tous ceux qui font actuellement partie du cabinet et que tous les députés de la droite—je veux parler de l'ex-ministre des Chemins de fer Canaux. Dans le discours qu'il a prononcé dans cette Chambre, il évalue ainsi le coût de cette enterprise :

Coût de la section Winnipeg-Moncton.	$65,000,000
Intérêt pendant la construction..	7,800,000
Dix années d'usage gratuit..	19,500,000
Une demi pour cent de perte sur l'intérêt pendant la durée du contrat...	18,500,000
Intérêt garanti et devant être payé sur la section des montagnes..	4,050,000
Garantie sur la section des prairies...	9,750,000
Garantie sur la section des montagnes.	13,500,000
Intérêt sur la section des prairies, durant la moitié de la durée des travaux de construction..	750,000
Total	$138,850,000

Il y a peut-être un de ces item qui devrait être omis, car il faut espérer que le gouvernement pourra emprunter de l'argent à un taux aussi bas que celui auquel il le prête, sinon le pays aura à payer la différence. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux met $18,500,000 pour perte sur l'intérêt au taux de une demie pour cent qu'il croit que le pays aura à payer en plus de ce qu'il recevra du Grand-Tronc-Pacifique.

J'ai ici des calculs faits par un journal qu'on dit avoir été fondé pour défendre ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Je veux parler du "News" de Toronto. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'il a toujours été très favorable au projet et n'en a laissé voir que les beaux côtés ; sans se déclarer ouvertement, ses commentaires ont toujours été faits de manière à laisser croire que le projet était excellent. Il risque bien quelques critiques, ci et là, mais il finit toujours par conclure, qu'à tout prendre, ce projet est le meilleur qu'il était possible d'adopter dans les circonstances. Voici comment ce journal évalue le coût de l'entreprise :

De Moncton à Winnipeg..	$54,000,000
Intérêt durant la construction..	4,215,000
Intérêt durant dix ans d'exploitation.	14,233,320
Intérêt pendant dix ans sur les obligations de la section des montagnes..	4,744,440
Total..	$77,193,450

Dans cette estimation, l'intérêt est favorable au Grand-Tronc-Pacifique et le chiffre total de l'intérêt que nous aurons à payer est porté à $23,193,450. Cela est bien près du double du chiffre fixé par le premier ministre.

M. HOLMES : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ? Ignore-t-il que ce journal est la propriété de conservateurs bien connus de Toronto ?

M. WILSON (Lennox) : Je le sais ; mais je sais aussi que le propriétaire de ce journal est l'ami intime d'un homme fortement intéressé dans cette entreprise. Il est l'ami de cœur du sénateur Cox. Mon honorable ami se rappelle que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que le sénateur Cox ne pouvait pas attendre.

Je vais donner maintenant les calculs d'un journal moins favorable au projet. Le "Mail and Empire" à aussi calculé ce que coûterait ce chemin et il arrive aux résultats suivants :

De Winnipeg à Moncton..	$72,000,000
Sept ans sans loyer..	17,640,000
Trois ans sans loyer..	7,500,000
Quarante ans à trois pour cent—moins un demi pour cent..	12,640,000
Sept ans d'intérêt sur les obligations de la section des montagnes..	5,040,000
Total	$114,800,000

Ce calcul du "Mail and Empire" fait voir que nous paierons l'intérêt durant ce bail et que cet intérêt s'élèvera à $42,888,000, mais il est possible que nous puissions emprunter à 3 pour 100 au lieu de 3½ pour 100. Dans ce cas, il faudrait diminuer de cette somme $12,640,000. Dans tous les cas, en supposant que nous empruntions au même taux que nous prêtons, l'intérêt seul s'élève à $20,180,000.

J'ai parcouru attentivement les colonnes du "Globe" mais je n'y ai pas trouvé une estimation du coût de ce chemin. Tout ce qu'il a pu faire, ça été de répéter, après le premier ministre, que le chemin de Moncton à Winnipeg coûtera $13,000,000 et d'ajouter que nous aurons $3,780,000 à payer en intérêt, sur la section des montagnes. Ce calcul tout modéré qu'il est, porte le prix de cette partie du chemin à $16,780,000.

Je ne vois pas pourquoi l'Etat donnerait une subvention quelconque pour la section des prairies. Pourquoi donner un bonus pour garantir les obligations de cette partie

du chemin qui appartiendra à la compagnie ? C'est un fait reconnu que depuis 1871, aux Etats-Unis, l'Etat ne subventionne plus les chemins de fer. Osera-t-on prétendre que les Etats-Unis n'ont pas continué à progresser et n'ont pas continué à construire des chemins de fer ? C'est tout le contraire qui a eu lieu, et nos voisins ont simplement décidé d'adopter une politique pratique. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) nous a fourni hier de nombreux renseignements sur la constitution des différents Etats concernant les subventions aux chemins de fer. Dans beaucoup d'Etats, la constitution défend de subventionner les chemins de fer et dans d'autres, l'octroi de subventions est entouré de tant de formalités, qu'il est presque impossible pour l'Etat de venir en aide à un chemin de fer.

Comme l'a admis le ministre des Finances, nous nous lançons dans cette entreprise en aveugles, Je ne vois pas pourquoi il est si pressé, puisque les explorations ne peuvent pas être faites immédiatement, et que tant que le chemin ne sera pas construit, nous ne recevrons rien du Grand-Tronc-Pacifique. Je voudrais bien savoir si le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pas pu aussi bien louer le chemin, dans deux ou trois ans d'ici. Ce serait de la folie de prétendre le contraire. Pas un homme d'affaire ne voudrait agir comme le fait le gouvernement et celui qui le tenterait serait bientôt dans la position de certains établissements industriels qui demandent en ce moment au gouvernement de venir à leurs secours.

Je dirai un mot maintenant du projet d'un chemin de fer au Yukon. Il en a été question hier soir et la Chambre s'est beaucoup amusée des prédictions faites, il y a quelques années, par des membres de cette Chambre, concernant le chiffre de la population qui devait aller se fixer dans ce pays. L'honorable député de Norfolk-nord a déclaré que ce n'était pas la politique du gouvernement d'accorder des subventions en terres, aux chemins de fer. Je me rappelle le temps, peu éloigné, où le gouvernement pensait autrement. Tous ceux qui siègent ici depuis deux parlements se rappellent le contrat passé avec Mackenzie et Mann, pour la construction du chemin de fer du Yukon. Ce contrat a été signé quelques jours seulement avant l'ouverture du parlement. Le gouvernement fit, en cette occasion, ce qu'il vient de faire aujourd'hui ; il signa un contrat définitif, par lequel il s'engageait à accorder certaines subventions. Mais il est arrivé que dans le cas du Yukon, le chemin de fer n'a pas été construit et que le pays a dû payer $300,000 de dommages-intérêts. On aurait pu croire que cela aurait servi de leçon au gouvernement. En vertu du contrat passé avec Mackenzie et Mann en 1898, le gouvernement s'est engagé à donner 3,750,000 acres de terre dans le district du Yukon, pour la construction du chemin. Le 7 juillet 1898, un décret ministériel fixait le prix des terres dans ce district, au prix minimum de $10 par acre et refusait d'en vendre plus de 40 acres au même individu, dans un même endroit. D'après ses propres calculs, la subvention qu'il accordait à Mackenzie et Mann s'élevait à $37,500,000, pour la construction d'un chemin de fer à voie étroite. Voilà les hommes d'affaires que nous avons dans le cabinet.

L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) a comparé le contrat actuel avec celui fait par le gouvernement conservateur, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il n'y a pas de comparaison à faire entre les deux. Avant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, le Canada venait à peine de se former en confédération. Avant cela il n'y avait sur ce continent que quelques provinces isolées ayant peu de relations les unes avec les autres. Des circonstances surgirent qui obligèrent les provinces, dans leur intérêt, à se former en confédération. Cela nécessitait l'acquisition des Territoires du Nord-Ouest de la Compagnie de la Baie d'Hudson, au prix d'environ $1,500,000. Il était très important de faire entrer la Colombie Anglaise dans cette confédération, et c'est ce qu'elle fit, le 20 juillet 1871. Une des conditions de cette union était la construction d'un chemin de fer pour relier cette province aux autres, absolument comme nous avions promis aux provinces maritimes la construction de l'Intercolonial. La confédération aurait été impossible sans ces deux chemins de fer.

Quand le premier ministre dit que la construction de ce nouveau transcontinental est aussi nécessaire que l'était la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, je considère qu'il est absolument dans l'erreur. Je n'en vois pas du tout la nécessité, et il n'est pas, non plus, constaté que l'opinion publique le réclamait. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux dit que sa province ne le demande pas et dans Ontario, je n'ai entendu que certaines personnes intéressées dans le projet, en demander la réalisation. Nous avons fait un contrat avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, nous lui avons accordé $25,000,000 en argent, 25,000,000 d'acres de terre et un bout de chemin de fer que nous avions construit. J'ai appris de source digne de foi que le gouvernement Mackenzie a offert plus que cela, mais que personne n'a voulu accepter son offre.

Je vais donner maintenant l'opinion d'un homme dont la politique vient d'être approuvée tout récemment par les électeurs de sa province. Je veux parler de l'honorable M. Roblin, le premier ministre du Manitoba. Au cours d'une convention tenue l'autre jour à Toronto, il a parlé du projet du Grand Tronc-Pacifique. Il dit qu'il croyait parler au nom de sa province ; il est de plus, commissaire des chemins de fer du Manitoba. Il ne croit pas que le Manitoba retire plus d'avantages de ce chemin de fer que

d'un chemin ordinaire. Il ne met pas en doute le patriotisme que l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) qui propose cette entreprise, mais il ne voit pas quels avantages les cultivateurs du Nord-Ouest retireront d'un projet entraînant une dépense de $100,000,000. Il a expliqué que le transport du grain à Montréal, par chemin de fer, coûte actuellement 19 cents par boisseau, tandis qu'on peut le transporter pour 14 cents par boisseau, par chemin de fer et par eau. Il croit que les citoyens du Manitoba sont d'aussi bons patriotes que sir Wilfrid Laurier et ses amis, mais ils ne voient pas de raison pour qu'on les oblige à payer 5 cents de plus par boisseau pour expédier leur grain à un port de mer par chemin de fer. Tout le monde est convaincu qu'ils ne le feront pas. En dépit de toutes les lois qu'on pourra passer, le commerce suivra son cours naturel. C'est une folie de croire qu'on pourra amener le trafic à prendre la voie la plus coûteuse. Ce même principe s'affirme dans toutes les circonstances de la vie.

J'ai dit, il y a un instant, que le "News," de Toronto était favorable à ce projet, et cependant il commence à donner le signal d'alarme, au sujet du tracé qui sera choisi à travers le Nouveau-Brunswick. Voici ce qu'il dit :

Il nous arrive des avertissements du Nouveau-Brunswick que la construction d'un chemin de fer commercial à travers la solitude est impossible. Il existe de nombreux renseignements sur la nature de cette partie du pays. La question a été débattue à fond en 1865. Ceux qui étaient chargés de construire l'Intercolonial désiraient beaucoup trouver une voie praticable, passant au centre du Nouveau-Brunswick, mais ils n'eurent d'autres alternatives que de passer tout près de la frontière ou de suivre la rive du Saint-Laurent.

Puisque la question a été débattue en 1865 et que le projet n'a pas été trouvé praticable, pourquoi venir nous en parler aujourd'hui? La conformation du pays n'a pas tellement changé depuis, qu'il soit possible d'y construire un chemin de fer comme celui que demande l'honorable député de Norfolk-nord. Il est inutile de dépenser des sommes fabuleuses pour raccourcir la distance de quelques milles. Le temps est précieux, mais pas tant que cela. Voici un autre extrait du même journal :

La partie centrale du Nouveau-Brunswick n'est qu'une masse de montagnes inégales et irrégulières, à travers lesquelles coulent de nombreuses rivières qui se déversent dans la baie des Chaleurs, le golfe Saint-Laurent et la baie de Fundy, par le fleuve Saint-Jean. Quelques-unes de ces montagnes ont deux mille pieds d'élévation.

J'aimerais à savoir comment on pourra construire un chemin de fer commercial à travers ces montagnes.

Je vais maintenant consacrer quelques instants à un vieux parlementaire, à un homme qui siège dans cette Chambre depuis très longtemps et qui, à une époque ou à une autre, a été pour et contre toutes les questions qui se sont présentées. Je veux parler de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Lors de la dernière élection générale, il a adressé à ses électeurs un manifeste dans lequel il dit :

Je crois de mon devoir de déclarer que je suis fermement convaincu que nos améliorations publiques sont maintenant aussi avancées que l'exigera l'intérêt du pays d'ici à quelque temps, et que le temps est arrivé de remplir plus rigoureusement les promesses du parti libéral en pratiquant une plus grande économie dans les dépenses publiques et en réduisant la dette nationale.

L'honorable député dit encore :

D'après moi, les dépenses ne devraient jamais dépasser le revenu. On devrait réduire la dette publique, au moins, du montant fixé comme fonds d'amortissements.

L'honorable député, que je regrette de ne pas voir à son siège, n'a jamais manqué de tirer, au commandement du premier ministre, ni de voter, sans s'inquiéter de savoir si son vote pouvait entraîner des dépenses inutiles. Cela ne l'a jamais inquiété.

Le gouvernement a eu la bonne fortune d'arriver au pouvoir au commencement d'une ère de prospérité qui ne nous est pas particulière, mais s'étend à toutes les nations commerciales et que nous devons attribuer aux bienfaits de la Providence et à des causes qui échappent au contrôle du gouvernement canadien.

Dans ces circonstances, il est du devoir du gouvernement de suivre l'exemple d'un sage législateur de l'ancien temps et de profiter des années d'abondance pour se mettre en mesure de traverser les années de famine.

Voilà assurément d'excellents conseils et, tant qu'à publier un manifeste on ne pouvait mieux choisir, car le peuple aime toujours à entendre nos hommes publics dire qu'ils n'ont en vue que les intérêts du pays et que leur seule occupation est d'empêcher le gouvernement de gaspiller les deniers publics. Mais quand le peuple s'apercevra que sous ce gouvernement économe, les dépenses sont considérablement augmentées, il se dira que les amis de l'honorable député de Norfolk-nord ont manqué à leurs promesses.

Ce même député a prononcé dans cette Chambre, le 26 mai dernier, un discours dont il a souvent été question depuis. Dans ce discours, il a démontré l'impossibilité de transporter du grain entièrement par chemin de fer, à aussi bon marché que par eau, à partir de Port-Arthur.

Il cite des chiffres et nous apprend qu'on peut transporter du blé de Duluth ou de Port-Arthur à Buffalo et le mettre dans un élévateur pour un cent et quart à un cent et demi le boisseau, et que deux cents sont plus que le prix moyen. Il dit :

On peut donc faire transporter du grain de Port-Arthur à New-York pour 3 cents le boisseau et, dans tous les cas, pour moins de 4 cents.

Or, je voudrais savoir si quelqu'un croit que le nouveau chemin de fer que le gouver-

nement établira sera en mesure de transporter du grain à ce prix-là de Port-Arthur, ou d'un endroit situé plus à l'ouest, jusqu'à Québec, Saint-Jean ou Halifax. Je ne crois pas qu'une seule personne entretienne cette opinion. Je ne crois pas que les promoteurs de la présente entreprise soient de cet avis. Il ajoute :

Je considère qu'il nous est impossible, pour le présent, de lutter contre cette route. Il n'y a pas à songer à transporter du grain de Port-Arthur à Quebec ou à Halifax, par voie ferrée, aux taux de cette ligne américaine.

L'honorable député semble avoir étudié cette route ; mais, lorsqu'il a prononcé son discours exposant la politique ministérielle concernant cette voie ferrée, il n'a pas tenu compte du pays que le chemin de fer traversera et il savait qu'il pouvait affirmer sans craindre la contradiction qu'en construisant un chemin que tel que celui que j'ai décrit et en y mettant des locomotives et des voitures comme celles dont j'ai parlé, il n'y aura aucune difficulté. Il savait, pourtant, qu'il est absolument impossible de construire un pareil chemin et qu'il est tout aussi impossible de transporter du blé ou d'autres produits de l'ouest aux prix exigés pour le transport d'entier parcours par une voie ferrée. Dans son discours du 26 mai, il était allé un peu plus loin et avait avancé :

Même si nous décidons de canaliser la rivière Ottawa, je considère que nous ne sommes pas encore en état de dire dans quelles conditions nous devons procéder.....Attendons donc le rapport de cette commission avant de rien décider.

Je tombe complètement d'accord avec lui quant à cette partie de son discours. De plus, le présent gouvernement, à la recherche de commissaires qui auraient été chargés de tenir une enquête sur la problème des moyens de transport s'adressa tout d'abord à sir William Van Horne. C'était un heureux choix ; malheureusement, sir William Van Horne semble avoir refusé la commission qu'on lui offrait. Il a fait une déclaration et j'en citerai un extrait :

Le Pacifique Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique, ni aucune autre voie ferrée canadienne ne transporteront jamais volontairement par la route de terre un wagon de blé destiné à l'exportation, en contournant les grands lacs, jusqu'à un port canadien de l'est, pour la raison bien simple que jamais un chemin de fer ne pourra en retirer de bénéfice.

Quelle que soit notre opinion sur cette route, nous respectons tous l'avis de sir William Van Horne et je comprends qu'il dit la vérité, toute la vérité et rien que la vérité. De plus, la "Gazette" de Montréal fait à ce propos les commentaires suivants :

Ces quelques mots résument toutes les objections que soulève le projet ministériel. Si nous ne pouvons pas transporter de blé, il n'y a aucune raison de dépenser $75,000,000 pour construire le chemin de fer projeté. Et celui-ci ne pourra transporter de blé, parce que les taux qu'il sera obligé d'exiger devraient être d'un cinquième de cent par tonne et par mille, taux dont il ne saurait être question. Abstraction faite du grain, le trafic n'est pas suffisant pour faire face aux frais d'entretien, et il le sera pas encore dans une vingtaine d'années.

C'est une objection raisonnable que de dire que si ce chemin de fer était construit dès demain, il ne pourrait pas exiger pour le transport des marchandises un taux qui rapporterait suffisamment pour couvrir les dépenses. Je ne le crois pas. Cependant, je n'en saurais rien dire ; il arrive parfois des choses si étranges. Je n'oserais pas répéter la déclaration que faisaient autrefois plusieurs députés libéraux, lorsque le gouvernement conservateur favorisait la construction du Canadien du Pacifique, à savoir : que ce chemin de fer ne rapporterait jamais assez pour payer l'huile nécessaire au graissage des essieux. Je ne m'entends pas suffisament dans les questions de chemins de fer pour hasarder une opinion tranchée, et sur ce point, je crois être sur le même pied que la plupart de mes collègues. Le "Star" de Montréal a publié sur cette question un excellent article sous la rubrique "Combien ? — Où ?— Quand ?— Pourquoi ?"

Le débat sur la ligne transcontinentale du gouvernement ne devrait pas se terminer avant qu'une personne autorisée nous ait déclaré ce que coûtera cette ligne ; où elle passera exactement ; quelle sera la durée probable des études topographiques, et quand croit-on que la ligne sera terminée ?

Je ne crois pas que jusqu'ici nous ayons obtenu ces renseignements d'aucune source.

C'est une chose vraiment étrange—un projet ministériel très important est soumis au pays ; il doit entraîner la dépense de plusieurs millions pour la construction d'un chemin de fer traversant la moitié du continent et pourtant personne n'a déclaré combien de millions seront dépensés ni marqué l'endroit exact où passera la voie.

Je crois que si une pareille proposition avait été faite à l'époque où les députés de la droite siégeaient sur les banquettes de l'opposition, nous n'aurions pas encore fini d'en entendre parler ; et je me demande même si le budget eût été voté par la Chambre, à moins qu'elle n'eût obtenu beaucoup plus de renseignements qu'on nous en a fournis. Je crois que cette conduite serait raisonnable ; car, en somme, nous ne sommes que les dépositaires des deniers publics. Nous sommes ici pour administrer les affaires et nous devrions le faire d'une manière pratique. Nous ne devrions pas y aller par quatre chemins ; mais, résoudre loyalement tous le problèmes de cette nature. J'aurais plusieurs autres citations à faire, mais je les remettrai à un autre jour.

J'insisterai, maintenant, un peu plus sur l'aide accordée par l'Etat. Le pays a dépensé de grosses sommes d'argent pour subventionner les chemins de fer. Les subventions en argent s'élèvent à $201,572,591. Des emprunts à des conditions favorables

ont été faits jusqu'à concurrence de $24,027,800, et les subventions en terres fédérales se chiffrent en tout à 52,064,650 acres. Prenant, $100,000,000 pour représenter la valeur des terres et négligeant les avantages que la garantie du gouvernement a pu procurer, la valeur totale en argent des subventions, en terres et en espèces, accordées par le gouvernement fédéral, les législatures provinciales, et les municipalités du Canada, depuis vingt ans principalement, est de $300,000,000.

Si chaque mille des chemins de fer américains avait été l'objet d'une subvention aussi forte que chaque mille des voies ferrées du Canada, le gouvernement des Etats-Unis aurait dépensé de ce chef $3,500,000,000, mais il semble s'être assagi plus tôt que nous, car il a presque entièrement cessé d'accorder des subventions aux chemins de fer. Le gouvernement fédéral a accordé aux voies ferrées du pays des subventions jusqu'à concurrence de $9,166 par mille ; les législatures provinciales en ont accordé jusqu'à concurrence de $1,757 par mille et les municipalités, jusqu'à concurrence de $873 par mille ; soit, en tout, $11,796 de subventions à chaque mille de chemins de fer du pays. Il me semble que cette somme est considérable. Sur le chapitre des subventions, je voudrais citer à la Chambre l'opinion de quelques personnes entendues dans les affaires de chemins de fer. M. James J. Hill est bien connu dans le monde des chemins de fer aux Etats-Unis, son nom est familier au Canada aussi bien que dans la république voisine. Je puis même dire qu'il est de notre pays, car je crois qu'il était Canadien autrefois et je regrette que nous l'ayons perdu, parce qu'à mon avis, c'est un fort bon citoyen qui a beaucoup contribué aux progrès du pays qu'il habite maintenant, tout en ne négligeant pas ses intérêts personnels. M. Hill, au cours d'une entrevue dont il a permis de publier le compte rendu, déclarait qu'un chemin de fer qui avait besoin d'une subvention avant sa construction n'était pas nécessaire dans le pays qu'il traversait. Si M. Hill a pu construire un chemin de fer à travers le continent sans recevoir un dollar de subvention, je ne vois pas pourquoi nous serions assez généreux pour accorder à une voie ferrée d'importance secondaire un octroi de $3,200 par mille, sans se demander si elle est parallèle à une ligne existante. Sir Thomas Shaughnessy n'approuve pas les subventions aux chemins de fer. Il fait exception pour le Pacifique Canadien qui a été construit à une époque où on ne pouvait pas espérer que cette entreprise deviendrait lucrative avant une vingtaine d'années. Si on subventionne le Grand Tronc dit-il, le Pacifique Canadien demandera des octrois en faveur de ses divers embranchements déjà construits ou en cours de construction. Les subventions sont des dons gratuits de la part du public, car lorsqu'une compagnie a

construit un chemin, elle n'a aucun égard pour les désirs de la population.

En réalité, c'est le peuple qui construit les chemins de fer qui, lorsqu'ils sont terminés, échappent à son autorité. Ce principe est faux. Il est bon de venir en aide à la construction d'une voie ferrée, mais chaque dollar devrait être remboursé en entier, sinon avec intérêt. La discontinuation des subventions ferait disparaître le trafic des chartes de chemins de fer et la profession de promoteurs de ces entreprises. Un chemin de fer ne rapporterait que ce qu'un homme d'affaires pourrait en retirer. Alors, les voies ferrées se construiraient dans les endroits où le besoin s'en ferait sentir et non dans des régions où le trafic n'est pas suffisant pour les alimenter. Il peut arriver, pour une raison ou pour une autre, qu'il soit à propos de construire un chemin de fer dans un endroit où son exploitation ne serait pas lucrative. Alors, ce serait au gouvernement à l'établir. C'est ce qu'il fait aujourd'hui. Il construit la division improductive. C'est ce que déclare l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Je m'occuperai maintenant des changements que le gouvernement, depuis son avénement au pouvoir, a apportés à la loi concernant les subventions aux voies ferrées. Ces subventions étaient très impopulaires parmi la population, et quelques-uns des principaux libéraux s'étaient engagés à les combattre. C'est pourquoi ils décidèrent d'accorder des subventions sous une autre forme. Je citerai l'article 7 du chapitre 4 des actes 60-61 Vict., statuts de 1897:

Toute compagnie recevant une subvention, ainsi que mentionnée plus haut, excédant $3,200 par mille, sera tenue de transporter gratuitement, sur la partie du chemin de fer subventionnée, les malles de Sa Majesté pendant une période de dix ans.

Cette loi fut ensuite modifiée par l'article 8 du chapitre 7 des actes 62-63 Vict :

Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou corporation qui contrôlera ou exploitera un chemin ou partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenues de fournir chaque année au gouvernement du Canada des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le Gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie pour une somme égale à trois pour 100 par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

D'après les calculs les plus exacts que j'ai pu faire et sans être certain du montant oc-

troyé en 1901, dernière année mentionnée dans l'Annuaire statistique, le gouvernement du jour a accordé les subventions suivantes:

1897, subven. votées par le parlement..			$7,671,683
1899	"	"	.. 6,957,487
1900	"	"	.. 3,493,000
1901	"	"	.. 8,491,966
Somme totale votée..			$26,608,136

La dernière est prise dans l'annuaire statistique de 1901.

Le gouvernement a payé aux compagnies les sommes suivantes à même les crédits ci-dessus.

En 1897..	$ 480,156 11
" 1898..	2,641,040 77
" 1899..	1,253,559 67
" 1900..	1,509,119 99
" 1901..	2,512,329 00
" 1902..	2,093,439 00
" 1903 au 1er avril	1,368,480 34
Total..	$11,853,624 88

J'ai saisi l'occasion de poser une question pour savoir si cet intérêt était payé et on m'a répondu le 3 juin 1903. Voici :

1. Sur quelle partie des primes ou subventions votées en 1896 et jusqu'au 1er mai 1903, un intérêt était-il payable ? Combien a-t-il été payé sur chacune desdites primes ou subventions portant ainsi intérêt ; et quels sont les détails en ce qui regarde chaque chemin de fer ?

2. Quel montant d'intérêt a été payé, chacune desdites années, par chacun desdits chemins de fer, sur les primes ou subventions qu'ils ont reçues ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun intérêt n'a été payé sur ces comptes.

Voici mon objection ; comment remédier à la situation si le parlement adopte des lois et que le gouvernement n'en tient aucun compte et ne fait pas observer les conditions attachées à l'octroi des deniers publics. Il n'y a qu'une seule manière ; c'est de faire voir au public que le gouvernement n'est pas digne de sa confiance et qu'il doit lui donner son congé. Je déclare que les hommes publics choisis pour représenter leurs concitoyens, lorsqu'ils ne tiennent pas leurs engagements, doivent être traités comme on traite celui avec qui ont est en relations d'affaires. S'il ne tient pas à sa parole, on rompt avec lui et, si on a éprouvé du dommage, on peut se faire indemniser. J'ai aussi posé une autre question à ce sujet. J'ai voulu savoir si ces chemins de fer avaient transporté gratuitement les matières postales, et le directeur général des Postes m'a répondu le 9 juillet 1903. Je n'ai pas une grande confiance dans sa réponse. Je crois qu'il a répondu au pied levé, sans m'être renseigné auprès des fonctionnaires de son ministère. Voici ce qu'il a dit :

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir William Mulock) : Il n'est pas vrai que des chemins de fer subventionnées par le gouvernement, sous l'empire de lois adoptées depuis 1896, n'ont pas observé toutes les conditions attachées auxdites subventions ; mais ils ont rendu tous les services exigés d'eux par les termes mêmes de la subvention.

Je voudrais savoir, M. l'Orateur, comment on peut concilier ces deux réponses. L'une dit que l'intérêt n'a pas été payé, bien que ce fût l'une des conditions attachées à la subvention. D'un autre côté, le directeur général des Postes déclare que les compagnies ont rempli tous leurs engagements. Ces deux réponses ne peuvent pas être correctes, toutes les deux, et je préfère m'en tenir à celle du ministre des Chemins de fer et Canaux, parce qu'il l'a obtenue du ministère et qu'il n'a pas répondu à la légère, comme l'a fait l'honorable directeur général des Postes.

On a dit qu'il est impossible, au Canada, de construire des chemins de fer sans obtenir une subvention ; que personne ne veut en établir sans cela. L'autre jour, le représentant de Grey-est a posé une question dans cette Chambre et on lui a répondu que cent cinquante milles, près de 151 milles, de chemins de fer ont été construits sans avoir été subventionnés. Qu'on me permette d'apprendre à la députation que le Pacifique Canadien a construit 1,100 milles de voie ferrée sans avoir reçu d'aide de l'Etat. Cette déclaration que je sais bien fondée, car je tiens mes renseignements de bonne source, devrait faire comprendre au gouvernement qu'il se construira maintenant des chemins de fer, soit qu'il accorde ou n'accorde pas de subvention; et je crois que le gouvernement devrait cesser de donner des octrois. Quant au prêt qui a été fait au Grand Tronc, celui qui a parlé avant moi, ce matin, a semblé en faire peu de cas. On nous dit que ces 25 millions de dollars que le gouvernement a prêtés il y a longtemps, avaient peu de poids dans la balance. J'ai ici un état qui a déjà été communiqué à la Chambre ; mais, je crois à propos de le citer de nouveau parce qu'il est très important que le public le connaisse. C'est un relevé du compte des obligations et de l'intérêt du Grand Tronc.

En prenant le compte des obligations et celui des intérêts qui étaient respectivement de $15,-142,633 et de $10,457,458, au 1er juillet 1867, soit un total de $25,600,091, comme le capital, à cette date, et en calculant la moyenne de l'intérêt payé par le gouvernement à 5 pour cent, depuis cette date jusqu'en 1877, à 4½ pour cent de 1877 à 1887, à 4 pour cent, de 1887 à 1897 et à 3½ pour cent de 1897 à 1903, et en calculant l'intérêt composé à tous les semestres (puisque le gouvernement doit payer l'intérêt sur son argent), le capital et les intérêts s'élèveraient aujourd'hui à environ $118,000,000.

Je pourrais proposer au gouvernement un moyen de rentrer dans ses fonds. S'il pouvait décider le Grand Tronc a construire le nouveau chemin à ces frais, à compte de ce que cette compagnie doit au pays, tout serait pour le mieux. Bien qu'il n'y ait actuellement dans la Chambre qu'un seul membre du gouvernement, j'espère qu'il prendra note de ma proposition et en fera part à l'honorable premier ministre. Peut-

être ce dernier réussira-t-il à persuader au Grand Tronc de construire le chemin en acompte sur ce qu'il nous doit. Tout le monde sera content d'avoir un chemin de fer construit dans ces conditions.

J'avais un grand désir de savoir ce que pensaient les cultivateurs dans ma région de ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, depuis que la Chambre est saisie de ce projet. Il existe dans ma division électorale une association de cultivateurs composée d'hommes appartenant aux deux partis politiques et ils suivent de près les faits et gestes du gouvernement. Pendant que j'étais chez moi, je fis venir le secrétaire de l'association pour en causer avec lui et lui donner une copie du bill. Je ne l'ai pas vu, mais mon fils l'a vu et lui a remis un exemplaire du bill, et il m'a donné par écrit son opinion, qui, vaut la peine d'être insérée au Hansard. C'est l'opinion d'un homme qui jusqu'ici a été libéral. Le président est conservateur, ce qui montre que c'est une société mixte qui n'a d'autre désir que de voir le pays gouverné honnêtement. Elle se lit comme suit :

Napanee, 17 août 1903.

Cher monsieur,—Il m'a été impossible de vous voir samedi soir à cause de l'heure avancée, j'ai vu votre fils, M. N. M. Wilson, qui m'a expliqué la chose et je n'ai pas voulu vous déranger si tard.

Quant au sujet sur le tapis, le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, je vais vous faire connaître mes objections à ce projet. Pour commencer, il n'a pas été démontré d'une manière évidente que la construction de ce chemin est devenue bien nécessaire. S'il en était ainsi, les profits de l'exploitation suffiraient pour payer ceux qui sont à la tête de l'entreprise, sans avoir recours au gouvernement.

Si ce nouveau transcontinental est nécessaire et qu'une compagnie particulière refuse de la construire sans l'aide du peuple, qu'il reste la propriété de l'Etat et qu'il ne soit pas livré au Grand-Tronc-Pacifique ou à toute autre compagnie de chemin de fer pour son seul profit. Mais il ne faut pas qu'il reste le moindre doute sur la nécessité d'un chemin de fer avant d'en entreprendre la construction.

L'expérience du passé démontre qu'il est mal d'accorder des subventions aux chemins de fer, et la perte subie par le pays en garantissant les obligations du Grand Tronc est une leçon de choses frappante pour nous. Les raisons données en faveur de la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental reposent en grande partie sur le sentiment.

Il y aurait assez de voies d'écoulement des produits du nord du pays en poussant des embranchements au nord du Pacifique Canadien du Northern Pacifique et du Canada Northern.

Les besoins comerciaux de Québec et des provinces maritimes peuvent être aisément satisfaits avec les chemins de fer existants et quelques lignes directes à ajouter si le besoin s'en fait sentir. La construction d'une ligne plus courte, parallèle à l'Intercolonial, augmentera grandement et sans utilité notre dette publique. En louant le chemin au Grand-Tronc-Pacifique on privera le peuple pendant cinquante ans de tous les profits qu'il pourrait donner. Il y a peut-être de quoi flatter l'orgueil national en faisant de Québec un centre de chemin de fer. Puis la

garantie des obligations de la division ouest n'est pas dans l'intérêt public, et contraste étrangement avec les conditions auxquelles le Northern Pacific obtint une charte du gouvernement Roblin pour la construction d'embranchements dans le Manitoba. Je n'entreprends pas de critiquer les détails du bill, ce qui demanderait du temps et une étude de chaque article, au lieu d'une examen à la hâte comme je viens de faire. De plus je ne me sens pas compétent pour en faire un examen à fond. Sans doute, vous voulez avoir une critique des principes qui servent de base au bill.

Je crois que l'opinion que je viens d'exprimer sur la question des chemins de fer est partagée ici par les citoyens des deux couleurs politiques, et l'attitude que vous avez prise sur cette question est tout à votre honneur.

Votre très dévoué,
W. R. SCOTT.

M. Uriah Wilson, député.

Ce monsieur est secrétaire de l'Association de cultivateurs de ma division électorale ; cette association a présenté la requête suivante à la Chambre des communes :

A l'honorable Chambre des communes du Canada, assemblée en parlement.

L'Association des cultivateurs de Lennox est d'opinion et émet à l'unanimité l'avis que le temps est arrivé de cesser la pratique de subventioner les chemins de fer en argent ou en terres publiques.

La grande prospérité dont jouissent les chemins de fer du Canada est une preuve que cette Association a raison de protester contre toute subvention de cette nature accordée par le parlement du Canada.

Et vos requérants prient respecteusement votre honorable assemblée de n'accorder aucun subside à quelque chemin de fer que ce soit pendant la prochaine session du parlement.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

Signé au nom de l'Association des cultivateurs de Lennox.

R. M. BRISCO, Président.
W. R. SCOTT, Secrétaire.

J'ai même une résolution plus récente de la même association, celle du 20 juin 1903, se lisant comme suit :

L'Association des cultivateurs de Lennox, à une assemblée tenue aujourd'hui, a adopté la résolution suivante, au sujet des chemins de fer :

Que cette Association est fortement d'opinion qu'il n'est pas dans l'intérêt public que le gouvernement du Canada accorde de l'aide, sous forme de subventions ou de concessions de terres aux chemins de fer en construction, et que cette pratique devrait cesser ; et, de plus que l'Association proteste contre la garantie par le gouvernement des obligations du Grand-Tronc-Pacifique.

Encore un mot, et je termine. Je veux seulement appeler l'attention de la Chambre sur un fait. Hier soir, nous avons vu devant nous le député de Toronto-ouest (M. Osler) qui est directeur du Pacifique-Canadien et qui est fortement opposé aux subventions accordées aux chemins de fer.

Le Pacifique Canadien a déjà construit 1,100 milles de chemin de fer sans l'aide du public, et je vous ai lu un extrait d'une entrevue avec le président de cette compagnie,

où il dit que le temps d'accorder des subventions aux chemins de fer est expiré, et je crois que c'est l'opinion générale du peuple de ce pays.

M. ANDREW BRODER (Dundas) : Monsieur l'Orateur, comme le gouvernement et ses amis manquent déjà de vapeur sur la nouvelle politique de chemin de fer, il m'incombe de dire quelques mots sans être obligé de répondre à un orateur précédent. J'ai lieu de croire que la difficulté d'obtenir du charbon dans le pays traversé par le nouveau chemin de fer sera tellement grande, et comme il en faudra à chaque étape de 100 milles le long du chemin, il n'y a rien d'étonnant à ce que la vapeur manque. Ce facteur dans les exigences du nouveau chemin de fer mérite l'attention du gouvernement. Je ne viens pas ici me faire l'apologiste du partie conservateur qui, en sillonnant le pays, de chemins de fer—a fait le Canada ce qu'il est, en dépit de l'opposition des honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre. Lors de la construction du Pacifique Canadien, ces messieurs et leurs amis suivirent une ligne de conduite qui obligeait le parti conservateur , dans l'intérêt du pays, de construire ce chemin, comme fut construite l'ancienne cité, l'épée dans une main et la truelle dans l'autre. C'est un état de choses qui ne se renouvellera pas dans ce pays pendant que le partie conservateur sera dans l'opposition. Il prendra le côté patriotique, comme il a toujours fait. Mais ces messieurs de l'autre côté n'en peuvent dire autant. S'ils étaient à notre place ils tiendraient une ligne de conduite antipatriotique, comme ils ont fait dans le passé.

Je veux rappeler le discours de l'honorable député de Bonaventure qui éleva jusqu'aux nues la mémoire de feu sir John Macdonald. Pour moi, j'aimerais autant rencontrer quelques fleurs sur mon chemin de mon vivant. Il sied mal à ceux qui ont semé des épines et des obstacles sans nombre sur la route de sir John Macdonald pendant sa vie, de venir après sa mort, les bras chargés de guirlandes, pour en couvrir son tombeau. Il leur sied mal de rendre justice à ce grand homme et à sa politique, dont ils cherchent à atteindre le niveau ; mais ils seront comme les habitants de Lilliput en face de Gulliver quand ils auront fini.

L'honorable ministre des Finances a eu la bonté de dire l'autre soir que son parti, dans la folie de la jeunesse, avait combattu cette grande entreprise, mais que, à la lumière de vingt années d'expérience, ils avait reconnu sa faute. Mais y a-t-il quelque analogie entre les deux questions. Dans quelles conditions s'imposait la construction du Canadien du Pacifique ? L'intégrité de ce pays dépendait de la construction de cette ligne transcontinentale. Il s'agissait de savoir si la Colombie Anglaise deviendrait une province canadienne, et nos honorables adversaires étaient prêts à' suivre leur chef lorsqu'il disait: Renonçons à la Colombie Anglaise plutôt que de construire le chemin de fer du Canadien du Pacifique. Le ministre des Finances nous a dit que c'était le temps de leur folle jeunesse, qu'ils étaient tous enfants, mais je doute fort que l'âge d'enfance soit passé pour eux. Je crois qu'ils sont encore enfants. Quelle a été la conduite de l'honorable ministre plus récemment, quand il avait atteint l'âge mûr, ce qui aurait dû lui faire acquérir quelque bon sens ? Un homme éminent anglais a dit que ce n'est pas un crime d'être jeune, puisqu'on se corrigeait tous les jours de ce défaut, mais que c'était un crime de ne pas apprendre par expérience. On peut dire des partisans du cabinet que l'expérience paraît ne leur avoir rien enseigné. Ils one l'air aussi jeunes qu'il y a des années et ils répètent sans cesse les fautes du passé Que faisait l'honorable ministre des Finances en 1897, alors que la jeunesse avait fait place à l'âge mûr et qu'il était premier ministre de sa province? Quand feu M. Mercier, ancien premier ministre de Québec, réunit ses confrères de toutes les autres provinces du Canada pour se consulter sur les affaires fédérales et discuter la position des diverses provinces en face des autorités fédérales, où était le ministre des Finances?

A cette conférence, en sa qualité de premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, quelle était son attitude à l'égard de l'intégrité de cette Puissance? Je vous la ferai connaître par la lecture du rapport de la conférence. Je ferai remarquer que le seul conservateur présent à cette conférence était M. Norquay, alors premier ministre du Manitoba. Parmi ceux qui étaient présents, on trouve sir Oliver Mowat, l'honorable G. W. Ross, l'honorable C. Fraser et l'honorable A. S. Hardy, de la province d'Ontario ; et, ce qu'il y a de plus grave, c'est que loin d'y entendre des manifestations de loyauté et de patriotisme, favorables à l'intégrité du Dominion, on donna cours au sentiment contraire. Nous constatons que les chefs libéraux de toutes les provinces du Canada donnèrent leur adhésion à la résolution. que je vais lire et qui figure dans le compte rendu de la conférence. Et lorsque nous entendons des ministres de la couronne se proclamer les défenseurs des grands intérêts nationaux de ce Dominion, et reprocher aux conservateurs leur manque de fermeté, il est temps de jeter un regard en arrière et de scruter un peu leurs antécédents.

Voici ce qui a été inséré dans le compte rendu, à la demande du ministre des Finances et de ses collègues :

Les représentants de la Nouvelle-Ecosse, présents à cette conférence, désirent que la note suivante soit insérée dans le procès-verbal de cette conférence, et du consentement de celle-ci :—

A cause de certains événements récents arrivés dans la Nouvelle-Ecosse, les représentants de cette province désirent qu'il soit mis par écrit qu'ils prennent part aux délibérations de cette conférence avec l'entente que, tout en se joignant aux représentants des provinces sœurs

pour obtenir des réformes dans ses matières d'intérêt commun, ils agissent ainsi sans préjudice des droits du gouvernement, de la législature ou du peuple de la Nouvelle-Ecosse de prendre telle mesure dans l'avenir qu'ils jugeront désirable dans le but de détacher politiquement cette province du Dominion.

Voilà l'attitude prise par les ministres des Finances du Canada et qui fut soutenue par tous les premiers ministres des autres provinces, tous des libéraux, excepté un. Voilà les sentiments de ces hommes qui prêchent aujourd'hui la loyauté à la Chambre des communes. Quels étaient les représentants de la Nouvelle-Ecosse à cette conférence ? C'étaient : W. S. Fielding, premier ministre ; J. W. Longley, procureur général ; A. McGillivray du conseil exécutif. Voilà l'attitude prise par ces hommes en 1887, quand ils étaient enfants. Il aurait été aussi bon qu'ils ne fussent jamais nés.

Laissez-moi vous dire qu'il n'y a aucune analogie entre la proposition de construire le Pacifique Canadien et le projet qui est devant la Chambre. La grande question devant le pays qui demande une solution, et qui ne sera pas résolue après que cette mesure aura reçu la sanction de Son Excellence le Gouverneur général, est la question des transports. Le peuple demande des moyens de transport à meilleur marché. Les prix du trafic sont une taxe sur l'énergie et l'industrie de notre peuple, et vous le soulagez d'autant si vous faites baisser les taux. Y a-t-il un homme de l'autre côté de la Chambre, depuis l'honorable ministre qui la dirige, jusqu'à son plus humble partisan, qui soit en état de démontrer que cette proposition puisse diminuer le moindrement les frais de transport dans ce pays?

Le plus loin qu'ils se sont avancés, ça été de faire stipuler que le Grand-Tronc-Pacifique ne pourra pas demander un prix plus élevé pour diriger son trafic sur Saint-Jean ou sur Halifax que sur Portland. Le Grand Tronc a déjà jusqu'à Portland une ligne pourvue d'un outillage complet. Tout ce que le gouvernement demande, c'est que le Grand Tronc n'exige pas plus pour le transport des marchandises jusqu'à Portland. Il ne demande rien de plus et cela n'implique pas l'abaissement des prix de transport. Tout projet qui ne tient pas compte des raccordements de nos voies d'eau avec les chemins de fer est un projet irréalisable, si par ce moyen on veut donner au peuple le transport à meilleur marché. Et l'inconvénient, c'est qu'après avoir imposé au peuple les lourdes obligations qui entraînent ce contrat, on n'aura pas résolu la question des transports. Ce chemin sera simplement un chemin de colonisation. personne ne l'a démontré plus clairement que le député de Bonaventure (M. Marcil), et le premier ministre était forcé d'admettre qu'il ne le considérait pas au point de vue commercial seulement, mais au point de vue national. A

M. BRODER.

ce sujet, permettez-moi de lire ce que le très honorable premier ministre disait, en 1898, sur une affaire qui touche de bien plus près à la question des transports et de la diminution des taux que le projet soumis à la Chambre. En 1898, son attitude au sujet de la construction du canal de la baie Georgienne était bien différente de celle qu'il prend aujourd'hui. Mais ces messieurs sont prêts à défendre toute proposition que leur soumettra leur chef, sans aucun égard à leur passé ni à leurs principes. En réponse à M. Poupore, qui présenta cette résolution au sujet du canal de la baie Georgienne, le très honorable ministre répondit qu'on demandait simplement au gouvernement d'endosser les obligations de la compagnie, et qu'il ne serait pas appelé à débourser de l'argent avant que le canal fût en opération. Et il ajouta :

> Voici ma réponse, et j'espère qu'elle méritera au gouvernement l'appui des deux côtés de la Chambre ; le gouvernement ne doit donner ni sa sanction ni son approbation à un projet quelconque, s'il n'est pas convaincu d'avance du succès commercial de ce projet.

Il a l'appui d'un côté seulement. L'autre côté est contre lui par principe. Il ajouta :

> Le gouvernement ne doit donner ni sa sanction ni son approbation à un projet quelconque s'il n'est pas convaincu d'avance du succès commercial de ce projet.

Appliquez cela à la proposition actuelle, et où en êtes-vous ? Qu'est devenu votre succès commercial dans ce cas-ci ? N'est-il pas évident, que l'opportunisme guide ces messieurs et non pas les principes ? Il n'est plus question de succès commercial. La seule chose dont on entend parler est la colonisation et l'envoi de pionniers dans ce pays septentrional. Dans son discours le député de Bonaventure (M. Marcil) a ouvers une belle perspective aux hommes de sa race. Il enverrait des Anglais, des Irlandais, des Ecossais et des Allemands au Nord-Ouest, où ils deviendront riches en cinq ans. Mais quant aux Français, il veut les pousser vers les bois, où ils seront pauvres toute leur vie. Il veut envoyer les Français dans ce pays couvert d'épinettes, de mélèze, de pins gris, de peupliers, et de bouleaus blancs. Je ne veux pas dénigrer mon pays, je suis trop bon patriote pour cela. Mais le premier ministre et le ministre des Finances ont flétri cette région comme étant peu propre à l'agriculture, en nous disant que c'était de ce bois-là qu'elle était couverte. En entendant cela, tout homme sensé qui connait quelque chose du sol, en a conclu que c'était un sol pauvre.

Et lorsque l'honorable député de Bonaventure parla d'envoyer les Français là-bas, je pensai que ses compatriotes pourraient fort bien s'écrier : Délivrez-nous de nos amis. Et le ministre des Finances, lorsqu'il nous dit quelles essences forestières poussaient là-bas.

M. TAYLOR : Il ne sait pas en quoi elles diffèrent les unes et les autres.

M. BRODER : Si ces messieurs ne savent pas distinguer le pin du tilleul, ils ne devraient pas aborder ces sujets. Ils signalent ce pays comme possédant un sol de qualité inférieure. La constatation en est faite dans les Débats et elle y restera. Maintenant, pendant que j'en suis sur ce sujet, je voudrais soumettre une ou deux observations pour faire comprendre ce que veut dire réellement la construction de ce chemin. Elle veut dire que si un particulier prend le train à Winnipeg pour gagner l'est, il n'aperçoit plus aucun signe de civilisation tant qu'il n'a pas atteint la ville de Québec. Supposons qu'il veuille se procurer un sac de farine, des chaussures, ou qu'il lui faille voir le prêtre, il devra auparavant parcourir les 1,800 milles qui le séparent de Québec. N'est-ce pas là une belle position dans laquelle mettre les pauvres Français colonisant ce pays ! Non, la seulle manière dont on réussira à coloniser ce pays, c'est par le moyen d'embranchements partant des lignes principales et s'avançant dans le nord au fur et à mesure que les établissement s'y développeront, de manière à ce que la population ait l'accès le plus facile aux centres urbains dans toute l'étendue du Canada. Mettez un tel programme à exécution, et vous aurez fait quelque chose dans les intérêts de la civilisation. Les libéraux avaient un programme sur le sujet. J'aimerais à vous lire ce qu'ils disaient au pays en 1896. Sans doute, s'il est quelque chose qu'ils ne tiennent pas qu'on leur rappelle, ce sont leurs propres écrits.

M. SPROULE : Ils n'aiment pas comme l'Indien égaré à retrouver leurs pistes.

M. BRODER : J'ai ici la brochure politique publiée par les libéraux en 1896. Ce devrait être quelque chose de bien.

M. HOLMES : Superbe !

M. BRODER : Alors ; pourquoi ne s'y conforment-ils pas ? L'honorable député (M. Holmes) ne s'est pas conformé un seul instant depuis la publication de cette brochure aux principes qui y sont énoncés. Le premier ministre ne s'y est pas conformé davantage depuis qu'il est aux affaires, et aucun de ses partisans ne s'y est conformé non plus. Cette publication fut émise avec prière au lecteur de lire, annoter, apprendre et s'assimiler. Elle était à l'usage des meneurs, des orateurs, des candidats, etc. Elle n'était pas destinés au commun des lecteurs—c'était trop profond pour eux—l'homme du peuple s'y serait perdu. A la page 43, je trouve ceci :

Le parti libéral a toujours été en faveur des établissements rapprochés et continus.

Que dit-on de ce chemin éloigné de centaines de milles des établissements actuels ?

Ils se sont opposés à l'adoption d'une politique qui éparpille annuellement la population sur des régions lointaines du pays, ce qui nécessite la construction de nouveau chemin de fer, de nouvelles concessions de terres pour cette fin, et détermine l'élévation des prix des terres pour les colons, sans assurer aux compagnies de chemin de fer existantes cette somme de trafic qui leur permettrait de solder les frais d'exploitation et de gestion sans pressurer indûment la population établie dans le pays traversé par leurs lignes.

C'est superbe, n'est-ce pas ? Mais où sont ces messieurs maintenant ?

M. BELL : Dans le bois.

M. BRODER : Oui, et les pins rabougris ne sont pas assez hauts pour les dérober à la vue. Que feraient les colons dans le pays à travers lequel le gouvernement va établir ce chemin ? J'ai lu ses principes de 1896. Naturellement, je ne m'attends pas qu'ils soient encore ses principes aujourd'hui. Mais ces messieurs sentaient la nécessité de faire quelque chose avant de se présenter aux électeurs. Dans leur maison, ils ne trouvent pas d'enfants qui leur appartiennent ; ce sont tous des enfants adoptifs. Ils hésitent à se présenter devant le pays sans quelque enfant à eux ; et c'est pourquoi ils ont soumis cette mesure à la Chambre. Et qui en est le parrain ? Le Grand Tronc. Mais le Grand Tronc ne veut être tenu responsable que de la tête, tandis que le reste demeure à la charge du gouvernement. N'importe, ces messieurs veulent passer à la postérité avec la réputation d'avoir fait quelque chose durant les sept années qu'ils ont été au pouvoir.

Or, si c'est leur intention de faire de ce chemin un chemin de colonisation, ils n'y réussiront pas, pour la simple raison que les colons sont laissés trop loin des centres du pays et que les prix de transports seront trop élevés. Qu'est-ce qui me le fait dire? Tout chemin de fer qui ne tient pas compte de la nécessité du trafic-voyageurs en vue d'assurer des prix moins élevés de transport des marchandises, prend une mauvaise base de calcul. Supposez-vous qu'un homme quittant Winnipeg et se dirigeant vers l'est, va vouloir passer par ce pays où il ne verra ni ville, ni village? Non, il préfèrera traverser les parties habitées du pays. Ce chemin manquera donc de trafic-voyageurs, et manquant de ce trafic, son tarif de transport des marchandises devra être élevé.

Autre point, ce chemin ne sera pas construit en un jour. L'honorable premier ministre dit qu'il n'y a pas de temps à perdre. Mais il va lui falloir attendre sept ou huit ans avant d'avoir son chemin. Et avant qu'il ait la section de l'est, celle de l'ouest, qui est facile d'établissement, aura été terminée et mise en exploitation depuis longtemps. Un trait particulier de ce projet, c'est que le Grand Tronc ne se charge pas de la section de l'est du chemin avant qu'elle soit parachevée. De sorte que le gouvernement supportera les frais et l'ennui de la surveiller et de l'exploiter jusqu'à ce que tout

le chemin ait été construit. Dans l'intervalle, le Grand Tronc-Pacifique, établi dans le pays à l'ouest de Winnipeg transportera de grandes quantités de grains à Winnipeg et sera obligé de trouver une voie d'écoulement pour le grain. Qu'en fera-t-il? Va-t-il l'expédier par le chemin de fer Canadien du Pacifique? Non. Va-t-il l'expédier par le réseau Mackenzie-Mann? Non ; il l'enverra par voie de Chicago. Ses relations d'affaires sont à Chicago, et il expédiera le grain de ce côté pendant que vous serez occupés à construire cette partie du chemin que le Grand Tronc-Pacifique n'est réellement pas tenu d'accepter une fois terminée. Qu'arrivera-t-il alors? Les grands négociants de Chicago, les "grain kings", s'installeront dans ce pays de l'ouest, ils y bâtiront des élévateurs, ils vous achèteront votre grain, et lorsque l'extrémité orientale du chemin sera construite, ces messieurs seront les expéditeurs de votre grain, ils indiqueront la voie qu'il doit suivre, et ils expédieront votre grain via Chicago. Pourquoi ? Parce que la route de Chicago à New-York est la voie de transport de marchandises la plus économique au monde. Je ne vous demande pas de me croire sur parole. Je vais vous dire pour quelle raison il en est ainsi. Voici un extrait d'un livre publié très récemment, intitulé : "Le système de canaux de l'Angleterre" ; mais qui parle en passant des canaux des Etats-Unis, et de cette route en partculier.

L'extrait suivant sur la question est tiré d'un discours de M. E. R. Johnson, professeur de science politique et sociale au collège de Haverford, Etats-Unis ;

C'est de Chicago à New-York que le transport des grains par voie ferrée se fait au plus bas prix du monde. Est pourquoi ? Parce que c'est également entre ces deux points que se font au plus bas prix du monde les transports par voies navigables.

C'est là le nœud de la question.

Le tableau suivant indiquant les prix de transport du blé par boisseau de Chicago à New-York pour les années 1868, 1870, 1880 et 1891 par eau seulement, par eau et voie ferrée combinées, et par voie ferrée seulement, fait voir très clairement comment les prix de transport sont tombés sous l'effet de la concurrence des voies navigables :

	Voie des lacs et canaux. cents.	Voie des lacs et ch. de fer. cents.	Voies ferrées.
1868..	22·79	29·0	42·6
1870..	17·10	22·0	33·3
1880..	12·27	15·7	19·9
1891..	5·96	8·53	15·0

Il y a encore dix cents de différence. Or, M. l'Orateur, les membres de la droite, dans leur projet, ne tiennent aucun compte de la concurrence des voies navigables par rapport à leur chemin de fer projeté.

La voie de transport des grains la plus économique du monde se trouve là où les voies navigables et les voies ferrées se font suite, la voie navigable formant le premier anneau. Or, Buffalo seul reçoit 200,000,000 de boisseaux de grain. Les honorables députés diront-ils que le chemin qu'ils se proposent de construire va enlever un seul boisseau de grain à Buffalo? Il ne sera pas expédié par leur chemin. Il est un autre facteur qu'ils négligent absolument. Tout homme qui a quelque expérience de l'expédition de grains ou de produits d'aucune sorte à l'étranger, sait qu'un grand facteur dans la fixation du prix de transport et par conséquent dans le choix de la route, c'est le fret océanique. Le port qui accordera le taux de fret le moins élevé pour les envois de plein parcours est généralement celui par lequel se fera l'expédition des marchandises. Cet élément est tout à fait perdu de vue par les honorables députés de la droite. Pas un mot de cela. Ils ne tiennent aucun compte de l'élément même qui déterminera dans une grande mesure la route que le grain devra suivre, en supposant qu'il passe même par leur voie ; et ils ne peuvent y échapper.

Il est une autre question à laquelle je ferai allusion, car j'observe que l'honorable député de Brant (M. Heyd) vient d'entrer. Il a parlé très savamment de ce bill. Il s'est félicité de ce que ce bill soit rédigé si clairement que tous peuvent en saisir le sens ; le fait est qu'il aurait pu le lire les yeux fermés. Or, M. l'Orateur, le ministre de la Justice n'est pas aussi savant que l'honorable député, car il a avoué qu'il avait dû consulter au moins trois avocats pour découvrir ce que signifiait la stipulation. C'est une humiliation, à mon sens, non seulement pour le gouvernement mais pour la Chambre, que le ministre de la Justice, qui devrait être notre suprême arbitre dans l'interprétation juridique de ce bill, soit forcé de consulter des avocats du dehors pour découvrir le sens d'un contrat qu'il est censé avoir rédigé lui-même. C'est là la position dans laquelle nous sommes. Le ministre de la Justice a fait un faux pas lorsqu'il a consulté ces trois avocats sur le sens du contrat ; il aurait dû consulter le député de Brant-sud.

Je ne dirai pas que le Grand Tronc ne mérite pas la considération du pays. C'est le premier grand chemin établi au Canada, et il mérite d'être bien traité. Il a rendu de grands services au peuple dans des circonstances difficiles. Mais nous avons parfaitement le droit lorsque nous traitons avec un particulier ou une compagnie de nous enquérir de la nature de ses opérations, de nous rendre compte de la ligne de conduite suivie dans les affaires qui intéressent la population du pays. Le Grand Tronc a été très lent à étendre son réseau. Le Canadien du Pacifique, comme l'a dit l'honorable député de Lennox (M. Wilson), a construit, dans les derniers vingt ans, 1,100 milles de chemin, y compris quatre ponts importants, moyennant une dépense de $35,000,000, sans un sou de subvention des pouvoirs publics. Maintenant, je veux parler de son parcours. Son histoire est récente ; ce n'est pas une ancienne institution. Sa ligne principale

était longue de 2,905 milles depuis Vancouver à Montréal ; mais depuis son premier établissement le parcours a atteint 8,646½ milles. Que dire du Grand Tronc? Il a développé son parcours très lentement en ce pays, et il n'est pas probable qu'il change de ligne de conduite à cet égard à l'avenir. Quiconque examine le contrat s'apercevra que les $25,000,000 d'actions qui sont assurés à cette compagnie lui donnent une telle puissance que personne autre ne pourra intervenir. L'ancien Grand Tronc sera toujours l'influence dominante dans la gestion du nouveau chemin ; et nous n'aurons rien de comparable à ce développement d'embranchements construits par la Compagnie du Canadien du Pacifique, pour desservir de nouvelles régions, en dépit des difficultés suscitées par ces messieurs de la droite. C'est une question très importante soumise à notre considération. Quelle est la condition des affaires? Mais reportez-vous donc vingt ans en arrière et voyez ce que le Grand Tronc faisait? Lorsqu'on accorda une charte à la Compagnie Ontario et Québec, dont le chemin fut subventionné par les gouvernements et les municipalités au montant d'un million de dollars au moins, que fit le Grand Tronc?

Il acheta cette charte, si je me rappelle bien, au prix de $34,000, bien qu'il y eût des subventions d'un million de dollars s'y rattachant, et il laissa ces subventions devenir caduques. Pourquoi ? Pour empêcher le Canadien du Pacifique de se construire de Toronto à Smith's Falls. Lorsque vous voyagez sur le Canadien du Pacifique dans le voisinage de Perth, vous observez un chemin nivelé, mais qui n'a jamais été terminé. C'est le chemin dont je parle.

Qui est-ce qui aida à causer ce dommage ? Le sénateur Cox fut celui qui acheta ce chemin et ruina les espérances des localités entre Smith's Falls et Toronto. Le Canadien du Pacifique construisit le chemin à ses frais et en dépit des efforts du Grand Tronc. Nous avons parfaitement le droit de considérer ces choses et d'examiner dans quelle mesure l'influence du sénateur Cox va se faire sentir dans la nouvelle entreprise. Nous voyons, par son rapport de 1884, que la Compagnie du Grand Tronc était propriétaire de 1,530½ milles, qu'elle était propriétaire pour partie et locataire de 538¾ milles, et qu'elle tenait simplement à bail 843 milles. En 1892, elle n'était propriétaire que de 2,981 milles ; et je désire faire observer à la Chambre que la dépense la plus considérable en améliorations et prolongations a été faite, non pas au Canada, mais dans les Etats-Unis. Leur énorme dépense s'est faite sur le territoire de la république voisine, à construire des embranchements en vue de poursuivre leurs opérations. Quelqu'un prétendra-t-il qu'avec cette forte dépense, le projet actuel du gouvernement va remédier à toutes les difficultés qui existent dans notre pays au sujet des tarifs de transports et du trafic des chemins de fer ? Le Grand Tronc n'a que très lentement étendu son réseau au Canada, et voilà que notre gouvernement construit un chemin et le lui donne. L'honorable député de Hants (M. Russell) a déclaré que nous devrions nous féliciter de pouvoir nous décharger de cette entreprise sur le Grand Tronc ; tout ce que cela veut dire, c'est que si l'affaire tourne mal, nous en serons responsables. Si le cheval se met à boîter, il nous faudra le garder ; c'est là toute l'affaire. Une fois que nous nous en serons déchargés, il nous reviendra, si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'en veut pas. La garantie que le gouvernement a l'intention de donner au Grand-Tronc-Pacifique par cette mesure représente quelque chose, quoi qu'en dise le gouvernement. Pourquoi lui donner une garantie si le chemin a quelque valeur ? Ne lui donnez-vous pas cette garantie afin qu'il puisse obtenir les fonds pour cette entreprise, et parce qu'il peut arriver qu'il ne soit pas en mesure d'acquitter ses obligations ? C'est en vue de cette éventualité que l'Etat se porte garant. Je désire signaler à la Chambre la forme de garantie accordée par le gouvernement français aux chemins de fer en France. A la suite des changements politiques et des difficultés financières de 1881, le mode de garantie en France a été changé. Les chemins de fer de ce pays sont sous la direction de six compagnies ; ils convergent tous sur Paris et chaque compagnie a un certain territoire qui lui est assigné.

La politique de l'Etat a été de garantir les recettes de ces chemins, et non pas l'intérêt sur les obligations, ce qui veut dire que les compagnies seront toujours en mesure de s'acquitter de leurs obligations en ce qui regarde l'intérêt. Il n'y a qu'un chemin de fer, celui du Nord, qui traverse une partie de la France représentant cinquante-trois pour cent de la population totale du pays, qui n'ait pas eu à demander à l'Etat de s'acquitter de la garantie. Qu'est-ce qu'aucun homme de bon sens pensera de ce chemin projeté circulant à travers un pays sans habitants ? Est-il un homme de bon sens qui va dire que cette garantie accordée par le gouvernement ne signifie rien ? Pour montrer combien peu le gouvernement et ses amis se rendent compte de ce que représente cette garantie, nous n'avons qu'à nous rappeler le raisonnement dont s'est servi hier l'honorable député de Brant-sud. N'a-t-il pas comparé l'intérêt sur le coût du chemin projeté dans le contrat aux termes de la proposition faite par l'honorable chef de l'opposition ? Il représente que la dépense serait dans un cas de $13,000,000, et dans l'autre de $200,000,000. Si l'honorable député voulait faire le calcul total de la dépense que devra entraîner le plan soumis par ses amis, il serait surpris du résultat auquel ses calculs aboutiraient. Aucun homme raisonnable ne prétendra qu'il vous est possible de construire un chemin convenable à dix ou quinze milles au nord du présent chemin de fer, là où la différence

entre les vallées et les sommets varie de 1,000 à 1,200 pieds. Si vous voulez accorder des taux moins élevés, il va vous falloir construire un chemin moyennant une dépense de $75,000 par mille. Ces messieurs de la droite parlent des chutes d'eau à la ligne faîtière du pays du nord. Même le très honorable premier ministre et l'honorable ministre des Finances ont parlé de chutes d'eau à la ligne de faîte. Qui a jamais entendu parler de chutes suffisantes pour développer la force motrice à la source des rivières ? Quel fatras est-ce là à servir au pays? Des chutes d'eau à la ligne de faîte des terres, là où les rivières ont leurs sources ! Mais des chutes d'eau, nous n'avons qu'à nous éloigner de quelques milles d'Ottawa pour en trouver d'énormes qui ne sont pas utilisées. Pourquoi les honorables députés ne tournent-ils pas leur attention vers les chutes d'eau à proximité de nous ? Sur cette seule rivière Ottawa, il se trouve des milliers et des milliers de chevaux-vapeur qui ne sont pas utilisés, et personne n'en parle. Pourtant, ces honorables messieurs nous proposent de dépenser des millions pour atteindre des chutes d'eau loin vers le nord, où personne n'en a besoin. La seule solution raisonnable de la question, à mon avis, c'est l'utilisation des chemins de fer qui sont déjà établis. Nous n'avons pas moins de sept chemins distincts qui se détachent des lignes principales et se dirigent vers le nord entre le lac Saint-Jean et le lac Nipissing. Ces chemins ont reçu de l'Etat des subventions considérables. Pourquoi les honorables députés de la gauche n'adoptent-ils pas un programme de prolongation de ces chemins vers le nord et d'encouragement à la colonisation de cette région septentrionale de proche en proche ? Rapprochez les colons de la base d'approvisionnement et faites en sorte qu'ils obtiennent leurs approvisionnements et qu'ils écoulent leurs produits de cette manière ; cela vaudra mieux que d'établir un chemin de 1,800 milles de Winnipeg à Moncton. C'est un grand projet ! C'est un grand projet national, et jamais aucune grande nation n'y voudrait toucher. Le grand projet national devrait être la solution de la question des transports dans l'intérêt de la population du pays. Puis, il y a l'épouvantail du retrait du privilège de transit. Le très honorable premier ministre a basé toute son argumentation sur la possibilité de l'abrogation du privilège de transit. Que l'on consulte donc le rapport du commerce entre les états et qu'on lise ce qu'on y dit de cette question. Il se trouve dans l'autre Chambre un ancien député qui a été fait sénateur récemment. Il parle de guerre avec les Etats-Unis. Il dit que les Etats-Unis veulent faire la guerre, qu'ils se préparent à la faire.

Si l'honorable sénateur est sérieux, et si le gouvernement accorde quelque poids aux paroles d'un de ses partisans, nous devrions avoir un ministre de la Guerre au lieu d'un ministre de la Milice. L'honorable ministre de la Milice et de la Défense est trop pacifique et trop tendre pour cette fonction. Il ne pourra jamais tenir ce rôle convenablement durant cette terrible guerre qui va éclater entre nous et les Etats-Unis.

Un honorable sénateur parlant l'autre jour au Sénat de la possibilité d'une guerre avec les Etats-Unis insista pour que ce chemin fût construit. C'est en vue d'une guerre avec les Etats-Unis qu'il nous faut ce chemin. Or, que ferions-nous de ce chemin en temps de guerre ? Allez-vous envoyer vos troupes par cette voie pour rencontrer celles des Etats-Unis ? La probabilité c'est que l'honorable gentleman voudrait se servir de ce chemin de fer pour gagner les bois dans le cas de guerre. La plupart des honorables députés de la droite le feraient après toutes les démonstrations de fidélité qu'ils ont faites. Des hommes sérieux peuvent-ils perdre leur temps à de pareilles sornettes : la guerre, la partie du privilège de transit ! Toute personne raisonnable ne sait-elle pas que les Etats-Unis sont plus intéressés que qui que ce soit au maintien de ce privilège? La Nouvelle-Angleterre et les chemins de fer des Etats-Unis, particulièrement, sont deux fois plus intéressés que le Canada. Si nous considérons cet aspect de la question, la seule véritable solution serait l'établissement de lignes courant du nord au sud à partir des établissements de front existant aujourd'hui.

La seule manière possible dont nous puissions lutter avec succès contre les Etats-Unis (j'entends par les moyens pacifiques, et non pas par la guerre) et de soutenir sa concurrence commerciale, c'est en donnant plus de profondeur à notre pays, en développant la contrée du nord, à l'arrière des centres déjà établis, et vous ne pouvez obtenir ce résultat qu'en projetant des lignes de chemins de fer vers ce pays du nord et en y poussant la colonisation. Le gouvernement voudrait construire un chemin qui, de Moncton, s'en irait par la ligne faîtière du nord, jusqu'à Winnipeg ; de cette manière il établirait un nord et un sud en ce pays. Tout homme sincère comprendra la supériorité du plan que j'ai esquissé comparé à celui du gouvernement. Les marchands de bois et ceux qui sont intéressés dans l'exploitation forestière sont-ils désireux de voir se construire un chemin par là longtemps avant que le bois qui s'y trouve en ait été enlevé et soit utilisé. Il y a des millions de cordes de bois entre ce point-ci et celui où l'on se propose d'aller. Le pays et l'industrie de la pâte de bois, notamment, seraient beaucoup plus avantagés si ces honorables messieurs avaient le courage de placer un droit d'exportation sur le bois à pâte. Un tel droit ferait plus pour le développement de cette industrie au Canada que trois chemins de fer comme ces messieurs proposent de construire ; et pourtant, M. l'Orateur, d'un trait de plume, le ministre des Finances pourrait effectuer ce résultat;

mais il n'en a pas le courage, et le gouvernement n'aurait pas non plus le courage de l'autoriser à le faire. Un trait de plume ferait plus pour développer l'industrie de la pâte de bois au Canada que ce chemin ne pourra faire. Placez un droit d'exportation sur le bois à pâte et qu'arrivera-t-il ? Les fabriques de papier des Etats-Unis viendront les une après les autres s'établir au Canada. Pourquoi ? Parce que le Canada renferme presque tout le bois à pâte de ce continent. Si vous voyagez par le pays, vous trouverez des agents des grands fabricants des Etats-Unis, de machines à pâte de bois qui viennent dans notre pays y bâtir des usines pour les Canadiens. Un de ces messieurs, qui a été envoyé à Londres installer des machines pour les Lloyds et gens de cette classe, me disait, l'autre jour, que si le Canada plaçait un droit d'exportation sur le bois à pâte, les usines des Etats-Unis eraient transportées chez nous.

Il n'en pourrait être autrement. Pourquoi les honorables ministres ne font-ils pas quelque chose dans ce sens ? Ils pourraient épargner leurs $300,000,000 d'un trait de plume et faire au Canada plus de bien que leur projet n'en saurait faire. Mais ils n'osent pas le faire; ils ne sauraient le faire; ce serait trop pratique.

En somme, M. l'Orateur, le gouvernement engage le pays dans une dépense énorme et ne résout pas la question. A entendre ces messieurs parler, vous penseriez qu'il n'y a pas à l'heure qu'il est de chemin de fer à travers notre pays, qu'il n'y a aucun moyen d'arriver à un port canadien. C'est la seule conclusion que l'on puisse tirer de ce qu'ils ont dit : qu'il n'y a pas de sortie, et qu'il n'y a pas de grain de transporté par une voie canadienne. Qui peut dire que le trafic dont ils parlent passera par le chemin qu'ils ont l'intention de construire? Et il faut considérer ceci, en outre : il est nécessaire que les gens de l'ouest soient mis en communication avec les lacs ; c'est une grosse question pour eux. Une fois les grains rendus aux lacs, la concurrence s'en charge, et nous avons la meilleure voie navigable du continent. Cependant, les honorables ministres ne saisissent pas l'importance qu'il y a à en faire un tronçon de la route des grains, et la voie d'écoulement du trafic de ce pays. Ils sont liés à ce projet. Ils pensent qu'ils n'auront jamais de réputation s'ils ne construisent pas ce chemin. Il n'est pas très sûr, à mon avis, qu'ils aient cette bonne réputation, une fois le chemin construit ; mais, à tout événement, ils se rendront compte avant d'avoir fini, que dans le contrat soumis à la Chambre, il n'a pas été pourvu à la solution des difficultés qui s'opposent à l'exécution du projet. Qui va exploiter le chemin, une fois terminé? Qui va exploiter la partie qui va se trouver terminée avant que la section de l'est soit parachevée. Le Grand Tronc n'est pas tenu d'accepter le chemin avant qu'il soit tout terminé, et je ne sais trop s'il se trouve forcé à le prendre même alors, à moins qu'il ne juge l'entreprise profitable. Le chemin de fer du Grand Tronc ne se rend pas responsable de la partie de l'est, et c'est la partie la plus importante à garantir. Le gouvernement prend toute la responsabilité à cet égard, et donne à la compagnie la partie lucrative, celle qui pourra solder ses frais, celle qui traverse la région de la rivière de la Paix, une des plus fertiles du pays.

Le très honorable premier ministre faisant l'histoire de la culture du blé, sur notre continent, a dit que cette culture s'était développée d'abord dans la vallée du Saint-Laurent, puis dans celle de la Genessee, puis dans l'Ohio, l'Illinois, le Wisconsin et le Dakota ; aujourd'hui elle s'est éloignée du Dakota et a son centre dans le Manitoba. Qui a jamais rêvé que nous produirions plus de grain que les Etats-Unis? Pourtant, le centre de la culture du blé n'est plus au Minnesota, n'est plus au Dakota ; il est au Manitoba ; et la raison pour laquelle on veut construire ce chemin c'est que le centre de la culture du blé va quitter le Manitoba et s'en aller vers la rivière de la Paix. Que va-t-on penser au Manitoba de cette idée que la fertilité de son sol va se trouver épuisée en deux ou trois années ? Assurément, le très honorable premier ministre ne parlait pas sérieusement. Cependant, c'est bien là ce qu'il a dit. C'est ce qu'on trouve dans les Débats : le Manitoba est devenu le pays par excellence producteur du blé ; et c'est maintenant le district de la rivière de la Paix qui va le devenir ; d'où la nécessité de ce chemin de fer. Or, dans mon opinion, le Manitoba va continuer de produire du blé longtemps après que ce chemin sera terminé ; il se produira bien des changements dans le pays avant que son sol fertile cesse de produire le froment.

Nous ne pouvons un seul instant considérer la condition des choses dans l'ouest, sans nous rendre compte de la nécessité de donner à sa population une sortie vers les lacs, afin qu'elle puisse utiliser nos voies navigables pour l'exportation de ces produits à l'étranger. Le fret océanique déterminera dans une grande mesure la route que le grain prendra, et c'est précisément à quoi le gouvernement n'a pas songé. Je ne pense pas que son projet puisse réussir à moins que cet élément ne soit considéré. Il devrait y avoir quelque stipulation obligatoire à cet égard. Je désire montrer que la difficulté n'aura réellement pas été résolue, même si ce chemin est construit. Sa construction ne diminuera pas d'un seul sou les expéditions de grains par voie des ports des Etats-Unis : car la seule stipulation du contrat, c'est que la compagnie ne demandera pas plus que les autres ne demandent. Qu'est-ce à dire ? La compagnie qui transporte le grain aura le droit de l'expédier par l'autre voie. Nous ne demandons pas plus, dira-t-elle, pour transporter le grain à Halifax que l'autre ne demande pour le transporter à Portland ; vous

pouvez l'expédier sur Portland. Je ne vois pas qu'il comprenait le contrat parfaitement ; mais je crains qu'il ne se soit pas occupé de ce point en particulier. Le ministre de la Justice va être contraint de consulter encore une fois quelques avocats du dehors pour savoir ce que cette stipulation signifie. Il a déjà dû le faire. Il est évident que le ministre de la Justice, en traitant la question, l'autre soir, ne se sentait pas à l'aise. Il est facile de voir qu'il n'a pas obtenu tout ce qu'il désirait dans le contrat, et il n'aimait pas à en parler de crainte de se tromper. Je ne crois pas qu'il y en ait un dans le cabinet qui ait obtenu ce qu'il désirait. Ils ont eu ce que le Grand Tronc a bien voulu leur donner, c'est tout. M. Hays, en sa qualité d'administrateur général du Grand Tronc, leur a accordé simplement ce qu'à son avis le Grand Tronc pouvait accorder sans se gêner ; et aujourd'hui ils sont forcés de chercher à se justifier. C'est la position dans laquelle ils se trouvent, et ils ne peuvent en sortir. Les représentants du Grand Tronc ne voulaient pas toucher à la division de l'est ; ils ne voulaient pas s'en porter garants. Ils ne voulaient garantir que la partie qui devait sûrement être lucrative. Ils n'ont pris aucune responsabilité pour la section de l'est. Le gouvernement va construire cette section, la remettre au Grand-Tronc-Pacifique et la maintenir pendant cinquante ans. Personne ne sait ce que cela coûtera. Le chemin devra être exploité, ou bien il se détériorera, et le gouvernement devra en supporter la responsabilité. Il n'y a rien qui oblige le Grand-Tronc-Pacifique à exploiter ce chemin, si je comprends le contrat. Alors, qui est-ce qui va l'exploiter ? C'est votre chemin, c'est votre capital qui y est engagé ; tout ce que le Grand-Tronc-Pacifique consent à vous donner, c'est un certain intérêt. Supposons qu'il refuse d'y toucher, quel recours avez-vous ? Vous pouvez reprendre ce qui vous appartient ; c'est toute la garantie que vous avez. C'est comme le particulier qui hypothèque sa propre ferme en sa faveur et croit qu'il a fait une très belle affaire. Le Grand Tronc a la majorité des actions et il dictera au Grand-Tronc-Pacifique ce qu'il doit faire au sujet de telle et telle affaire ; et vous ne pouvez vous protéger. C'est pour cette raison que le Grand-Tronc-Pacifique ne touche pas à la division de l'est. Il se sent en sûreté avec la division de l'ouest ; car elle traverse un pays qui va se développer rapidement et qui va donner de fortes recettes pour le trafic-marchandises aussi bien que pour le trafic-voyageurs. Mais il n'en est pas ainsi de la division de l'est, qui traverse un pays dans lequel il n'y a rien que des arbres et des lacs. D'où votre trafic va-t-il venir ? Le seul trafic que vous puissiez obtenir est celui de l'extrême ouest. Mais on dit que nous transporterons beaucoup de bois par voie ferrée.

L'expérience du passé ne nous permet pas de croire qu'il en sera ainsi. Le bois sera

M. BRODER.

flotté sur les rivières si vous voulez l'expédier avec succès et au plus bas prix possible. Alors, où trouverez-vous le trafic pour votre chemin de fer ? Les billes sont flottées sur la rivière Ottawa sur des centaines de milles, et c'est la manière la plus économique de les expédier. Il est facile de se rendre compte pourquoi les marchands de bois ne veulent pas scier les billes dans le bois et expédier le bois scié par le chemin de fer. Ils préfèrent flotter les billes sur les cours d'eau et les scier près des centres de population d'où les frais de transport seront moins considérables. D'autre part, cette idée que le chemin de fer obtiendra de forte recettes du transport du bois à pâte est sans fondement. Ce n'est pas de cette manière que le trafic se développera. Vous n'aurez pas à compter sur le trafic-voyageurs, parce que, comme je l'ai dit avant, aucun homme de bon sens ne voudra voyager de Winnipeg à Québec et jusqu'à Halifax par ce chemin, lorsqu'il peut voyager par d'autres lignes traversant des régions habitées. Alors votre tarif des transports devra être plus élevé, sans quoi le chemin ne sera pas lucratif.

Avant de terminer, il est une observation que je désire faire : il importe que le gouvernement considère sérieusement la question qui attend de nous sa solution : comment réduire d'une manière sensible les prix de transport des marchandises ? Vous ne pouvez payer quinze ou vingt cents du boisseau pour le transport de blé qui ne rapporte que soixante cents. Si vous voulez encourager l'immigration dans le Nord-Ouest, et rendre le peuple heureux et content, la manière d'y arriver c'est de leur assurer des prix moins élevés de transport des marchandises. Si vous ne le faites pas, vous aurez du mécontentement, de l'irritation, des ennuis. L'exploitation de ce chemin n'aura pas l'effet de réduire ces prix ; et, à mon avis, le gouvernement ne pense pas qu'il aura cet effet. Comme le premier ministre l'a dit, ce n'est pas un projet commercial, c'est un projet national. Le très honorable premier ministre est empoigné par l'idée de fonder une grande nation ; et ce chemin va être construit, non dans l'intérêt du pays, non dans l'intérêt des localités qui demandent aujourd'hui qu'on les assiste, mais dans l'intérêt des gens qu'ils vont, disent-ils, envoyer dans ce pays nouveau. Je me suis demandé si ces honorables messieurs ont l'intention d'amener pour coloniser ce pays des gens du nord de l'Europe, Finlandais et Norvégiens. Ils ne nous diront pas qu'ils se proposent de coloniser ce pays avec des gens d'Ontario et de Québec ; et s'ils encourent des dépenses aussi considérables, je suppose que c'est dans l'intention de placer des colons le long de la ligne du chemin de fer. Le plus fort argument que l'on puisse invoquer contre l'utilité de ce chemin comme voie de colonisation, c'est la déclaration de l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil), que si vous

envoyez un individu dans la Nord-Ouest, en cinq années il s'enrichit, tandis que si vous le laissez où il est, il reste pauvre sa vie durant. De sorte que, d'après cette déclaration, vous établissez ce chemin pour que les gens restent pauvres toute leur vie. Je pense que les compatriotes de l'honorable député ne lui sauront aucunement gré de la façon dont il les traite. Nous avons construit un chemin de fer dans le district du lac Saint-Jean ; pourtant, il n'est pas toujours facile d'y garder les colons. Ils se fatiguent de ce pays lorsqu'ils y ont demeuré quelque temps, et ils décampent. Les honorables députés qui sont au courant de ces faits se rendent compte que la même chose arrivera le long de la ligne de ce chemin de fer projeté : les colons émigreront et vous ne pourrez les en empêcher. Le pays du lac Saint-Jean, me dit-on, est fertile ; il n'est pas colonisé. Le chemin de fer du lac Saint-Jean a coûté de l'argent. Nous n'avons pas moins de sept chemins courant vers le nord à partir de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique et autres lignes entre Québec et le lac Nipigon. D'après moi, ce qu'il faudrait faire serait de prolonger ces chemins vers ce pays neuf du nord et étendre les établissments de proche en proche ; ce serait un meilleur plan que de construire la ligne projetée par le gouvernement.

La question qui se pose véritablement pour le pays est celle de moyens de communication plus économiques par l'utilisation de nos grandes voies navigables. Nous avons une grande voie d'eau, destinée de sa nature à servir de route royale entre l'est et l'ouest; et tout projet d'établissement ou de développement des moyens de transport qui ne tient pas compte de cet élément, néglige les véritables intérêts de notre peuple. Vous ne pouvez résoudre cette question sans tenir compte de cette chaîne de grands lacs attendant le trafic. Pourquoi Chicago est-il en mesure d'expédier des grains par le lac Michigan jusqu'à Buffalo et à New-York à meilleur marché que nous ne pouvons le faire ? Nous avons une voie d'écoulement supérieure, si seulement nous voulons y prêter attention. Le gouvernement a supprimé les péages sur les canaux, cette année, et il a bien fait. Nous n'en retirions qu'à peu près $43,000 par année, et quel a été le résultat de la suppression de ces péages ? C'est que plus de 7,000,000 de boisseaux de grain sont allés à Montréal par voie du Saint-Laurent cette année, tandis que moins de 2,000,000 sont allés à New-York. On voit par là qu'une très légère diminution des frais de transport peut influencer sensiblement le trafic. Si le gouvernement désire dépenser des sommes considérables, qu'il affecte les millions destinés à l'établissement de ce chemin, au creusement d'un chenal de vingt-cinq pieds de profondeur depuis la baie Georgienne. Non seulement les grains et autres produits de l'ouest canadien trouveraient-ils par là leur voie d'écoulement, mais il en serait de même des productions du sud-ouest américain. Tout le grain de l'ouest des Etats-Unis suivrait cette route. Si vous désirez dépenser des millions, voilà une manière profitable de le faire. Je m'oppose à ce que le gouvernement livre nos voies navigables à une compagnie quelconque. Elles devraient rester la propriété de l'Etat et être développées de la manière la plus utile pour le peuple généralement. Le meilleur moyen de coloniser notre pays tant à l'est qu'à l'ouest, c'est d'en faire le pays présentant le plus d'avantages à ses habitants. Mais le projet à l'étude ne résoudra pas la question. Ni le gouvernement, ni ses amis ne disent qu'il la résoudra. Que font-ils ? Ils agitent le drapeau. Il n'y a personne au Canada qui se réjouisse plus que moi de les voir de fidèles sujets. C'est cette qualité d'attachement au pays qui leur manquait le plus, à en juger par leur passé. En 1891, n'étaient-ils pas prêts à se jeter dans les bras des Etats-Unis ? Les Etats-Unis, disaient-ils, sont le seul débouché naturel pour les produits de notre pays, et l'honorable député qui déclarait la guerre, l'autre jour, M. Charlton, fut le plus grand avocat de cette politique. Mais aujourd'hui ces messieurs sont les ennemis les plus mortels des Etats-Unis. Quelle raison donnaient-ils aux électeurs dans le temps pour s'assurer leurs suffrages? Ils disaient que le parti conservateur n'étant pas en rapports d'amitié avec le gouvernement des Etats-Unis, il n'obtiendrait aucune concession de ce gouvernement ; mais que le parti libéral étant en bons termes avec les Etats-Unis, en obtiendrait toutes sortes de faveurs. Les ministres se rendirent à Washington et en revinrent gros Jean comme devant. En conséquence, ils déclarent aujourd'hui la guerre à ce pays. A mon avis, ce que nous pouvons faire de mieux, c'est de nous mêler de nos affaires et de régler les questions qui se présentent au point de vue uniquement des intérêts canadiens. Nous avons à résoudre des problèmes qui demandent d'être étudiés avec patience, d'être creusés avec soin. Mais ces messieurs se sont lancés dans cette entreprise sans un moment d'examen ou d'avis et en ont fait une question de discussion publique.

Ce que le gouvernement devrait faire dans les circonstances, mais ce qu'il n'a pas le courage de faire, c'est d'en appeler au peuple sur cette question et d'obtenir son verdict. Au lieu de cela, il va envoyer ses amis après la session pour tâter l'opinion populaire, et s'il juge que cette opinion lui est favorable, il fera probablement des élections. Dans le cas contraire, il attendra encore quelque temps. Mais il devrait avoir le courage de ses opinions, en appeler au pays et laisser le peuple décider si ce projet est ou non dans l'intérêt du Canada. Je ne désire pas retenir la Chambre beaucoup plus longtemps ; mais en ma qualité d'humble membre du parti conservateur, je n'entends pas recevoir de leçon de fidélité et d'attachement au pays de la part de la

droite. Figurez-vous donc ces honorables messieurs de la droite donnant à l'opposition des leçons de fidélité. Je sais que les nouveaux convertis sont toujours les plus fervents, et je me rends compte dès lors de l'enthousiasme qui anime ces nouveaux tenants de la fidélité aux intérêts canadiens. Mais le peuple fera bien de les suivre de près. Ils me rappellent un homme qui abattait un arbre et n'était pas trop sûr de quel côté il allait tomber. Il vint me trouver, à 150 perches de là, pour me demander de l'accompagner et de lui dire exactement de quel côté il tomberait. Les honorables députés de la droite attendent pour voir de quel côté l'arbre va tomber. Mais il est encore debout. Je n'entends pas que ces messieurs me sermonnent sur ma fidélité ou mon attachement au pays. Notre parti a eu à lutter contre eux pour la défense des intérêts canadiens.

Nous avons eu à combattre l'influence du Grand Tronc sur les marchés monétaires de Londres, lorsqu'il s'est agi de trouver l'argent nécessaire pour construire le Canadien du Pacifique. Il nous a fallu également combattre l'influence des honorables députés de la droite sur le même marché, lorsqu'ils décriaient les intérêts canadiens, et déclaraient que le Canadien du Pacifique ne serait jamais une entreprise rémunératrice. Ce sont là toutes les influences que nous avons eu à combattre avant de pouvoir lancer cette grande entreprise de la construction du Canadien du Pacifique, qui a fait du Dominion ce qu'il est aujourd'hui.

Les libéraux montent aujourd'hui sur le toit de la maison élevée par leurs adversaires ; ils se croient alors très puissants et ils s'écrient : " Voyez cette œuvre que nous avons édifiée." Et s'ils n'étaient pas sur le toit de l'édifice élevé par leurs adversaires, personne ne les verrait. Le premier ministre veut que son nom passe à la postérité attaché à une grande entreprise, comme le nom de sir John Macdonald est lié au Canadien du Pacifique. Il espère que l'on dira plus tard sir John Macdonald et le Canadien du Pacifique, sir Wilfrid Laurier et le Grand-Tronc-Pacifique. Mais l'honorable ministre ferait bien d'être prudent dans la mise à exécution de ce projet. Il ne connaît pas ceux à qui il se propose de confier ce chemin une fois qu'il sera construit. Dans tous les cas, à qui appartiendra-t-il? Il n'appartiendra certainement pas à l'Etat, car il coûtera plus de $100,000,000, et le ministre des Finances nous dit, si je me rappelle bien, que le gouvernement n'aura à payer que $8,500,000 pour sa construction, tandis que le premier ministre dit $13,000,000.

On pourra difficilement prétendre que le gouvernement sera propriétaire du chemin en payant un montant aussi minime, et il est tout probable que le Grand Tronc ne serait pas disposé à reconnaître cette prétention. Mais y a-t-il un homme au Canada qui prenne au sérieux cette assertion du premier ministre que le pays ne sera pas appelé à payer plus de $13,000,000 pour ce chemin? Il prétend que nous n'aurons à payer que l'intérêt de l'argent. Mais qui sera appelé à payer les obligations dans 50 ans? Si les prétentions du gouvernement sont exactes et que ce chemin de fer ne doit coûter que $13,000,000, je dis que jamais hommes publics n'ont mérité une plus sévère condamnation.

S'ils possèdent le secret de construire des chemins de fer pour le huitième de leur valeur, il ne devrait pas y avoir aujourd'hui un mille carré de territoire dans tout le pays qui ne serait pas pourvu de voies ferrées. A les entendre, ils vont obtenir ce chemin pour moins d'un huitième de sa valeur——

M. THOMPSON (Haldimand) : Cela est à bien bon marché.

M. BRODER : Oui, à bien bon marché. Mais on peut être certain que les marchandises que l'on se procure à ce prix n'ont pas grande valeur. Mais personne ne prend l'honorable premier ministre au sérieux quand il dit que c'est là tout ce que le pays sera appelé à payer. Comme moi, il aime à dire des plaisanteries de temps à autre, et cette assertion en est une. Autrement il aurait manqué à son devoir à l'égard du pays en ne mettant pas à profit le secret qu'il possède pour construire des chemins de fer dans toutes les parties du pays. Si l'on voulait se baser sur cette manière de calculer de mon honorable ami, notre dette nationale s'élèverait à bien peu de chose.

Les honorables membres de la droite ont parcouru le pays durant des années en dénonçant la canaillerie de ces tories qui augmentaient la dette publique. Mais nous constatons tout à coup que cela n'existe pas, que nous ne payons que l'intérêt sur cette dette. Les honorables ministres tirent beaucoup d'orgueil du fait qu'ils vont réduire cette dette de $3,000,000. Mais si nous devons en croire leurs calculs, trois millions ne représentent à leur avis que quelques milliers de dollars, et ils ne sont donc pas en droit de s'énorgueillir de ce fait. Lorsque enfant je fréquentais l'école, j'apprenais certaines règles de calcul, mais les honorables ministres semblent avoir révolutionné tout cela. L'addition comme la multiplication ont disparu de ce nouveau système, pour ne laisser subsister que la soustraction. Dans la vieille arithmétique irlandaise de Foster et Goff, que j'avais l'habitude d'étudier, il y avait une certaine règle de calcul qui s'appelait procéder par l'absurde, qui consistait à essayer de résoudre un problème en supposant quelque chose d'erroné, et en déduisant de cette supposition. C'est en se basant sur ce principe erronné que l'on semble vouloir construire ce chemin. Celui qui comprenait parfaitement dans ma jeunesse tous les problèmes contenus dans cette arithmétique de Foster et Goff, était censé pouvoir faire n'importe

quoi. Il est évident que les membres du gouvernement ont étudié cette arithmétique de Foster et Goff, et ils vont construire ce chemin en se basant sur des règles qui sont inconnues de la majorité d'entre nous. Cependant, ils sont incapables de nous dire à qui appartiendra le chemin une fois construit. Ils finiront par constater que la section ouest, qui rapportera des bénéfices, appartiendra au Grand Tronc, et que la section est, qui sera exploitée à perte, sera la propriété du gouvernement.

Le Grand Tronc ne touche pas à la partie est du chemin—il n'a rien à y voir et il n'en prend aucune responsabilité. La compagnie sait trop à quoi s'en tenir en fait de chemins de fer pour cela. Les honorables ministres sont sous l'impression qu'ils connaissent tout en fait de chemins de fer. Ils se couchés un soir parfaitement ignorants sur ce sujet, et le lendemain matin ils se sont éveillés des spécialistes de chemins de fer parfaitement renseignés. Cependant, ils ne peuvent amener M. Hays à se mêler de cette partie est du chemin. Si le premier ministre ne fait pas attention, il se prépare à se lancer dans une entreprise, c'est-à-dire la construction de cette section est du Grand Tronc-Pacifique, qui restera comme un monument de l'aberration de cette Chambre et de ce gouvernement. Elle ne constituera pas une entreprise avantageuse, et je crois avoir cité les propres paroles de l'honorable ministre prononcées en 1898, alors qu'il disait que le gouvernement ne devait se lancer dans aucune entreprise qui n'était pas destinée à rapporter des bénéfices dans le sens commercial du mot. Il ne prétend pas dire que cette partie du chemin rapportera des bénéfices, mais il nous dit que c'est plutôt une entreprise nationale que commerciale. Je ne puis pas même lui laisser cette dernière illusion. Ce sera une entreprise nationale pour le gouvernement, simplement parce que personne ne voudrait consentir à s'en charger. Mais comme c'est la partie ouest du chemin qui est appelée à devenir une entreprise avantageuse, c'est de celle-là que le Grand Tronc s'emparera.

J'ai parlé plus longtemps que j'en avais l'intention. En terminant, je me contenterai de dire que j'espère bien que le gouvernement va prendre en considération la proposition importante soumise à la Chambre par le chef de la gauche, une proposition qui contribuera à résoudre les problèmes du transport à bon marché pour le peuple de ce pays, résultat que l'on ne peut obtenir en adoptant la politique du gouvernement.

M. MACKIE : Tant que je n'eus pas entendu mon honorable ami (M. R. L. Borden) nous faire une description aussi terrible de la route que doit suivre ce chemin, je n'avais pas songé à prendre part à ce débat. Cet honorable député nous a parlé de montagnes de 2,000 pieds d'altitude et d'autres obstacles de même nature. Je crois pouvoir le renseigner au moins sur une certaine partie de ce tracé. Je ne connais que bien peu de chose relativement à la section de l'est, mais quant à la section du centre, qui s'étend de Québec à Winnipeg, j'ai visité une partie de cette région, et je dois probablement être mieux renseigné sur ce point que n'importe quel autre membre de cette Chambre. Or, je tiens à dire que le terrain n'est pas plus montagneux dans cette partie du pays qu'il l'est pour l'autre extrémité du chemin. Il n'y a là ni montagnes ni collines.

M. BRODER : Je n'ai pas dit que cette partie du pays située à la hauteur des terres n'était pas un terrain uni, mais c'est là qu'il vous faudra aller pour trouver un terrain uni, car en dehors de cette zone, le sol est montagneux.

M. MACKIE : En quittant Québec, ce chemin suivra une direction nord-ouest, et ce n'est qu'après avoir parcouru une distance d'environ 300 ou 400 milles qu'il atteindra la hauteur des terres. Je ne vois aucune raison pour qu'il trouve la ligne de division des eaux avant d'atteindre la province d'Ontario, car jusque-là, dans la province de Québec, le sol est aussi uni d'un côté comme de l'autre. Le député de Dundas nous dit que l'on ne veut pas construire de chemins de fer à travers cette région de crainte d'incendier les forêts de pin, et il veut en même temps savoir si nous allons expédier ce bois par ce chemin de fer? J'ignore où demeure mon honorable ami ; s'il n'a jamais vu le bois qui descend la rivière Ottawa depuis trente ans, et qui est ensuite transporté par chemin de fer et cela par millions de pieds. Je lui ferai remarquer que cette partie du pays, et particulièrement la province de Québec, renferment des quantités considérables de bois de pin que nous ne pouvons transporter autrement que par chemins de fer.

M. BRODER : Est-ce que la plus grande partie de ce bois n'est pas transportée par le chemin de fer qui appartient à M. Booth et apporté à son moulin?

M. MACKIE : Non. L'honorable député parle de choses qu'il ne connaît pas. Il aurait plus de chance à parler de la laine que du bois. Des millions et des millions de pieds de bois ont été transportés par le Pacifique Canadien de régions situées à 200 ou 300 milles de North-Bay, pour être expédiés ensuite en radeaux d'Ottawa. On nous a dit, M. l'Orateur, que la partie du pays que ce chemin de fer doit traverser de Québec à Winnipeg n'a aucune valeur. Or, je connais parfaitement le pays des deux côtés de la ligne de division des eaux, sur une étendue de 500 à 600 milles, et je puis dire à l'honorable député qu'il n'est pas sans valeur. On y trouve probablement le plus beau pin qu'il y ait dans tout le Canada, des deux côtés de la ligne de division des eaux, et principalement du côté sud.

On trouve près du grand lac Victoria, sur la rivière Ottawa, des concessions forestières contenant des milliers de milles d'étendue, et dont le bois ne peut être exploité autrement qu'au moyen d'un chemin de fer. Nous avons essayé d'obtenir la construction d'un chemin de fer par la vallée de la rivière Gatineau, pour parvenir jusqu'à cette région, mais nous n'y avons jamais réussi. Je crois que le nouveau chemin atteindra une des baies de ce lac, qui a une étendue de 40 ou 60 milles, qui est très large et très profond, et qui renferme une baie qui s'avance dans une direction nord jusqu'à une distance de vingt milles, jusqu'à la ligne de division des eaux. Je considère qu'il serait très avantageux que le chemin toucherait à cette baie, et dans le cas ou cela aurait lieu, il y a suffisamment de bois de pin dans cette région pour alimenter le trafic de cette voie ferrée durant dix ans, en quantité plus que suffisante. Il y a là du bois magnifique, plus beau que tout ce qui a été transporté jusqu'ici sur le marché anglais, et le seul moyen de l'obtenir est de construire un chemin de fer.

Presque toute la région est couverte de forêts et l'on n'y trouve que bien peu de terres dévastées par le feu. Cette forêt commence à environ 100 milles de distance de Québec, et s'étend jusqu'à 300 milles dans la province d'Ontario. Je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper que si ce chemin de fer est construit, il y aura un plus grand nombre de scieries mécaniques sur son parcours, qu'il y en a actuellement le long de la rivière Ottawa. Vous avez là du sapin, du bouleau et du pin ; de fait vous ne pouvez trouver d'endroit, de chaque côté de la ligne de division des eaux, qui ne possède pas de pin, sans cependant qu'il s'y trouve en aussi grande quantité qu'il y a quelques années passées.

M. CLANCY : Le rapport des inspecteurs du gouvernement d'Ontario dit qu'il n'y a pas de pin pour valoir la peine d'en parler du côté nord de la ligne de division des eaux.

M. MACKIE : Il doit s'agir dans ce rapport des inspecteurs des régions du lac Abittibi et du fleuve de l'Orignal, car c'est là la route dont ils parlent tous. Quant à moi, je suis en frais de parler de la région située au delà de ce lac et où l'on ne peut se rendre qu'en canot. Je ne crois pas qu'il se trouve de pin dans les régions mentionnées par les explorateurs, mais il existe d'autres rivières importantes dont la tête se trouve à la hauteur de la ligne de division des eaux, et vous n'avez pas besoin de parcourir de bien longues distances avant de rencontrer de grandes quantités de pin blanc. Parlez moi d'envoyer des ingénieurs dans cette partie du pays pour découvrir s'il y a du pin ; je considère qu'après les sauvages, ce sont ceux qui s'occupent du commerce de bois qui savent à quoi s'en tenir sur cette question.

M. MACKIE.

J'ai voyagé à travers cette partie du pays, et j'ai dépensé des milliers de dollars pour en faire l'exploration. Nous obtenons des rapports des hommes que nous employons à l'année dans cete région. J'ai chez moi un livre contenant des rapports qui indiquent la nature du sol dans cette partie du pays située au nord d'Ontario et de Québec, dans lesquels je puis constater si le terrain est uni ou accidenté, et quelle est la nature des essences forestières qui s'y trouvent. Mais ce sont là des renseignements d'un caractère privé que je ne puis communiquer à l'honorable député.

Chaque marchand de bois possède un rapport indiquant où se trouve le meilleur pin blanc, près de quelle rivière on le rencontre, mais ces renseignements ne sont pas communiqués au public. Les honorables députés pourront obtenir de certains marchands de bois des renseignements qui ne leur coûtent rien, mais ils ne pourraient se rendre sur le terrain et découvrir le bois aussi bien que moi. Je suis bien convaincu que nous en connaissons aussi long sur le tracé que devra suivre ce chemin que la plupart des ingénieurs. Vous ne trouverez peut-être pas un marchand de bois dans la ville d'Ottawa qui n'ait pas en sa possession des rapports concernant certaines parties de cette région.

On a prétendu que le sol était improductif, et que l'on ne pourrait y cultiver le grain ou autre plantes. J'ai vu des choux, des navets, et des pommes de terre récoltées au lac Abittibi, qui étaient aussi beaux que tout ce qui se récolte dans Ontario. Cet endroit est situé près de la ligne de division entre Québec et Ontario, laquelle passe près du lac Abittibi, à environ 400 milles de Québec. Je parle en ce moment du territoire de la province de Québec. On trouve là des étendues de terre de 100, 200 et 300 acres, qui tout en étant quelque peu accidentées, sont d'aussi belles terres que tout ce qui se trouve dans un rayon de 100 milles de la ville d'Ottawa. J'ignore si les récoltes y seraient aussi abondantes, car ce territoire est situé un peu au nord pour la culture du blé. Mais il ne faut pas oublier que le Manitoba n'a pas toujours eu de belles récoltes, et qu'à une certaine époque le grain était exposé à y subir des dommages par la gelée, maintenant cela n'a plus lieu, et les agriculteurs savent mieux répartir leur culture.

J'avais simplement l'intention de donner une description d'une partie du territoire que doit traverser ce chemin, et je ne crois pas qu'il y ait dans tout le Canada d'endroit plus propice à la construction d'un chemin de fer que cette région de 500 à 600 milles dont je viens de parler. Je ne comprends pas que l'on puisse trouver à critiquer à la construction d'un chemin de fer dans cette partie du pays. C'est la route la plus directe que l'on puisse obtenir de Québec à Winnipeg.

Il est ridicule de vouloir songer à passer par Toronto ou même par North-Bay pour atteindre Winnipeg. Quand on possède une région comme celle-là, on doit tenir à la développer, et je considère qu'on va retirer plus de bénéfice de ce chemin que n'importe quelle autre partie du pays. C'est un pays neuf, où le marchand de bois n'a pas encore pénétré, car il en coûte trop cher pour y faire parvenir les approvisionnements. Il faudrait les transporter en canot durant l'été, les traîner sur de longues distances durant l'hiver, et ceux qui ont tenté la chose n'y ont pas fait d'argents, car ils considèrent que les transports sont trop dispendieux. Ces forêts de pins dont j'ai parlé il y a un instant, sont situées à plus de 200 milles de la limite extrême atteinte jusqu'à aujaurd'hui par les commerçants de bois et elles sont situées sur les bords du grand lac Victoria.

M. CLANCY : Cela se trouve-t-il dans le district de Nipissing ou dans celui d'Algoma ?

M. GRANT : C'est dans le district du lac Abittibi.

M. CLANCY : Je veux parler de ce lac Victoria ?

M. MACKIE : Je ne suis pas en frais de parler du district de Nipissing. Il s'agit dans le moment du tracé de ce chemin de fer pbrojeté. Le district en question est situé à la tête de la rivière Ottada. Le chemin de fer devra suivre une ligne parallèle à la rivière Ottawa sur une distance d'environ 200 milles avant de traverser la ligne frontière entre Québec et Ontario. Cette partie de la rivière n'a jamais été améliorée, il est probable qu'elle ne le sera jamais, et le pin qui se trouve dans cette région devra être expédié par chemins de fer. Le bois sera abattu et scié sur place, puis transporté par chemin de fer. Le lac Abittibi est situé près de la ligne de division des eaux. Il se trouve sur le parcours de la route suivie par ceux qui se rendent à la baie d'Hudson en canots. Tous les moyens de transport par bateaux à vapeur s'arrêtent à environ 300 milles du lac. Il faut ensuite prendre les canots, et c'est là la raison pour laquelle cette partie du pays n'est pas encore habitée.

Le chemin de fer projeté ouvrira cette région. Aucun embranchement ne pourrait ouvrir cette partie du pays aussi avantageusement que le ferait un chemin de fer direct, car la voie projetée suit la frontière et traverse un territoire propre à la culture. Dans toute partie de la province de Québec, de même que près du lac Abittibi, les terres sont propres à la culture, et si vous traversez du côté d'Ontario, vous constatez que des colons sont établis jusque près de la frontière. La ligne frontière suit le cour sde la rivière Ottawa jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, alors qu'elle prend une direction franc nord jusqu'à la baie James. Dans la province d'Ontario, il y a maintenant des colons de rendus jusqu'à la ligne de division des eaux. Il y a là 22 nouveaux cantons que se peuplent rapidement. Ce chemin du Grand-Tronc-Pacifique passera près de là, et le chemin de fer du Témiscamingue, que le gouvernement d'Ontario est en frais de construire, traverse ces cantons, et les deux chemins devront se raccorder à un point quelconque près de là.

Non seulement ce sont là des choses que je connais personnellement, mais elles sont appuyées par les renseignements contenus dans les rapports que nous avons reçus, et tous s'accordent à dire qu'il y a là d'aussi belles terres que dans n'importe quelle partie de la province d'Ontario. Je suis aussi informé par les sauvages et les chasseurs que ce territoire, sur une distance de 200 ou 300 milles, renferme de bonnes terres. La construction de ce nouveau chemin devra être d'un grand avantage pour les provinces d'Ontario et Québec. Je ne connais pas un seul autre projet qui soit de nature à être plus utile à cette partie du pays. Le chemin que le gouvernement est en frais de construire à partir de North-Bay, va se raccorder au transcontinental, près de là ; des embranchements vont également se construire à partir de Port-Arthur, de Québec et d'autres endroits, qui tous se relieront à la ligne mère ; les centres de population situés au sud du chemin pourront ainsi bénéficier de sa construction, au moyen de ces embranchements, et il sera également avantageux pour les établissements de colonisation situés le long du tracé que doit suivre le chemin.

Quant à la partie du chemin située à l'est de Québec, je n'en puis rien dire, car je ne connais pas très bien cette partie du pays.

Mais je puis dire à la Chambre que ce qui me surprend le plus, c'est ce contrat que le gouvernement a conclu avec la compagnie. Je ne crois pas que l'on ait jamais vu pareil contrat au Canada.

M. CLANCY : Ecoutez ! écoutez !

M. MACKIE : Il est uniquement en faveur du peuple.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MACKIE : Mon honorable ami (M. Clancy) a crié trop vite. Je considère que ce projet est appelé à faire plus pour le développement du Canada que tout ce qu'aucun gouvernement n'a jamais fait. Je sais que plusieurs des partisans les plus dévoués des honorables député de la gauche m'ont dit qu'ils n'avaient plus besoin de se présenter devant les électeurs de leurs comtés, s'ils votaient contre ce projet. Mais c'est là ce que feront quand même certains députés de l'ouest d'Ontario et des environs de Toronto. Ils combattront tout projet de chemin de fer qui ne pénètrera pas directement dans cette dernière ville, ou tout au moins dans Ontario. C'est la politique qu'ils ont l'habitude de suivre dans cette Chambre. Je suis aussi porté à croire que certains députés conservateurs de la province de Québec, et principalement le dé-

puté de Jacques-Cartier (M. Monk), ne connaissent absolument rien de la partie nord-ouest de leur propre province. Le député de Jacques-Cartier considère que cette région est sans valeur. Je suis surpris qu'un député qui occupe la position de chef de son parti ne soit pas mieux renseigné sur ce qui concerne sa propre province. Je ne le considère pas comme possédant les qualités voulues pour représenter la province de Québec.

M. CLANCY : Il aurait pu chercher à se renseigner à la même source que l'honorable député auprès des sauvages.

M. MACKIE : Je n'ai pas plus besoin de m'adresser aux sauvages qu'aux blancs pour obtenir ces renseignements. Je crois pouvoir parler de cette question en connaissance de cause. J'ai parcouru cette partie du pays sac au dos, et j'ai couché dans trois pieds de neige chaque nuit. Si vous voyagez dans cette partie du pays ce n'est qu'en examinant le courant des eaux des rivières que vous pouvez vous apercevoir que vous avez atteint la ligne de division des eaux. Si les eaux de ces rivières se dirigent vers le nord, vous savez que vous avez dépassez cette limite.

Je ne veux pas que l'on vienne me dire que ce n'est pas là une bonne région pour y faire passer un chemin de fer. Pour ma part, je n'en ai jamais vu de meilleure. Le voyageur qui se trouve à bord d'un convoi du chemin de fer Canadien du Pacifique, au nord du lac Supérieur, est en danger de perdre la vie à chaque instant, dans toutes ces courbes. J'espère ne pas être obligé de retourner au Nord-Ouest avant qu'un autre chemin de fer soit construit, et je crois que je vais attendre ce chemin projeté, car il traverse une région plane.

Certains députés ont prétendu qu'il n'y avait pas de puissance hydraulique le long du parcours de cette voie. A bien peu de distance de ce chemin se trouve la rivière Ottawa qui offre les plus beaux pouvoirs hydrauliques que l'on puisse trouver au Canada. Au delà de la ligne de division des eaux, on ne peut trouver de pouvoirs hydrauliques à moins d'aller à une certaine distance de cette ligne de division. Mais je ne vois pas pourquoi ce chemin passerait au delà de la ligne faîtière. Je considère qu'ils devrait être construit plus au sud, afin d'ouvrir une magnifique région propre à la culture. Tout citoyen des provinces de Québec ou d'Ontario qui combat ce projet, travaille contre les intérêts de sa province.

Nulle proposition ne peut avoir pour résultat d'établir le pays aussi avantageusement que le projet actuel. J'espère que quand le temps sera arrivé, certains membres de la gauche modifieront quelque peu leur manière de voir. Lorsque je suis allé à Québec l'autre jour, j'ai rencontré un partisan dévoué du chef de la gauche qui m'a demandé où en était rendue cette question de chemin de fer, et qui a exprimé l'idée, tout bon conservateur qu'il fût, qu'il espérait bien que son chef ne combattrait pas cette mesure. Mais il se peut fort bien que lorsqu'il s'agira d'exprimer son vote cet honorable député se trouve absent, car nous ne le voyons pas souvent à son siège. Ce chemin de fer traversera 25 à 30 cantons dont le sol est aussi fertile que celui de n'importe quelle partie de la vieille province d'Ontario, et il contribuera à leur développement. Il ne me reste pas autre chose à dire qu'à manifester l'espoir que les honorables députés réfléchiront sérieusement à la question avant de donner leur vote.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

BILL D'INTERET PRIVE—CHEMIN DE FER DE TORONTO ET HAMILTON.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 147) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Toronto et Hamilton.—(M. Campbell.)

Article 11.

M. BARKER : Je remarque que l'article 11 contient le mot " communication," qui est un mot que l'on a pas l'habitude de voir figurer dans ces projets de loi. C'est là un mot dont l'usage n'est pas très fréquent au Canada, et je crois qu'il serait préférable que l'article se lirait comme suit : " ou autre voie de communication publique ou place publique avant d'avoir obtenu au préalable le consentement." Cela le rendrait plus clair. J'ignore ce que peu vouloir dire le mot " communication " quant à ce qui concerne une rue ou tout autre chose. Il peut avoir une signification quelconque. Je n'ai pas d'objection à me servir des mots : " rue ou autre voie de communication publique," si les mots " ou place " y sont ajoutés. Je ne puis voir aucune objection à cette modification, il se peut qu'un certain carré situé dans le milieu d'une ville ou d'un parc soit appelé une " voie de communication " ; cela ne constituerait pas moins une place publique.

M. CAMPBELL : Je dois dire, comme chacun le sait, que ce bill a été étudié avec soin durant plusieurs séances par le comité des chemins de fer, des amendements y ont été apportés, du consentement mutuel des députés et il a été adopté à l'unanimité par le comité sans aucune discussion. Je n'aime pas à ce que des changements soient apportés au bill à cet endroit de la procédure et je considère que ces deux mots " communications ' ou " place " signifient exactement la même chose. Le mot communication veut dire, je suppose, un parc, un carré, une rue ou une voie publique. Si vous ouvrez le dictionnaire, vous constatez que le mot

" communication " employé dans ce sens, est un dérivé d'un vieux mot anglais et qu'il signifie un carré tel qu'un parc, une carré, une rue, une voie publique, qui sert aux citoyens à communiquer entre eux.

Je comprends que l'objection de M. Barker a pour but d'empêcher que ce chemin de fer puisse obtenir le droit de traverser un parc. Il me semble que le mot " communication " répond parfaitement à la chose et, dans tous les cas, on ne peut y avoir d'objections, car l'article stipule que ce chemin de fer n'a pas le droit d'établir sa voie lelong de toutes rues ou voies publiques, dans aucune ville ou cité, sans le consentement de la municipalité, et la municipalité, en accordant ce droit, peut facilement stipuler que le chemin ne devra pas traverser aucun parc public ou tout autre endroit qu'elle jugera à propos. Je n'ai guère le temps de consulter les promoteurs de ce bill et j'espère que mon honorable ami n'insistera pas pour obtenir cette modification.

M. BARKER : Je suis bien prêt à admettre tout ce que vient de dire l'honorable député. Si je ne me trompe, ce bill tel qu'il nous est soumis a été accepté par les avocats des deux partis à une heure du matin, mais j'ai un devoir à remplir à l'égard de mes commettants, et je me demande si même en ajoutant dans le bill les mots " voie de communication publique " cette compagnie, une fois qu'elle aura pénétré dans la ville de Hamilton, n'aura pas le droit de traverser les deux parcs publics qui s'y trouvent et auxquels ses citoyens attachent une telle importance, que plutôt que de les voir détériorer, ils préféreraient se passer de ce chemin de fer.

Il y a quelque temps, on a soumis une proposition tendant à construire un chemin de fer de Galt à Hamilton et la raison pour laquelle ce chemin n'a pas pénétré dans la ville de Hamilton, c'est que la compagnie voulait faire passer sa voie à travers les parcs de la ville et non dans les rues. L'honorable député de York-ouest (M. Campbell) prétend qu les mots " voie de communication " comprend dans son sens le plus large une place publique. Tout ce que je veux, c'est qu'il soit clairement stipulé que cela comprend une place publique.

Sans vouloir insister trop fortement, je désire faire remarquer qu'il s'agit d'une question de la plus haute importance pour les citoyens d'Hamilton et je soumets que lorsque l'honorable député prétend que les mots " voie de communication " comprend le mot " place," il ne peut avoir d'objections à ce que les mots " ou place " soient insérés dans le bill, afin de faire disparaître tout doute à cet égard. Voilà tout ce que je demande, et je n'ai pas du tout l'intention de contrarier l'honorable député ou d'empêcher l'adption de son bill. Personnellement, je suis opposé au bill du commencement à la fin, mais du moment qu'on en est arrivé à une entente à ce sujet, je suis bien obligé de le laisser adopter. Je désire simplement ajouter " autre voie de communication publique ou place publique ". Je n'ai pas d'objection à ce que l'on retranche les mots " voie de communication " mais du moment que l'on tient absolument à le conserver je désire que l'on y ajoute les mots "ou place". La Chambre comprendra comme moi que ma demande est raisonnable. Je propose donc, M. l'Orateur, qu'après les mots " voie de communication " dans la troisième et la sixième ligne de l'article 11, on ajoute les mots " ou place ".

M. CAMPBELL : Je ferai remarquer à l'honorable député d'Hamilton que tout le monde est d'accord sur l'objet de l'article, et je prétends simplement que les mots "voie de communication" répondent à tous les besoins. Si mon honorable ami est d'opinion contraire, je vais proposer que l'on retranche les mots " voie de communication " pour y substituer le mot " place ".

M. BARKER : Je n'ai pas d'objection à cela.

M. BLAIN : Ceci est un nouvel article qui figure aujourd'hui pour la première fois dans le bill. C'est la première fois que j'en prends connaissance. Il commence par les mots suivants: "nonobstant toutes dispositions contraires contenues dans l'acte des chemins de fer". Pourquoi n'a-t-on pas dit: "nonobstant toute disposition contraire contenue dans cet acte". Je considère que cet article était conçu dans des termes assez larges pour donner à la compagnie le droit de faire passer son chemin le long des voies publiques, sous l'empire de l'acte des chemins de fer, sans avoir besoin pour cela d'obtenir le consentement de la municipalité.

M. BARKER : J'assistais au comité lorsque cette modification a été discutée. Je crois que si les mots "nonobstant toute disposition contraire dans l'acte des chemins de fer " étaient supprimés, les rues se trouveraient protégées contre tout ce qui peut se trouver dans ce bill. Ces mots ont été insérés parce que certains membres du comité croyaient que la construction d'un chemin de fer dans les rues était autorisée par l'acte des chemins de fer, même en supposant qu'elle ne le serait pas par ce bill.

M. FRASER : Je considère que l'on obtiendra encore plus de garantie en laissant ces mots, autrement il pourrait se trouver un article quelconque dans l'acte des chemins de fer qui, malgré les termes du bill, pourrait permettre à un chemin de fer d'y pénétrer.

M. CLARKE : L'intention était d'empêcher qu'une pareille chose pût se produire.

L'amendement est adopté, et l'article tel que modifié est voté.

Sur la question à décider si le bill doit être maintenant rapporté :

M. BARKER : Avant que ce bill soit rapporté, je désire répéter dans cette Chambre ce que j'ai dit devant le comité des chemins de fer au sujet de ce projet de loi. Je le considère comme échappant complètement à la juridiction de ce parlement. Je ne l'ai pas combattu dans la Chambre, parce que les deux partis en sont arrivés à une entente. De bonne foi, ils ont accepté le bill tel qu'il est ; et, bien que mes objections puissent paraître en contradiction avec le vote que je vais donner, je désire cependant répéter ce que j'ai dit devant le comité à ce sujet, c'est-à-dire qu'à mon avis le parlement n'a pas le droit d'adopter ce bill.

Voici la raison qui me porte à faire cette remarque devant la Chambre : Lorsque ce bill fut soumis au comité des chemins de fer, un des avocats qui représentaient les promoteurs de ce bill déclara que si les municipalités n'étaient pas raisonnables et refusaient d'accorder la permission mentionnée dans l'article 11, ils seraient obligés de revenir devant le comité. Vu cette déclaration, je tiens à protester de toutes mes forces contre l'adoption de pareilles mesures qui constituent un empiètement sur les droits des provinces. Je considère que ce parlement a absolument tort de s'arroger une juridiction qui lui est refusée par l'Acte de la Confédération, en vertu duquel nous siégeons ici, et chaque fois qu'un bill de cette nature sera soumis à la Chambre, je voterai contre son adoption, comme je voudrais pouvoir voter contre l'adoption du projet de loi actuel.

C'est à peu près tout ce que j'avais à dire sur cette question. J'ai fait cette déclaration pour me protéger ,ainsi que d'autres députés des deux côtés de la Chambre, qui sont comme moi opposés à l'adoption de toute législation de cette nature et qui ne veulent pas que l'adoption du bill actuel soit considérée comme devant créer un précédent pour d'autres bills de même nature.

Je considère qu'il est nécessaire de donner à cette expression d'opinion toute la force possible, car, durant toute la discussion qui a eu lieu devant le comité des chemins de fer, on n'a cessé de nous répéter que des mesures identiques avaient déjà été adoptées par cette Chambre. Pour ma part, je ne suis pas disposé à garder le silence et laisser adopter sans protester, un bill que l'on invoquera peut-être plus tard comme un précédent pour justifier une législation identique.

Je suis heureux de pouvoir dire que la position que j'ai prise sur cette question a reçu l'approbation du ministre des Chemins de fer suppléant, qui a exprimé à peu près la même idée.

M. INGRAM : Je voudrais savoir de l'honorable député en quoi ce bill constitue un empiètement sur les droits des provinces. Il n'a pas très bien expliqué ce point.

M. BARKER : Je me suis contenté de protester. Je n'ai pas l'intention de faire perdre le temps de la Chambre à discuter de nouveau un principe qui l'a déjà été a satiété. Lorsque ce bill est venu devant la Chambre, dans une occasion précédente, j'ai discuté la question à fond et j'ai énoncé les raisons qui me portaient à croire que ce projet de loi était *ultra vires* quant à ce parlement, et je ne considère pas qu'il soit nécessaire d'occuper le temps de la Chambre et des sténographes à répéter ce que j'ai déjà dit à ce sujet.

M. RUSSELL : L'honorable député a dit une chose qu'il n'avait certainement pas l'intention de dire. L'honorable député n'a certainement pas l'intention de nous laisser supposer qu'il est convaincu que ce projet de loi n'est pas de la juridiction de ce parlement ?

M. BARKER : Je dis qu'il excède la juridiction de ce parlement en ce sens que nous y mentionnons un fait destiné à nous donner juridiction, lequel fait est, je crois, en contradiction avec les sentiments qui animent les membres de cette Chambre.

M. RUSSELL : L'honorable député prétend-il que n'importe quelle cour de justice déclarerait ce bill *ultra vires* ?

M. BARKER : Non, je ne le crois pas, la fausse interprétation que nous aurions donnée aux faits empêcherait la chose.

M. RUSSELL : C'était là tout ce que je voulais savoir ; car l'honorable député est allé plus loin que sa pensée. J'admets avec l'honorable député que l'on doit commencer par établir le bien fondé en fait, d'une manière générale et à la satisfaction de tout comité de la Chambre, avant que le parlement ait le droit de s'arroger une juridiction sur des questions d'un caractère essentiellement local et provincial. Quant à ce qui concerne le principe général, je partage sa manière de voir.

M. BARKER : J'approuve ce que vient de dire l'honorable préopinant. Il a exposé la question sous son vrai jour, au point de vue de la loi. Je n'ai pas l'ombre d'un doute que si ce parlement juge à propos d'indiquer d'un façon formelle dans un bill qu'une entreprise quelconque est à l'avantage général du Canada, il n'y a pas de remède—et nous avons le droit de légiférer en conséquence. Seulement, je dis que lorsque ces mots ne sont employés que comme un simple prétexte et, qu'ils ne sont basés sur aucun fait, nous ne sommes pas plus justifiables d'appuyer une pareille mesure que d'adopter un projet de loi autorisant la construction d'un étang dans un village, si nous jugeons à propos de déclarer que cet étang est dans l'intérêt général du Canada.

M. CLARKE : Je désire réaffirmer ce que vient de dire l'honorable député d'Hamilton, qui a déclaré que plusieurs mesures de cette nature avaient été adoptées par le comité des chemins de fer et la Chambre.

Cet abus, si je puis me servir de cette expression sans blesser personne, cet abus des privilèges de la Chambre, est devenu si criant, que les municipalités ont dû faire un appel vigoureux à l'esprit de justice et d'équité des membres de ce parlement pour mettre fin à ce genre de législation. Grâce au concours des membres des deux partis dans cette Chambre, cette mesure a été dépouillée de ses dispositions les plus dommageables. Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Hamilton, nous en sommes arrivés à un compromis qu'il nous faut respecter, mais j'espère que c'est là le dernier bill de cette nature qui est soumis au parlement. Il ne peut y avoir de doute que c'est là un empiètement sur les droits provinciaux et municipaux. Le but des promoteurs de cette entreprise en s'adressant à ce parlement était d'éviter les obligations qui leur auraient été imposées s'ils se fussent adressés à la législature de la province d'Ontario.

M. FRASER : Tout en admettant le bien fondé d'une partie de ce qui a été dit sur cette question, je crois qu'il serait facile d'établir ici des circonstances particulières. Le principe général est bon, mais supposons le cas d'une ville traversée par un chemin de fer important, un transcontinental, par exemple. Il pourrait être nécessaire, dans un cas de cette nature, que le parlement s'arrogeât ce droit dans l'intérêt du public voyageur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis bien convaincu que lorsque le député de Toronto (M. Clarke) a parlé de la pratique qui semble exister dans ce parlement, d'adopter des lois qui sont plutôt de la juridiction des provinces, il ne voulait parler ni de ce parlement ni de ce qui peut avoir eu lieu durant la présente session, mais bien du parlement fédéral dans le sens le plus général que peut comporter ce mot.

M. CLARKE : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois me rappeler qu'il y a au moins vingt ans passés que l'on abuse ainsi des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ; et d'année en année, depuis ce temps, des mesures ont été adoptées par ce parlement qui auraient dû être laissés aux législatures provinciales. On arrivait à ce résultat en décrétant ces projets d'utilité fédérale, quand, en réalité, ils ne l'étaient pas. J'ai plus d'une fois protesté contre cet abus dans le passé. J'ai aussi protesté, comme viennent de le faire l'honorable député d'Hamilton et d'autres membres de cette Chambre dans le cas actuel. Il est bon que l'on ait rappelé au parlement l'illégalité dont il se rend coupable en favorisant ce genre de législation. Il est bon que cette mesure ait été discutée à fond devant le comité des chemins de fer, car cela nous fera comprendra comment devront être traités à l'avenir des demandes de même nature.

Je ne voudrais pas poser de règle absolue, mais tout ce que je puis dire, c'est que si j'avais à définir la politique et la pratique que le comité des chemins de fer devrait suivre sur une question de cette nature, je dirais que si nous voulons donner une interprétation équitable à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, nous devons commencer par supposer que toute entreprise située dans les limites d'une province est censée *prima facie* rentrer dans la juridiction de cette province, laissant à ceux qui cherchent à obtenir cette législation le soin de démontrer que l'entreprise est du ressort du parlement fédéral. A moins qu'ils ne réussissent à démontrer bien clairement ce point, le comité devrait réserver sa décision et refuser d'accorder une charte fédérale à une entreprise qui n'est pas sous sa juridiction.

Cette discussion n'aura pas été inutile, si elle peut faire comprendre aux députés le danger qu'il y a de continuer cette pratique qui existe depuis longtemps. Comme on l'a fait remarquer, où vous arrêterez-vous, si vous devez déclarer, sans prendre la peine de réfléchir ou de vous informer, que n'importe quel ouvrage sur un coin reculé de ce vaste Dominion, est une entreprise d'intérêt général au Canada, le soustrayant ainsi à la juridiction de la législation provinciale ou locale qui devrait s'en occuper. Bien que la proposition actuelle mérite d'être votée, j'ose dire qu'il s'écoulera plusieurs années avant que ce parlement soit appelé à adopter une mesure de cette nature.

M. R. L. BORDEN : Il ne peut y avoir de doute que l'on a donné aux dispositions de cet article de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord une interprétation beaucoup plus large que celle qu'elle était primitivement appelée à avoir. On s'en est servi dans mainte et mainte circonstance en ayant recours à une déclaration qui était devenue plutôt une question de formalité qu'autre chose, et je suis porté à croire qu'il serait probablement de bonne politique de la part du parlement, à l'avenir, d'insister pour que toute proposition de loi de cette nature, qui est destinée à placer sous la juridiction de ce parlement une entreprise qui appartient évidemment au ressort de la législature provinciale, soit soumise à un comité spécial de la Chambre, afin de se renseigner parfaitement sur les faits de la cause, ou de soumettre la question à la décision d'un tribunal quelconque.

Il existe naturellement plusieurs cas dans lesquels le parlement serait lui-même le meilleur juge. Le comité des chemins de fer ou celui des bills d'intérêt particulier serait probablement le meilleur tribunal à qui l'on pourrait confier le soin d'entendre ces causes. Les promoteurs de ces projets de loi devraient être placés dans la même position que les promoteurs de semblables mesures en Angleterre. Si je comprends bien la pra-

tique suivie dans ce dernier pays, c'est virtuellement une enquête judiciaire que l'on fait et un jugement que l'on rend sur d'importantes questions de fait contenues dans le préambule du bill. On y est beaucoup plus sévère à ce sujet que nous ne le sommes, et en autant que cette question particulière y est concernée, il serait à désirer qu'à l'avenir nous adopterions une certaine règle concernant les propositions de loi de cette nature.

M. SPROULE : Il est intéressant, après un si grand nombre d'années, de voir le parlement accepter ce qui était dans l'intention des pères de la Confédération. Je me rappelle que dans les années 1879-80-82-83, les députés canadiens-français étaient les seuls qui dans cette Chambre s'opposaient à l'intervention du parlement fédéral dans les choses qui concernaient indubitablement les provinces. Je me rappelle distinctement que des hommes, qui étaient regardés comme des avocats éminents, prétendaient devant le comité des chemins de fer que malgré la déclaration qu'un chemin de fer était d'intérêt général pour le Canada, le comité judiciaire du Conseil privé ne le considérerait pas comme tel s'il ne remplissait pas les autres conditions nécessaires pour le soumettre à l'autorité législative du parlement fédéral. J'ai souvent regretté que ces débats n'eussent pas eu lieu dans la Chambre plutôt que dans le comité, car alors nous aurions un compte rendu des discours. Mais je me rappelle parfaitement que M. Hector Cameron et M. McMaster, de Montréal, et plusieurs autres avocats éminents, et aussi sir Hector Langevin, ont souvent exprimé l'opinion qu'il ne suffisait pas pour soumettre des travaux à la juridiction du parlement fédéral, de déclarer que ces travaux étaient d'utilité fédérale, et que si la question était soumise au comité judiciaire du Conseil privé c'est ainsi qu'elle serait décidée.

Il semblerait que depuis ce temps-là il y eût des décisons qui fissent croire qu'il suffit de déclarer dans un bill que des travaux sont d'utilité fédérale, pour les soumettre à l'autorité législative du parlement fédéral. Je crois que nous aurions dû demander l'avis de la cour Suprême sur un grand nombre de ces bills. C'est pour cela que la cour Suprême a été établie ; son devoir est de conseiller le parlement dans ces questions de juridiction entre les provinces et le gouvernement fédéral. On devrait donc soumettre un cas à la cour Suprême, et si cette cour jugeait à propos de renvoyer la cause devant un tribunal plus élevé en appel, rien n'empêcherait de le faire. Mais il semble que nous revenons au point où nous étions il y a 20 ans, avec en plus la difficulté de cette décision qui semble dire qu'une simple déclaration, dans un bill, ainsi que je l'ai déjà dit, suffit pour soumettre la question à l'autorité du gouvernement fédéral. Mais c'est justement à cause de cela qu'il est plus nécessaire que jamais de

prendre toutes les précautions nécessaires pour que les provinces conservent l'autorité sur les corporations provinciales. Nous avons le droit de nous occuper de bills qui se rapportent à des travaux qui dépassent les limites d'une province, mais on peut difficilement prétendre qu'un petit chemin de fer électrique est un ouvrage d'un caractère fédéral parce qu'il croise des chemins de fer qui sont sous la juridiction du parlement fédéral.

M. BARKER : La discussion est très intéressante et aussi, je crois, très importante. Je n'irai pas jusqu'à prétendre que des bills de ce genre devraient être soumis à la cour Suprême ou à des juges de cette cour. Je crois que ce serait intervenir dans les droits du parlement.

M. SPROULE : Mais vous l'avez déjà fait auparavant.

M. BARKER : Je le sais, mais je ne crois pas qu'il serait sage d'en prendre une habitude. Je serais d'avis, cependant, que chaque fois qu'un bill renferme la déclaration que des travaux sont d'utilité fédérale le ministre de la Justice ou le gouvernement devrait faire au comité auquel le bill est soumis un rapport contenant l'opinion du gouvernement ou du ministre de la Justice au sujet de la valeur de la déclaration concernant les travaux désignés dans le bill. Cela n'enlèverait pas au comité le droit de décider d'une façon ou d'une autre la question, mais mettrait à la charge du gouvernement du jour la responsabilité de dire s'il croit que le parlement a juridiction en la matière ou non. Je crois que si l'on avait soumis cette question au gouvernement actuel, celui-ci aurait fait rapport au comité des chemins de fer que les travaux mentionnés dans le bill ne sont pas d'utilité fédérale.

La question a été soumise à un comité du gouvernement qui a entendu les plaidoiries des avocats représentant la province d'Ontario et des autres provinces. Mais le gouvernement a jugé à propos de renvoyer la question au comité des chemins de fer. Vu que ces questions touchent à la constitution du pays, le gouvernement ou le ministre de la Justice devrait dire au comité si dans son opinion le bill se rapporte à des travaux qui tombent sous la juridiction du parlement. Je ne voudrais pas pour un instant demander que le comité des chemins de fer fût privé du droit de discuter ou de décider la question, et je suis certain que si l'on accordait cette protection au public, ces bills soulèveraient peu de difficultés. Je doute fort qu'un gouvernement, à quelque parti qu'il appartienne, voudrait déclarer que les travaux mentionnés dans ce bill sont des travaux d'intérêt général.

M. HEYD : Je crois que nous devrions aller un peu plus loin que la proposition de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Une compagnie de chemin de fer devrait se conformer à certaines conditions avant que

son chemin puisse être déclaré d'utilité fédérale. Ces conditions devraient être les mêmes pour tout le monde, et ne pas être laissées à la fantaisie de la majorité du comité des chemins de fer, car cette majorité est toujours incertaine. Pour pouvoir se servir de cette formule magique : "les travaux sont d'utilité fédérale", une compagnie de chemin de fer devrait être tenue de remplir certaines conditions. Cette obligation éviterait au comité beaucoup de travail inutile. La pratique semble s'être introduite au comité des chemins de fer d'accorder le bénéfice de cette formule magique à des chemins de fer qui n'y avaient aucun droit et plusieurs députés ne savaient pas ce qu'ils voulaient dire. J'ai demandé à la Chambre et au comité des chemins de fer quel était l'avantage pour une compagnie de chemin de fer d'avoir ces mots dans sa charte, et personne n'a été capable de me répondre. On accuse maintenant le parlement fédéral d'avoir voulu enlever aux provinces les droits qui leur appartenaient. Je suis bien certain qu'aucun député de cette Chambre n'a eu ce désir. Si nous avons commis dans le passé la faute de déclarer que les travaux de ces compagnies de chemin de fer étaient d'utilité fédérale, nous ne l'avons pas fait dans l'intention d'enlever aux provinces des droits qui leur appartenaient. Si ma proposition était adoptée et les conditions clairement définies, notre travail de législation serait plus agréable et plus régulier. On devrait laisser à la majorité du comité des chemins de fer le droit de dire si les travaux sont ou ne sont pas d'utilité fédérale. Il se trouvera un jour au comité des chemins de fer une majorité complaisante et disposée à déclarer que certains travaux sont d'utilité fédérale, tandis qu'un autre jour, le comité refusera à une autre compagnie le même privilège auquel, pourtant, elle pourrait aussi avoir droit. Nous devrions définir ce que ces mots signifient afin que les compagnies de chemin de fer soient tenues de se conformer aux condition qu'ils comporteront, et lorsqu'elles s'y seront conformées elles auront droit à ce que leur entreprise bénéficie de la déclaration d'utilité fédérale.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lorsque l'honorable député aura réfléchi à sa proposition d'avoir un rapport du gouvernement sur ce point, je ne crois pas qu'il persiste. Tout se résume à une question de faits, et le parlement fédéral est le tribunal le plus en mesure de la décider lui-même ou de la soumettre à un tribunal. Lorsque les faits sont connus, c'est au parlement à déclarer que les travaux sont sous sa juridiction ou à refuser de rendre cette déclaration. Mais je ne voudrais pas que le parlement abdique ces fonctions en faveur d'aucun gouvernement ou comité. Le parlement doit se réserver le droit de décider ces questions de la manière qu'il entendra. Des difficultés sont survenus dans le passé, parce que——

M. BARKER : L'honorable ministre n'a pas compris du tout. Je n'ai pas proposé que le gouvernement eût le pouvoir d'empêcher le parlement de décider la question. J'ai dit seulement que lorsqu'un bill présenté devant le comité des chemins de fer contenait la déclaration que les travaux étaient d'utilité fédérale, le ministre de la Justice ou un autre membre du cabinet devrait faire au comité un rapport dans lequel il déclarerait que les chemins de fer proposés sont d'utilité fédérale. Mais j'ai dit de plus que je ne voudrais pas empêcher le comité des chemins de fer ou la Chambre de décider la question. J'ai simplement proposé que le gouvernement fasse connaître ses vues sur la question au comité ou à la Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai parfaitement compris l'honorable député, et je crois que la première chose qu'il y a à faire est de s'assurer des faits, afin de savoir s'ils justifient l'assertion, non pas au sens de l'Acte de l'Amérique du Nord, mais d'après l'acception ordinaire des mots, que l'entreprise est d'une importance assez générale pour qu'il soit nécessaire de l'enlever à la juridiction de la législature provinciale et la mettre sous celle du parlement fédéral. Il s'agit ici d'une simple question de faits et le ministre de la Justice n'a pas plus qualité que n'importe quel autre membre de cette Chambre, pour se prononcer sur une question de faits. J'allais dire que, dans mon opinion, le parlement ne devrait pas permettre d'intervention dans cette procédure, soit au moyen d'un rapport du gouvernement ou d'un tribunal qui n'aurait pas été nommé par cette Chambre.

M. BARKER : Je suis tout à fait de cet avis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement n'est pas plus capable de juger des faits que douze membres de cette Chambre. Mais je voulais faire une proposition, voyant que nous voulons tous atteindre le même but, et offrir des avis qui pourront porter leurs fruits et s'appliquer aux autres demandes de même nature. Je n'ai pas consulté mes collègues sur ce point, je donne simplement mon opinion personnelle, tout comme font les autres députés qui ont exprimé leurs vues sur cette question. Nous avons déjà des règlements de la Chambre qui établissent la procédure à suivre devant le comité des chemins de fer, mais je crois que nous pourrions établir un règlement spécial à l'effet que la première chose à faire lorsqu'on présente un bill de cette nature devant le comité est d'instituer une enquête laissant au comité le droit de décider lorsqu'il aura obtenu les renseignements nécessaires. Je crois qu'il serait bon d'élaborer un règlement parlementaire à cet effet pour l'avenir.

M. CLARKE : On pourrait aussi stipuler que lorsque quelqu'un fait la demande d'un bill qui touche aux droits et aux intérêts des

grandes municipalités urbaines, le comité auquel la question ressort devrait avertir spécialement la municipalité mise en cause qu'il est saisi d'une demande de telle ou telle législation, et on devrait dire aussi dans cet avertissement en quoi la loi demandée concerne les droits que la municipalité possède en vertu de la loi provinciale.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Un règlement de la Chambre pourrait prévoir tout cela.

M. CLARKE : A ce propos, je dirai que la ville de Toronto a dépensé trois quarts d'un million en travaux sur la rivière le Don. Ces améliorations ont été faites par la ville avec l'approbation de la législature d'Ontario. C'étaient virtuellement des travaux d'utilité municipale, mais on a réussi par certains moyens à les faire déclarer des travaux d'utilité fédérale, et la ville de Toronto reçoit aujourd'hui un loyer de $750 par année pour la dédommager des frais énormes qu'elle a faits. Les municipalités sur les droits desquels on empiète sont naturellement méfiantes, et si on était obligé de donner avis aux municipalités des projets de loi de nature à porter atteinte à leurs droits, il y aurait là une sauvegarde qui n'existe pas aujourd'hui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lundi prochain la Chambre sera appelée à étudier le rapport du comité spécial concernant ses règlements. Un article de ces règlements dit, à propos des demandes de compagnies de télégraphe et de téléphone, qu'avis de ces demandes doit être publié dans la " Gazette du Canada " et dans un journal important du pays. Cela ne serait peut-être pas suffisant, et outre la publication dans la " Gazette du Canada " et dans un journal important, il serait peut-être bon de publier un avis dans les journaux de la localité que telle proposition de loi intéresse. Si mon honorable ami de Toronto (M. Clarke) ne trouve pas cela suffisant, peut-être pourra-t-il, lorsque le bill reviendra de nouveau lundi prochain en discussion, y faire insérer un article obligeant les promoteurs à donner un avis supplémentaire.

M. CLARKE : Un avis direct au secrétaire de la municipalité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce serait une bonne occasion de discuter ce point.

M. FRASER : Il ne faut pas oublier que les travaux que l'on considère être maintenant d'utilité générale ne le seront peut-être plus dans dix ans d'ici, parce que les circonstances pourront avoir changé. Je ne veux être lié par aucune décision de la Chambre des communes du Canada, quand même ce serait la Chambre la plus sage qui ait jamais siégé ici ; c'est une chose qu'il convient de laisser à la décision que déterminera l'évolution naturelle qui se fait dans tous les pays et dans toutes les sociétés. Chaque parlement devrait régler lui-même ces questions. Vous ne pouvez pas faire de règles fixes dans les cas de ce genre, parce que les circonstances changent d'une année à l'autre.

La motion est adoptée, le comité fait rapport du bill, et la Chambre l'adopte en troisième délibération.

DEUXIEME DELIBERATION.

Bill n° 236 pour faire droit à Hartford Ashley.—(M. Porter, par M. Sproule.)

LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier de se conformer en comité pour étudier une résolution concernant la construction d'un chemin de fer national transcontinental et sur la proposition d'amendement de M. Puttee.

M. J. R. LAVELL (Leeds et Grenville) : Nous avons eu le plaisir d'entendre l'honorable dépué de Renfrew-nord (M. Mackie) qui nous a donné son opinion sur le bill. L'honorable député a certainement droit d'exprimer ses opinions comme tout autre député de la Chambre, mais ses opinions n'ont de poids qu'en raison de la valeur des arguments qu'elles apportent. L'honorable député nous a dit qu'il connaissait mieux qu'aucun autre député dans cette Chambre le pays que doit traverser ce chemin depuis Québec jusqu'à Winnipeg. Je suppose qu'il n'a pas excepté l'honorable chef du gouvernement. Puis il nous a fait part de ce qu'il savait. Je souhaite sincèrement qu'une grande partie du Nord-Ouest et de Québec soit de la qualité qu'il décrit, mais nous ne pouvons accepter un témoignage que pour la partie du pays qu'il a visité. Il nous dit qu'il a traversé le nord du Canada ; qu'il a vu la ligne de division des eaux ; qu'il a parcouru et examiné le pays de chaque côté de son trajet. Mais jusqu'à quelle distance a-t-il examiné ? L'honorable député nous dit qu'il a parcouru 100 milles de ce pays, et qu'il le connaît parfaitement sur une distance de cinq ou sept cents milles.

M. MACKIE : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que j'avais parcouru 100 milles de ce pays dans Ontario.

M. LAVELLL : Très bien. L'honorable député a vu 100 milles du pays dans l'Ontario et il en a vu 300 milles, je suppose, dans Québec ?

M. MACKIE : Oui.

M. LAVELL : Cela fait 400 milles que l'honorable député connaît, mais ce chemin aura 1,400 milles de longueur entre Québec et Winnipeg en ligne droite, pas aussi droite que le vol d'un oiseau, car cela est imposible. Personne ne peut espérer cela. L'orateur ministériel le plus sympathique au projet, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charl-

ton), a ajouté 10 pour 100 à cette distance. D'après son estimation, la plus grande longueur du chemin serait à peu près de 1,500 milles. Son estimation est trop basse, car pour tous les chemins de fer dans l'est du Canada la différence entre la ligne droite tracée sur la carte et le parcours réel sur le terrain est de plus de 10 pour 100. Il n'y a pas très longtemps la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a essayé de faire une ligne aussi courte que possible entre Perth et Toronto, mais cette ligne a été encore de 15 pour 100 plus longue que la ligne qu'elle avait tracée sur la carte. Si donc l'on tient compte de cette différence, on peut supposer que le chemin entre Winnipeg et Québec aura quinze ou seize cents milles de longueur au lieu le quatorze cents milles.

L'honorable député nous dit qu'il a parcouru quatre cents milles de ce district. Il admet qu'il ne sait pas encore où passera le chemin, et il ne connaît ou prétend ne connaître qu'un quart du pays à travers lequel le chemin de fer passera. Beaucoup d'autres que lui ont traversé le faîte de partage des eaux, et il y a plusieurs lignes de division des eaux au Canada. Tout le monde a constaté qu'à la hauteur des terres le pays est généralement plat, mais cela ne prouve pas que ce soit un pays fertile. Je me rappelle le temps où je me promenais en canot, et où je traversais le faîte de partage tout près de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'admets qu'à la hauteur des terres le pays est plat, et que nous ne pouvions dire quand nous étions arrivés à la ligne de division que lorsque nous voyons couler les eaux dans des directions différentes, mais aucune personne, je crois, quand même elle aurait eu l'imagination de l'honorable député de Norfolk, n'aurait pu dire que c'était une région fertile. Comme de raison je ne cherchais que le spectacle de la nature; l'honorable député de Renfrew (M. Mackie) cherchait du bois. Nous avons probablement trouvé tous deux ce que nous cherchions. Cela montre le peu de renseignements que nous avons sur ce pays et sur les moyens qu'il y a de construire un chemin de fer, mais je reviendrai probablement sur le sujet.

Malgré la nécessité de critiquer ou apprécier le dernier discours prononcé sur la question, il faut toujours en revenir à faire un exposé général du projet, quand bien même cet exposé a déjà été fait. Je sais à ce sujet une bonne histoire d'un avocat qui plaidait en cour d'appel. Cet avocat avait perdu sa cause en cour inférieure, et arrivé devant la cour Supérieure il commença à poser quelques principes élémentaires de justice, lorsque le juge en chef l'interrompit et lui demanda de bien vouloir croire que la cour connaissait ces principes de loi. L'avocat répondit : " C'est justement l'erreur que j'ai commise en cour inférieure, Votre Seigneurie." Je crois que vu la persistance des honorables députés de la droite à éviter soigneusement la discussion des faits principaux en rapport avec ce projet, que nous devons revenir sur ces faits souvent, car en définitive dans une proposition de ce genre il faut nous baser sur des principes.

Quelle est cette proposition ? Ainsi que l'a dit l'honorable premier ministre, la proposition du gouvernement se divise en deux parties distinctes: d'abord l'octroi d'une charte à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique l'autorisant à construire un chemin depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique et lui donnant une garantie et une certaine subvention en argent, car c'est là ce que signifie le paiement de l'intérêt sur les obligations pendant un certain nombre d'années; l'autre partie de la proposition est que le gouvernement devra construire lui-même le chemin depuis Moncton jusqu'à Winnipeg par Québec et remettre ensuite ce chemin à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Telle est en résumé la proposition du gouvernement; les détails sont dans le contrat qui fait partie du bill. Quels motifs invoque-t-on pour construire ce chemin? Chaque orateur qui a parlé du côté du gouvernement a donné le sien, mais je crois que nous devrons plutôt nous tenir à celui exprimé par le chef du gouvernement, et il en a donné réellement trois. Dans le discours qu'il a prononcé, lorsqu'il a soumis ce bill à la Chambre, il a dit que le but de ce chemin de fer était:

> De trouver aux produits de ces nouveaux colons un débouché jusqu'à l'océan aux conditions les plus avantageuses.

L'honorable premier ministre a ici en vue les nouveaux colons qui iront s'établir dans le Manitoba, le Nord-Ouest et la Colombie Anglaise. Voici son deuxième motif :

> Et créer en même temps dans cette nouvelle région un marché pour ceux qui travaillent dans les forêts, les champs, les mines, et les fabriques des vielles provinces.

Il est bon de s'arrêter un instant à considérer ce deuxième motif. L'honorable premier ministre parle des colons qui se porteront dans Nord-Ouest en nombre considérable, par milliers et centaines de mille, nous a-t-il dit, et il nous a dit aussi que pendant une, deux ou trois générations ces nouveaux colons ne cultiveront que des céréales. Il dit:

> Ils auront besoin de tout ce qui est en usage chez les hommes civilisés. Il leur faudra des vêtements, des meubles et des articles fabriqués de tout genre. Alors, que faut-il faire M. l'Orateur ? Permettrons-nous à nos voisins les Américains de fournir aux besoins de ces colons, ou bien construirons-nous un chemin de fer qui mettra nos fabricants d'Ontario et Québec en mesure de répondre aux demandes de ces populations ?

Je demanderai à la Chambre de vouloir ne pas oublier ces deux raisons principales,

bien que l'honorable ministre en ait donné une autre très importante :

Voilà les deux principaux motifs de la construction de ce chemin. Il y a un troisième dont je parlerai plus au long avant de toucher à ces deux premiers.

Et ce troisième motif était pour le Canada la nécessité d'être indépendant des Etats-Unis sur la question de transit. C'est là l'argument de l'honorable premier ministre que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a analysé avec soin et auquel ont fait allusion plusieurs fois ceux qui ont pris part au débat. Ces déclarations de l'honorable premier ministre ont causé de l'émoi. Elles méritent d'être reproduites. Parlant au sujet du privilège du transit, de notre situation avec les Etats-Unis et de la nécessité d'être commercialement indépendants vis-à-vis d'eux l'honorable premier ministre a dit :

Quelle est la situation ?

Il ne dit pas quelle était notre situation il y a plusieurs années, mais quelle est notre situation aujourdhui ?

Quelle est la situation ? Depuis qu'il y a des chemins de fer en ce pays, c'est au bon vouloir des Américains que nous avons dû de pouvoir transiter nos marchandises à travers leur territoire.

Il répète presque textuellement les mêmes paroles plus loin :

Si nous avons utilisé les ports américains, si nous nous sommes prévalus du privilège de transit, ce n'est pas parce que la glace ferme l'entrée de nos ports, mais seulement parce que ceux-ci ne sont pas reliés à l'intérieur par des chemins de fer.

Bien qu'on ait plusieurs fois démontré la fausseté de ces paroles, car nous n'avons pas seulement un chemin de fer mais nous en avons deux qui nous relient aux ports de l'Atlantique, on ne cesse de les répéter. Un enfant d'école, M. l'Orateur, qui donnerait une réponse de ce genre ne passerait pas son examen. Nous savons tous qu'il y a quelques années les Etats-Unis ont arrêté le transport de nos bestiaux par leur territoire. Le chemin de fer Canadien du Pacifique ne pouvait en transporter par l'Etat du Maine, et le Grand Tronc n'en pouvait transporter à Portland. On les transportait donc par l'Intercolonial qui n'est pas le seul chemin à notre disposition, car nous avons une autre route qui part d'Edmonton et se réunit à l'Intercolonial avant d'arriver à Saint-Jean. J'insiste sur ce point, non pas pour critiquer une erreur mais pour montrer que ceux qui ont proposé ce projet n'avaient aucune connaissance des détails. Tous les renseignements manquent d'exactitude, et c'est un très mauvais indice pour le succès de cette entreprise considérable. Ce manque d'exactitude n'apparaît pas seulement dans les déclarations ministérielles au sujet du privilège de transit mais il y apparaît aussi dans le remède que l'on propose à cette difficulté. L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) nous a parlé de la nécessité d'avoir une ligne toute canadienne ; il nous a dit que l'on n'a tenu compte d'aucun principe commercial lorsqu'on a construit l'Intercolonial qui était de 300 milles trop long. Nous avons entendu beaucoup d'exagération depuis que ce débat est commencé et je crois que pas un député n'est allé aussi loin que l'honorable député de Bonaventure dans son estimation de l'excédent de longueur de l'Intercolonial. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a évalué cet excédent qu'à 63 milles sur plusieurs centaines de milles. L'honorable premier ministre nous a dit que l'on pouvait économiser d'après le nouveau chemin de 120 à 140 milles ; c'est du moins ce qu'il nous a dit dans une partie de son discours. J'ai dit que toutes ces estimations de l'économie possible dans la distance à parcourir entre Québec et Moncton ou Montréal et Moncton, étaient très vagues ; que non seulement les chiffres présentés par les différents orateurs ministériels ne s'accordaient pas, mais que l'honorable premier ministre lui-même avait donné dans son discours trois estimations différentes. La première fois qu'il parle de la distance que l'on peut économiser il dit :

Mais s'il faut que toute la vérité soit connue, je dirai qu'ils ont ajouté plusieurs centaines de milles à la longueur normale de ce chemin de fer.

C'est là sa première estimation. L'honorable premier ministre nous dit ensuite qu'il est devenu nécessaire de chercher la route la plus courte possible, et qu'on trouvera cette route si l'on va directement à Edmundston en longeant de plus près possible la frontière nord de l'Etat du Maine et de là à Edmundston. C'est là la route la plus courte possible sur le territoire canadien. Par cette route nous pouvons raccourcir la distance entre Lévis et Moncton de 120 à 140 milles.

C'est bien loin de plusieurs centaines de milles, mais c'est probablement aussi clair que la plupart des faits que l'on nous a donnés à propos de ce chemin nouveau. L'honorable premier ministre voulait cependant justifier la confiance qu'il montrait. Il nous a dit d'abord que nous connaissions ce pays par les rapports des bûcherons, des premiers explorateurs et autres, et il nous a dit ensuite qu'une exploration complète de ce pays avait été faite sous le gouvernement de sir John Macdonald. Il nous a cité des extraits du rapport de l'ingénieur qui a fait cette exploration, M. Davey; c'est le seul rapport qui a été cité par l'honnorable premier ministre ou par aucun autre membre de cette Chambre. Je ne citerai pas ce rapport en entier mais on pourra le trouver dans les "Débats". A la fin de ce rapport, d'après les citations qui en ont été faites par l'honorable premier ministre, M. Davey dit que l'on pourrait faire un chemin de 759 milles entre Montréal et Moncton, mais qu'à un endroit on pourrait raccourcir la longueur totale de dix milles de plus, et que la longueur du chemin depuis Edmundston jusqu'à Moncton pourrait être diminuée de 199

milles ce qui ferait un chemin de 749 milles de Montréal à Halifax. D'après l'horaire du chemin de fer Intercolonial, qui est la seule autorité que j'ai pu me procurer, la ligne actuelle d'Halifax à Montréal ne serait que de 87 milles plus longue. Nous avons donc dans le discours de l'honorable premier ministre trois estimations différentes de la distance que l'on peut économiser entre Moncton et Montréal. La première estimation va dans les centaines de milles, la suivante est de 120 à 140 milles, et lorsqu'il lit un rapport de l'ingénieur ce n'est plus que 87 milles. Or, ce n'est là qu'un tracé sur le papier; lorsque l'on arrive à construire la ligne tout le monde sait que l'on rencontre toujours des difficultés naturelles qui empêche de la faire aussi courte que les ingénieurs avaient cru d'abord pouvoir la faire. Je crois que l'on peut accepter comme juste l'estimation de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il nous a dit que le plus que l'on pouvait gagner sur le parcours entre Montréal et Moncton ou Québec et Moncton était 63 milles.

Et c'est pour gagner 63 milles, disons 87, sur 836, que l'on veut construire un nouveau chemin de fer de Québec à Moncton et en faire ensuite présent à une compagnie rivale. C'est pour nous libérer des Etats-Unis au sujet du privilège de transit que le premier ministre propose cette économie de 87 milles. Or, cela vaut la peine d'être examiné. Mais supposons que les Etats-Unis pour nous faire du mal s'en fassent à eux-mêmes en nous fermant leurs chemins de fer et leurs ports, qu'en résulterait-il ? Le résultat sera que nous serons obligés de faire passer nos marchandises au nord de l'Etat du Maine. Tous ceux qui ont examiné la carte savent que ce tracé sera le plus coûteux, mais qu'il sera le meilleur ? L'honorable premier ministre dit que la route proposée dans ce bill sera la plus courte et la meilleure. Mais elle sera beaucoup plus longue que la ligne courte du chemin de fer du Pacifique à Saint-Jean ou celle du Grand Tronc à Portland; conséquemment, il en coûtera plus cher par mille pour faire transporter des marchandises par cette route. Mais au cas où les Etats-Unis aboliraient le privilège de transit, à qui, dans l'intérêt du Canada, cette ligne directe de Québec à Saint-Jean ou Halifax devrait-elle appartenir? Ne serait-il pas beaucoup mieux, ainsi que l'a proposé l'honorable chef de l'opposition, que ce chemin de fer appartînt au gouvernement et soit exploité par lui, car alors au cas d'actes hostiles de la part des Etats-Unis le gouvernement pourrait, si c'était nécessaire, consentir à perdre certains revenus afin de protéger les intérêts commerciaux du pays? Si cela devenait nécessaire le gouvernement pourrait transporter nos marchandises entre Montréal et Québec jusqu'à Saint-Jean et Halifax pour le même prix que les chemins de fer des Etats-Unis les transportent aujourd'hui jusqu'à leurs ports de mer. Un gouvernement pourrait faire ce sacrifice afin de ne pas mettre en péril les intérêts commerciaux du pays, mais pourrions-nous obliger une corporation particulière à faire ce même sacrifice ? Pas un parlement au monde ne pourrait obliger une compagnie particulière à transporter des marchandises à sacrifice, mais un gouvernement pourrait le faire en cas de besoin. Si le chemin de fer projeté est une garantie au cas d'abrogation du privilège de transit, cela montre tout simplement que ce chemin doit rester en posession du gouvernement et être exploité par lui afin de pouvoir servir les intérêts de tout le Canada.

Il est une question sur laquelle on a déjà appelé l'attention et sur laquelle il importe de revenir. Si ce chemin de fer se construit, ce sera infailliblement au détriment de l'Intercolonial. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a discuté la chose si à fond que je ne veux pas y revenir ; je désire seulement répondre à certaines observations formulées par le ministre des Finances. Comment, s'est-il écrié, la construction et l'exploitation de ce chemin de fer nuiraient-elles à l'Intercolonial ? La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dit-il, a construit une ligne courte vers Montréal sans que la Compagnie du Canada-Atlantique s'y opposât, et ces deux chemins de fer sont en exploitation. Il me semble que le ministre des Finances a dû rire dans sa barbe en disant cela. Il doit savoir qu'il n'y a aucune analogie entre les deux cas. D'abord, les deux chemins de fer en question desservent un district fort populeux, entre deux grands centres d'affaires. Lorsque la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique agita la question de construire une ligne courte vers Montréal, si la Compagnie du Canada-Atlantique eût offert de construire la ligne et se fût engagée à l'entretenir convenablement, et qu'après l'avoir terminée, elle l'eût transférée à la première compagnie, à condition que celle-ci au bout de quelques années, payât une légère redevance pour l'usage de la ligne, alors le ministre des Finances aurait pu à bon droit établir un rapprochement entre les deux situations. C'est là, je l'avoue, une proposition insensée ; mais elle ne l'est guère plus que la convention intervenue entre le gouvernement et une compagnie privée, convention par laquelle il s'engage à construire une ligne supérieure à celle qu'elle possède aujourd'hui, et à la fin d'un certain nombre d'années, de la transférer à cette compagnie, à condition qu'elle verse annuellement trois pour 100 des frais de construction, sans prendre de garantie relative au paiement des frais de construction du chemin de fer. Voilà ce que j'avais à dire au sujet du privilège de transit, question qui a été d'ailleurs, assez longuement débattue.

Le premier ministre prétend que ce nouveau chemin de fer va créer un débouché pour le transport économique des produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest

jusqu'à l'océan. Quel débouché existe-t-il actuellement au Nord-Ouest ? A entendre le premier ministre on dirait qu'aujourd'hui il n'y existe pas de débouché ; que les cultivateurs du Nord-Ouest entassent les grains récoltés et les laissent là jusqu'à ce qu'il passe un camion pour les enlever, ou bien qu'il leur faut attendre que le pays voisin se soit assez développé pour pouvoir consommer tous ces grains. Il existe aujourd'hui des débouchés pour les grains de Nord-Ouest.

Les rapports du commerce et de la navigation sont là qui l'attestent. Comment s'effectue le transport de ces grains ? Il est presque ridicule de le répéter ici; mais vraiment, à entendre ces messieurs de la droite, on dirait qu'ils ignorent le fait. Il y a au moins deux réseaux principaux et grand nombre de lignes tributaires de chemins de fer traversant le pays. Je voudrais que le pays fût sillonné par un plus grand nombre de chemins de fer; et quand j'ai appris que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique voulait construire une ligne de North-Bay en gagnant l'ouest, j'en ai été ravi, et j'ai volontiers prêté mon appui à ce projet au sein du comité des chemins de fer; car, à mon avis, dans un pays comme le Nord-Ouest, qui se prête si bien à la colonisation et où l'immigration se déverse à flots pressés, il est préférable de multiplier les voies ferrées, pourvu qu'elles ne se gênent pas mutuellement; et à condition qu'elles sillonnent toutes les parties du territoire, de façon à les développer convenablement. Le grain est donc transporté par ces routes, et que devient-il ? On l'a mainte fois répété ici : la masse du grain est expédiée vers les ports du lac Supérieur et il continuera à y être dirigé quand bien même on multiplierait les voies ferrées dans tout le pays.

On l'a clairement démontré: les transports par eau sont plus économiques que le transports par voie terrestre. Toute la statistique vient se heurter contre le fait que même les compagnies de chemin de fer qui pénètrent le plus loin vers l'ouest et vers l'est, trouvent avantageux d'effectuer ces transbordements quand ils viennent en contact avec les grandes voies navigables centrales. Non seulement la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais virtuellement toutes les compagnies de chemins de fer américains qui ont des ports sur les lacs Michigan et Supérieur et autres grands lacs, transbordent leur grain à ces ports et dans nombre de circonstances, des millions de boisseaux de grains sont ainsi transbordés par des chemins de fer qui ont des raccordements avec l'est. Ce grain se transporte par eau à une distance trois fois plus grande qu'il se fait par rail, et il est transbordé de nouveau à Buffalo, et cela parce que le transport par voie fluviale est plus économique. Ce fait parle bien plus éloquemment que toutes les théories échevelées que ces messieurs peuvent inventer pour justifier la construction d'un chemin de fer à travers

cette magnifique section des prairies, entre Winnipeg et Québec, et le tracé de ce chemin de fer, au dire du député de Norfolk-nord (M. Charlton), n'offre pas de pentes plus fortes ni de courbes d'un plus faible rayon que celles de la ligne de détroit à Buffalo. Pareille conception n'ajoute guère à la réputation de l'honorable député et prouve qu'il n'a guère observé le fait.

Le ministre des Finances n'a pas semblé partager cet avis, car ses observations à cet égard montrent qu'il craignait que l'honorable député (M. Charlton) ne demandât au gouvernement de construire un chemin de fer dont le coût par mille égalerait presque l'estimation faite par le ministre pour toute la distance. Il existe actuellement deux routes aboutissant au lac Supérieur et de là, une voie navigable par laquelle on peut effectuer le transport de tout le grain qui peut atteindre les ports de transbordement sur ce lac. En pareilles circonstances, je comprends la proposition formulée par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Elle veut tout simplement effectuer un raccordement avec son propre réseau dans les anciennes provinces, non pas dans le but de faire le transport du grain, qui sans aucun doute prendrait cette direction, jusqu'au lac Supérieur seulement, mais afin d'effectuer des raccordements par ses propres lignes entre les anciennes provinces et celles de l'ouest.

La deuxième raison apportée à l'appui de cette proposition, c'est qu'elle aidera les producteurs des anciennes provinces à approvisionner les marchés du Nord-Ouest et qu'elle ouvrira un débouché aux fabricants d'Ontario et de Québec pour transporter leurs produits dans les territoires. Je le demande à ceux qui préconisent la construction de ce réseau, de Port-Simpson sur le Pacifique jusqu'à Winnipeg, et de là vers le nord jusqu'au lac Nipigon, près du lac Abittibi, puis jusqu'à Québec et Moncton : en quoi les travailleurs de l'est bénéficieront-ils de ce réseau ? Ces travailleurs habitent-ils dans le voisinage du lac Abittibi ? Est-ce qu'il y a un grand nombre de fabricants dans le pays situé au nord du lac Nipigon ? Sérieusement, comment les industriels d'Ontario et de Québec, sauf ceux qui demeurent dans la ville même de Québec, pourront-ils atteindre ce chemin, ou faire transporter par cette voie ferrée, leurs produits, destinés aux centaines de mille consommateurs qui se dirigent vers les Territoires du Nord-Ouest ? La chose sera tout simplement impossible, à moins qu'on ne construise à grands frais des lignes tributaires.

A mon avis, en discutant pareille question, il faut envisager le bien du pays dans son ensemble non pas au point de vue technique, comme lorsqu'il s'agit d'un projet de loi d'intérêt particulier dans lequel pareille proposition ne figure que pour la forme, afin d'en saisir le parlement, mais il faut l'envisager dans le sens le plus large. Les cultivateurs d'Ontario et de Québec ont consenti

à ce que le gouvernement prêtât son concours financier au développement du Nord-Ouest, bien que cette politique tournât, dans un certain sens, à leur propre détriment. Ils ont volontiers contribué de leurs deniers à cette œuvre et favorisé ce mouvement, parce qu'ils avaient de puissantes raisons de le faire. D'abord, s'ils ont consenti à faire des sacrifices pécuniaires, c'est qu'il importait, dans l'avantage général du pays, de développer les territoires et de relier entre elles les différentes provinces. Il était essentiel au maintien de la Confédération que cela se fît, et c'était le vœu des auteurs de ce régime que l'on ne négligeât rien pour réaliser ce but. L'opinion publique, dans les anciennes provinces, était donc presque unanime à demander le développement du Nord-Ouest. Il y avait une autre raison qui militait en faveur de cette politique ; dans l'esprit de nos concitoyens. En ouvrant à la colonisation le Manitoba et les territoires, ils créaient des foyers pour leurs fils et leurs parents et en même temps ils établissaient des communications directes avec eux. En outre, c'était l'aurore d'un gouvernement qui ne perdait jamais de vue les intérêts généraux du Canada ; et ainsi, bien que le développement du Nord-Ouest provoquât indirectement la dépréciation des terres de l'est, le gouvernement en appliquant ce système, travaillait dans l'intérêt de l'est en jetant les bases d'un mouvement industriel large et puissant. Le développement du Nord-Ouest et l'encouragement de nos industries manufacturières se donnaient la main pour constituer cette politique nationale que les députés de la droite ont tant décriée, tout en cherchant à se l'approprier. Voilà donc ce qui a engagé les populations agricoles d'Ontario et de Québec à faire tant de sacrifices, pour le développement de nos territoires de l'ouest. Elles savaient que le pays en bénéficierait, bien qu'elles dûssent en éprouver quelque détriment. Admettons que la construction de ce chemin de fer puisse servir à développer une partie reculée de l'ouest ; comment ces messieurs qui nous ont décrit dans un langage si fleuri les avantages qu'en doivent retirer Ontario et Québec, peuvent-ils prouver que ce chemin de fer développera les grands centres commerciaux d'Ontario où se trouve la masse de la population ? Quand on propose une entreprise qui doit entraîner tant de dépenses et pour laquelle on grève le crédit du pays dans une si large mesure, il faut que tout le pays en puisse bénéficier. Quand le premier ministre nous a dit que ce chemin de fer faciliterait le transport des produits des fabriques de l'est vers nos territoires de l'ouest et qu'il mettrait en communication les travailleurs de l'est avec les consommateurs de l'ouest, il a formulé une proposition qui n'est pas corroborée par la mesure qu'il a soumise à la Chambre. On ne saurait nous taxer d'égoisme ou d'étroitesse d'esprit, si nous demandons que, lorsqu'il s'agit d'un projet qui grève si lourdement le pays, on tienne compte des intérêts de l'est comme de ceux de l'ouest. Le premier ministre me rappelle ce type de femmes qui passent leur temps dans les réunions de sociétés de missions et qui négligent leur propre maison.

On demandait, un jour, à des enfants en haillons : Vous connaissez cette dame ?—Sans doute, c'est notre mère firent-ils—Et où est-elle donc en ce moment ? Les enfants de répondre : Elle s'occupe en ce moment des enfants des païens, et nous ses enfants, elle nous laisse aller au diable.

J'ai déjà dit un mot des frais de construction. Je voudrais qu'il fût possible de construire le chemin de fer projeté par le premier ministre et le ministre des Finances, pour le prix même fixé par eux. Je voudrais pourvoir me convaincre que la remarque du vieil Ecossais ne s'applique pas au cas actuel, quand il a dit qu'il y a trois sortes de mensonges : les mensonges blancs, les mensonges noirs et le pire de tous les mensonges, la statistique. Ce chemin de fer ne se construira pas, sans qu'il faille bourse délier ; il faudra le payer en bonnes espèces sonnantes. Non seulement le premier ministre a établi ce fait, dans le discours qu'il a prononcé en présentant le bill, mais à mon avis il a posé le fondement sur lequel on a étayé la plupart des erreurs commises par ses partisans, au cours du débat. Non seulement, a-t-il déclaré, il faudra faire l'avance des sommes garanties, mais en outre, il faudra payer l'intérêt. Et que recevons-nous en retour Nous recevons l'intérêt au même taux. Nous payons l'intérêt et nous recevons l'intérêt. Mais nous payons aussi le principal ; et il est évident que le remboursement de ces fonds n'est pas garanti, s'il faut en juger par ce que nous a dit le premier ministre. Donc, quand ces messieurs, dans leurs remarques au sujet du fardeau dont se trouve grevé le pays, se placent simplement au point de vue du paiement de l'intérêt, leur argumentation repose sur une base absolument fausse. Si le ministre des Finances avait le souci de sa dignité, il ne passerait pas ainsi sous silence la dépense relative au capital ou ne chercherait pas à éluder la question, en se retranchant derrière une comptabilité spéciale.

Depuis que ce débat a surgi et que cette loi se discute au sein du comité, je me suis souvent demandé quel est l'auteur de cette entreprise. Personne ne semble vouloir en réclamer la paternité. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) affirme que l'initiative du projet appartient au sénateur Cox. Apparemment, tout porte à croire que ce monsieur en est l'auteur. Personnellement, j'ignore ce qui en est. Tout ce que je sais, c'est que, lorsqu'on a saisi le comité des chemins de fer de ce projet, on n'a ni proposé ni songé à proposer rien de semblable. Il est possible qu'on y ait vaguement songé, mais personne n'a donné à entendre ni proposé la chose.

La première demande de la Compagnie du Grand Tronc s'est heurtée contre l'opposition d'un groupe d'hommes qui s'étaient arrêtés à un projet de chemin de fer traversant directement le pays, à partir de Québec. J'affirme un fait parfaitement connu du comité quand je dis que les adversaires les plus acharnés du projet du Grand Tronc étaient des députés qui préconisaient le projet d'un chemin de fer de Québec vers l'ouest. Je ne leur conteste pas le droit de se constituer les champions d'un pareil projet. Je constate tout simplement un fait. Quoi qu'il en soit, de quelque façon mystérieuse, la scène changea. On retira virtuellement la proposition primitive et on formula un projet diamétralement opposé aux idées des initiateurs du Grand-Tronc-Pacifique, telles qu'exprimées dans leur prospectus. D'après ce prospectus, il est évident qu'ils ne voulaient pas établir une ligne s'étendant à l'est de Winnipeg. Il y est question d'une étendue de plusieurs milliers de milles de territoire improductif, impropre à l'exploitation d'un chemin de fer. J'en conviens, la compagnie ne construit pas cette ligne. J'ignore comment s'est effectuée le changement en question. Le président Castro, du Vénézuela, relate un fait qui s'est passé dans son pays. Un individu mourut, laissant un testament qui partageait ses biens entre deux parents éloignés. Deux de ses amis intimes, qui avaient espéré qu'il leur ferait quelque legs, furent très déçus dans leurs espérances. Ils firent un complot pour arranger les legs à leur guise, avant l'arrivée des parents

Ils réussirent à faire entrer un notaire dans le complot. Ils pénétrèrent tous trois dans la chambre où reposait le défunt, lui attachèrent à la tête un cordon dont ils placèrent l'extrémité dans la main d'un des pseudo-héritiers. La notaire prit la plume et formula la question: Donnez-vous telle et telle chose à telle ou telle personne ? Le cordon fonctionna, la tête fit un signe affirmatif et le notaire inscrivit le legs. On partagea ainsi les biens du défunt entre les prétendants, à l'exception du notaire. La question fut de nouveau posée: Donnez-vous telle et telle chose au notaire ? Le cordon ne fonctionna pas. Le notaire déposa sa plume sur le bureau et dit : " Ce cordon fonctionnera pour tout le monde, ou bien il n'y aura pas de testament." J'ignore si cette histoire met bien en lumière ce qui s'est passé au sujet de cette entreprise ; mais ce que je sais, c'est que, par quelque mystérieuse influence, par une solution dont le secret n'a point été révélé à la Chambre, ce projet a été élaboré sous sa forme actuelle. Les raisons apportées par le premier ministre à l'appui de cette mesure lorsqu'il nous l'a présentée, ont été complètement mises au rancart par ceux de ses partisans qui ont pris part au débat. Le chef du cabinet n'a pas réussi à établir l'existence de quelque crise ou de quelque besoin urgent qui l'autorise à effectuer une

M. LAVELL.

si énorme dépense et à grever si fortement le crédit du pays, et cela sur des renseignements aussi maigres et aussi vagues que ceux que possède le gouvernement. Réellement, on pourrait affirmer sans exagération que le gouvernement n'a virtuellement aucun renseignement en sa possession. Et cependant, on demande à la Chambre d'adopter cette mesure. Je joins ma voix à celle des députés qui ont fait sentir au gouvernement la nécessité de soumettre au peuple une proposition de cette importance, avant de la faire sanctionner par le parlement. Il y a six mois, je le répète, on ne songeait même pas à ce projet, que dis-je ? il y a trois mois, on n'en parlait pas encore. Aux élections générales de 1900, personne ne pensait à pareille entreprise. Et à coup sûr, les besoins du pays étaient aussi pressants alors qu'ils le sont aujourd'hui. Quand le gouvernement saisit la Chambre de se projet et veut l'imposer de force, en invoquant le principe posé par le député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui s'écriait, l'autre jour, en plein parlement que lorsque le chef militaire crie au soldat : " Faites feu ! " le soldat est tenu d'obéir, le gouvernement, dis-je, pousse à outrance la discipline de parti, et cela au grand détriment du pays.

Si jamais gouvernement a été en lieu de soumettre à l'approbation du corps électoral une proposition quelconque, c'est bien aujourd'hui, alors que le cabinet veut faire adopter une mesure de si haute importance. D'ailleurs, en usant de temporisation dans l'adoption de la loi qui nous est soumise, on ne retarderait pas l'exécution des travaux que ce projet implique. Le gouvernement pourrait facilement faire ouvrir par la Chambre un crédit affecté aux études topographiques nécessaires et se procurer ainsi tous les renseignements voulus, pour l'édification de la Chambre. Il faut que cela se fasse, avant de commencer les travaux. Il est même stipulé dans le contrat qu'il y aura un certain délai. Il ressort du contrat que la Compagnie du Grand Tronc ne se soucie guère de la partie de l'est, celle qui prête le plus à la critique. Autrement, elle ne permettrait pas au gouvernement de suspendre les travaux du moment qu'il le juge à propos. Avant de se mettre à l'œuvre, il pourrait faire appel au pays, et obtenir du peuple le mandat nécessaire, pourvu qu'on ne grève pas les contribuables d'un fardeau trop pesant.

J'aborde un autre point débattu par les orateurs qui m'ont précédé, et qui prétendent que la voie ferrée projetée est un chemin de fer de colonisation. Sérieusement, pourquoi établir un chemin de fer de colonisation, puisque, d'après la déclaration du premier ministre, ceux qui existent répondent parfaitement aux besoins des territoires ouverts à la colonisation ? L'objection visé dans la construction de ce chemin de fer, c'est de répondre aux besoins des populations du Nord-Ouest. C'est d'ailleurs le seul argument formulé par le premier ministre

lui-même. C'est avant tout dans l'intérêt de la section des prairies et de la section des montagnes ; c'est en vue du développement de la région minière, et pour répondre aux besoins des populations de ces territoires qu'ont veut construire ce chemin de fer. Il n'est pas question de colonisation.. Je l'affirme sans crainte, le premier ministre ne se serait jamais cru autorisé par la gravité de la situation à nous proposer de dépenser $120,000,000 pour un chemin de fer de colonisation dans le nord d'Ontario et de Québec. C'est aux provinces qu'il appartient d'entreprendre des chemins de fer de ce genre, et je constate avec plaisir que la province d'Ontario construit actuellement ses propres chemins de fer de colonisation et ele sera encore en mesure de le faire pendant nombre d'années. Pour notre propre compte, nous consentons volontiers à attendre que la lumière se soit faite sur cette contrée ; et au fur et à mesure que ses ressources seront mieux connues, le peuple,je l'espère, trouvera dans ces renseignements un stimulant pour la construction de chemins de colonisation, qui partiront des anciens centres de population.

Comment, je le demande, ce chemin de fer pourra-t-il donner un nouvel essor à la colonisation des parties centrales du pays? Quels centres de population desservira-t-il? Il ne desservira que deux terminus, Winnipeg et Québec et tout le trafic d'importation ou d'exportation de cette contrée devra se diriger vers Québec ou vers Winnipeg, en attendant qu'on ait construit, à grands frais, quelques lignes tributaires qui formeront de véritables chemins de fer de colonisation. J'espère qu'un jour viendra où on les construira, et que le chemin de fer projeté, de Winnipeg à Québec, suivra la ligne la plus directe possible. Quand ce jour-là sera venu, ce chemin de fer sera construit par une compagnie qui y engagera ses propres capitaux ; ou encore mieux, par le gouvernement qui l'exploitera à titre de chemin de fer d'Etat, au lieu de le transférer, après l'avoir construit, à une compagnie qui n'en veut pas, sachant qu'il ne remunérera point les capitaux engagés et qui ne donne pas de garantie sérieuse qu'elle l'exploitera. Pendant que le Nord-Ouest se peuple, nous aurons amplement lieu d'explorer et d'étudier les tracés que doivent suivre ces chemins de fer de colonisation, et le parlement, dans quelque législature future, pourra discuter l'établissement d'un chemin de fer de l'est à l'ouest à travers cette section du nord.

Si nous nous opposons à la proposition contenue dans cette proposition de loi, ce n'est pas que nous n'ayons pas fois dans l'avenir du pays, ou que nous ne voulions pas que la colonisation du pays prenne un nouvel essor ; ou que le commerce se développe ; non, bien loin de là. La proposition dont la Chambre est saisie nous offre la moindre somme possible d'avantages, avec la plus grande somme possible de dépenses. Nous ne saurions grever le pays de pareils frais, sans faire péricliter le crédit de la nation, et nous mettre dans l'impuissance d'entreprendre d'autres travaux publics d'ici à nombre d'années.

Malgré les critiques formulées par les orateurs de la droite contre la proposition formulée par le chef de l'opposition, je prétends que c'est un projet qui s'impose à l'approbation de tous les hommes d'affaires et des citoyens qui consultent avant tout l'intérêt du pays dans son ensemble et visent à l'emploi judicieux des deniers publics. Ce n'est pas à la dépense même de ces deniers que nous critiquons, comme notre chef l'a fait observer, mais ce que nous critiquons, c'est l'emploi peu judicieux de ces deniers, et le peu de profit que le pays en retirera. Pendant nombre d'années encore, et peut-être des siècles durant, nos voies navigables seront les régulateurs des chemins de fer, du Nord-Ouest à l'est, et c'est par ces voies fluviales que s'effectuera le transport de l'excédent des produits de l'ouest vers l'est tant pour la consommation domestique que pour l'exportation ; en outre, par le passé, nous avons developpé ces voies navigables ; nous avons amélioré l'outillage des ports des grands lacs, afin d'assurer le transport plus économique des marchandises ; enfin, tout récemment, le gouvernement afin de dégrever les transports de l'ouest, a sagement supprimé les droits de navigation sur les canaux et a ainsi rendu ces voies artificielles plus utiles encore que par le passé au pays et surtout au Nord-Ouest ; or, en présence de tous ces faits, je prétends que l'urgence de ce nouveau chemin de fer ne se fait pas encore sentir. A coup sûr, personne ne prétendra que nous ayons doté ces voies navigables d'un outillage tellement moderne qu'il ne reste plus rien à y ajouter, pour qu'elles répondent parfaitement aux besoins du commerce. Il faut se rappeler qu'à l'avenir, si nous faisons notre devoir envers le pays, il nous faudra améliorer encore, à grands frais, ces voies navigables. A mon avis, c'est le système qui tend à attribuer à l'état la construction et l'exploitation des chemins de fer qui consulte le mieux les intérêts du pays non seulement pour le présent, mais pour l'avenir. Il est possible que l'amendement proposé par le député de Winnipeg (M. Puttee) bien qu'il soit un peu académique pour le moment, soit susceptible d'une utile application, plus tard. C'est là un système qui s'imposera à l'avenir et il est bon que dès maintenant, nous ayons à envisager le principe sur lequel il repose. J'ai été fort aise d'entendre le chef de l'opposition formuler une proposition qui attribue virtuellement au gouvernement la réglementation des tarifs de transports tant vers l'est que vers l'ouest, sur un chemin de fer construit et exploité par l'Etat.

S'il est un moyen d'assurer que le transport des produits de l'ouest se dirige vers nos ports maritimes, ce sera par la régle-

mentation des tarifs de transport. Le meilleur moyen d'assurer la réglementation des prix de transport, c'est de construire un chemin de fer d'Etat qui établira une tarification commune à tous les chemins de fer desservant le même territoire.

Le député de Bonaventure (M. Marcil) nous a dit que ce jour ferait époque dans l'histoire du pays. Effectivement. Nous avons atteint le zénith de notre prospérité, et cette prospérité est l'œuvre et le fruit des efforts de ces sages hommes d'Etat qui ont jadis administré le pays. Il n'y a pas de moisson sans semence, et si l'ensemencement se fait avec peu de sagesse, on ne peut guère s'attendre que la récolte sera fructueuse. Les députés de la droite montrent qu'ils ne sont guère au courant des étapes de développement national, quand ils nous signalent les brillants résultats de cette prospérité, et qu'ils oublient l'œuvre de ceux qui ont préparé ces résultats. C'est là, sans doute, ce qui empêche ces messieurs de la droite de s'élever à la hauteur de leurs devoirs et de leurs responsabilités. Autre chose est de jouir de la moisson, fruit du labeur des hommes du passé, et autre chose d'utiliser avec sagesse le fruit de ces labeurs. Espérons que le parti au pouvoir utilisera ces temps de prospérité et la situation favorable où se trouve le pays pour imprimer un nouvel essor au développement du Canada, au lieu de le faire rétrograder dans la voie du progrès. Espérons qu'au lieu de dépenser follement les recettes dont regorge la caisse publique, et de laisser échapper les occasions favorables créées par le grand crédit dont jouit le pays, le gouvernement profitera de ces heureuses circonstances pour donner un nouvel essor au développement du pays dans le sens qui lui a été jadis imprimé, et qu'il ne favorisera pas les nouvelles provinces au détriment des anciennes, en mettant en antagonisme les intérêts de ces diverses provinces, mais qu'au contraire le développement, le progrès et la prospérité de tout le pays marcheront dans une harmonie parfaite. C'est donc pour obéir au sentiment du devoir que je crois devoir repousser la proposition présentée par le premier ministre pour me rallier au projet formulé par le chef de l'opposition.

M. R. F. SUTHERLAND (Essex-nord) : M. l'Orateur, bien que je prenne la parole à une heure quel peu tardive, je dois déclarer, dès le début, que jamais encore, depuis que je siège dans cette enceinte législative, débat de pareille envergure et d'un ton si élevé ne s'est encore déroulé ici, chose qui s'explique parfaitement d'ailleurs, quand on songe à l'importance du projet déposé par le gouvernement et qui fait l'objet de cette discussion. Un projet de loi qui appelle la dépense de si fortes sommes et une garantie de l'Etat de telle importance ; un projet, dis-je, qui vise à l'établissement d'un réseau transcontinental, pour le transport du trafic du Canada par des voies nationales, vers nos ports maritimes; un projet enfin, qui non seulement tend au développement de nouveaux territoires, mais dont le Canada tout entier bénéficiera, c'est bien là un sujet capable d'inspirer les meilleurs orateurs de cette Chambre, et qu'il me soit permis de féliciter les orateurs qui m'ont précédé sur les superbes discours qu'ils ont prononnés. Je ne saurais, toutefois, me ranger à l'avis des députés de la gauche sur nombre de points qu'ils ont abordés. A les entendre, on dirait que le gouvernement, en saisissant le parlement de ce projet, a pris le peuple par surprise ; tandis que, au contraire, il ressort de l'attitude tenue par le cabinet par le passé qu'il y avait lieu de croire qu'il présenterait une proposition de ce genre. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les actes accomplies par le gouvernement au cours des six années écoulées pour se convaincre que le dépôt de ce projet répond parfaitement à l'attente et aux vœux du peuple. On dit que c'est le propre d'un gouvernement progressif de se charger de nouvelles tâches et d'apporter plus de zèle dans l'exécution d'œuvres déjà commencées ; et il suffit de jeter un coup d'œil sur les actes accomplis par le gouvernement, au cours de son administration, pour constater que cet axiome s'applique parfaitement dans les circonstances. En 1897, le gouvernement a inauguré un nouveau régime fiscal et nous voyons comment ce trafic a stimulé le commerce du pays, puisque, cette année, le budget accuse l'énorme excédent de $14,000,000 et, en outre, comme conséquence, plusieurs millions de dollars doivent être consacrés à l'amortissement de la dette publique.

L'établissement du tarif privilégié, l'abaissement du port des lettres, voilà des mesures marquées au coin du patriotisme ; et à cela il faut ajouter qu'en inaugurant avec tant de succès un système d'immigration qui a attiré au pays des milliers d'immigrants, le gouvernement a montré qu'il a parfaitement compris la situation du pays et a su s'élever à la hauteur des circonstances. En présence de ces heureux résultats ainsi réalisés, il n'est guère douteux que lorsque le peuple apprit que le gouvernement se proposait de construire un chemin de fer transcontinental, il comprit que, puisque le gouvernement a si bien réussi jusqu'ici dans toutes ses mesures, comme le prouvent et le progrès réalisé par le commerce et l'accroissement de la prospérité générale et l'augmentation de la population, le projet qu'il entreprend aujourd'hui tournerait à l'avantage du pays et donnerait un nouvel essor à la prospérité générale.

Je tiens, d'abord, à rectifier une assertion formulée hier soir par le député de Toronto (M. Osler), au sujet de l'exemption dont bénéficient en douane les articles importés au pays pour la construction de ce chemin de fer. La réforme à cette allégation est donnée avec tant de clarté, tant de force, et de précision dans le discours du ministre

des Finances, que je ne saurais mieux faire que de la citer ici textuellement.

Voici les paroles du ministre :

Comme cette division sera construite par des entrepreneurs et que ces entrepreneurs devront soumissionner, tous les droits de douane devront être acquittés.

Par conséquent, quiconque prendra part à la construction de ce chemin de fer devra acquitter les droits de douane, s'il importe des matériaux, et s'il en achète au Canada, les fabricants du pays retireront des droits tous les avantages qu'il est possible d'en retirer. Si l'Etat établissait lui-même ce chemin et s'il importait les matériaux, comme dans le cas de l'Intercolonial, ces articles entreraient en franchise, étant importés pour le gouvernement fédéral. Pourtant je déclare que même en ce qui a trait à la division de l'est, nous ne profiterons pas de ce privilège ; car, nous prescrivons que les travaux seront adjugés à l'entreprise après que des soumissions auront été demandées, et que les entrepreneurs ne jouiront d'aucune faveur, qu'ils devront s'approvisionner au pays ou acquitter les droits, s'ils jugent à propos d'importer leurs matérieux. Quant à la division occidentale, nous aurons affaire à la compagnie. Elle construira la voie ferrée, sans obtenir aucune faveur quelconque. Elle ne pourra pas importer deux sous valant de matériaux sans acquitter les mêmes droits qu'un simple particulier doit payer. C'était un important privilège que celui de l'exemption du paiement des droits de douane qui fut conféré à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne chercherai pas à l'estimer à prix d'argent ; néanmoins, je suis certain qu'il représenterait une forte somme. Nous n'accordons aucune exemption semblable.

J'aborde maintenant la question financière.

Voilà la meilleure réponse qui je puisse apporter à l'allégation du député de Toronto.

M. BLAIN : L'honorable député voudrait-il bien citer l'article sur lequel il s'appuie?

M. SUTHERLAND : L'article 17 :

Il me sera rien imputé sur le coût de construction ni sur le compte du capital de construction, relativement aux droits de douane, quand il s'agit d'importation directe de matériels ou de fournitures par le gouvernement.

Au cours de ce débat, les députés de la gauche, et, à ma grande surprise, des députés d'Ontario ont cherché à déprécier le nouvel Ontario. On a voulu révoquer en doute la valeur des rapports publiés de temps à autre par le gouvernement d'Ontario, rapports qui s'appuient sur les études et les explorations effectuées par les explorateurs et les arpenteurs qui avaient été chargés de visiter ce pays, il y a quelques années.

A ma grande surprise, certains députés d'Ontario ont cherché à déprécier le nouvel Ontario et à nier la valeur de ces rapports. On se rappelle qu'au cours de la lutte électorale, l'année dernière, alors que M. Whitney pérorait dans le nouvel Ontario, cette question a été vivement débattue dans la province. Depuis nombre d'années, on le sait, le parti libéral et surtout le premier ministre d'Ontario ont travaillé au développement et à la colonisation du nouvel Ontario. Les deux partis politiques dans Ontario se sont dévoués à cette tâche, et en présence de ce fait, je ne m'explique point pourquoi les députés de la gauche cherchent à déprécier le nouvel Ontario et à révoquer en doute l'authenticité des rapports publiés par le gouvernement provincial, et cela parce que ces rapports ne portent point la signature de leurs auteurs et qu'ils ne renferment que l'analyse des rapports mêmes dressées par les explorateurs et les arpenteurs.

Ce n'est point là l'attitude prise par le parti conservateur l'année dernière, au cours de la campagne électorale. Je veux citer à la Chambre quelques extraits d'articles de fond empruntés au "Mail and Empire," afin de prouver que non seulement on tenait alors pour acquis que le nouvel Ontario est un pays contenant d'énormes ressources agricoles, minérales et forestières, mais que l'accusation portée contre M. Ross et le parti libéral était qu'ils ne se rendaient point compte des richesses de ce pays et que loin de tirer profit des circonstances et de la situation favorables pour développer et coloniser cette nouvelle contrée, ils négligeaient leur devoir à cet égard. Ces extraits du "Mail" tendent à montrer quelle était l'attitude du parti conservateur d'Ontario à cette époque. Le 8 mai 1902, au cours d'un article de fond, intitule : "Le mouvement progressif d'Ontario", le "Mail" disait :

Dans la grande zone de terres argileuses, s'étendant de Québec à la baie du Tonnerre, il y a 24,500 milles de terres arables incultes, où des colons pourraient établir une nouvelle province.

Voici ce que je lis, dans le numéro du 9 mai :

Nous avons beaucoup à gagner, au point de vue des affaires, par le développement des nouvelles parties d'Ontario.

En date du 15 mai, le même journal disait :

La nature a décrété que l'expansion d'Ontario doit se faire vers le septentrion ; mais un gouvernement impuissant et aux vues étroites a jusqu'ici opposé des barrières à la marche envahissante de la colonisation. La faute commise par le gouvernement est d'avoir ajouté foi à la parole de M. Ross déclarant que le sol de la contrée du nord est stérile et le climat inclément, et de n'avoir point tenté d'efforts pour ouvrir ce pays à la colonisation, tandis qu'il fermait aux colons l'entrée de vastes étendues de pays qu'il livrait aux compagnies. En réalité, le nouvel Ontario se trouve au sud d'une grande partie du Dakota ; il se prête mieux à l'exploitation agricole et contient de meilleurs terres à pâturages que les terres à prairie de l'ouest.

C'est dans le numéro du 17 mai que se trouve l'exposé le plus complet :

Le gouvernement a refusé de prendre initiative jusqu'en 1900, alors qu'il a envoyé plusieurs groupes d'explorateurs..

Ce sont là ces groupes d'explorateurs sur la parole desquels s'appuie le rapport dont se sont tant moqués les députés de la gauche, au cours de ce débat. Le " Mail " ajoute:

Ils ont fait établir dans leur raport qu'il existe une étendue presque ininterrompue de bonnes terres arables, une grande zone d'argile s'étendant de la frontière de Québec jusqu'au district de la baie du Tonnerre, comprennent une aire de 24,500 milles. Jusqu'au moment où force lui a été de s'incliner devant l'évidence des faits, M. S. W. Ross a soutenu que le sol du nouvel Ontario était stérile et le climat inclément. Et cependant, il y a là, dans ces territoires vacants du nord de quoi tailler une province, aussi étendue que celle de l'ancien Ontario, se prêtant parfaitement à un développement profitable. Ce territoire gît, en partie, au sud du Dakota, et le climat y est moins rigoureux que celui de l'ouest canadien. Toute cette contrée, nous assure-t-on, est un réseau de lacs, de rivières et de cours d'eau ; elle est bien boisée ; le gibier y abonde et elle se prête parfaitement à l'exploitation agricole et à l'élevage des bestiaux. Elle est, en outre, bien pourvue de minéraux, et de nombreuses forces hydrauliques pour les usages industriels. . . . Ce sera une grosse affaire pour l'Ontario-sud que d'avoir le nouvel Ontario du nord qui en se développant, contiendra peut être des millions d'habitants dans un avenir rapproché. Le développement de ce pays imprimera un nouvel essor à nos villes et à nos industries, et ouvrira de magnifiques horizons à notre jeunesse. Sans doute, nous sommes bien aises de constater le progrès de l'ouest ; mais nous serons encore plus heureux et en meilleure situation, quand M. Whitney inaugurera et mènera à bonne fin la politique qui peuplera Ontario.

Voilà ce que déclarait le " Mail " au sujet de ces rapports publiés par le gouvernement d'Ontario, dont se moquent les députés de l'opposition, qui prétendent n'y trouver aucune preuve de la merveilleuse fertilité et des admirables ressources de ce nouvel Ontario que le chemin de fer transcontinental projeté contribuera tant à développer.

Depuis que je siège dans cette Chambre, j'ai assisté à maints débats qui ont roulé sur le développement de l'ouest, chose que j'appelle de tous mes vœux. C'est à l'afflux d'émigrants d'Ontario pendant nombre d'années qu'il faut attribuer le développement de l'ouest. Cette province a donné à l'ouest des milliers de colons et nous en sommes bien aises.

Nous tenons au développement du Canada dans toute son intégrité. Mais aujourd'hui que les Territoires du Nord-Ouest sont en pleine voie de succès, et qu'une puissante vague d'immigration, non seulement d'Ontario mais d'Angleterre et des Etats-Unis se porte vers le Nord-Ouest, nous, citoyens d'Ontario, commençons à croire qu'il est temps de songer un peu au développement des nouvelles parties de notre propre province.

Avant les élections provinciales l'année dernière, M. Ross a tracé son programme politique dont voici un des principaux articles :

L'établissement, à brève échéance, des terres inoccupées de la province par la colonisation et par l'encouragement des voies ferrées dans le Nouvel-Ontario.

A l'ouverture de la législature, il transforma cet article de son programme en loi, et c'est sous l'empire de cette loi que le chemin de fer de Témiscamingue et de l'Ontario-nord se construit actuellement. A mon avis, il était très opportun de commencer, cette année même, la construction de ce chemin de fer. Quand le chemin de fer transcontinental projeté sera construit, cette voie ferrée provinciale, que le gouvernement provincial construit actuellement, deviendra tributaire de ce réseau et ainsi non seulement le nouvel Ontario sera relié aux anciennes parties de la province, mais Ontario se trouvera probablement en meilleure situation que les autres provinces pour expédier des marchandises de tout genre au Manitoba et au Nord-Ouest, et cela au bénéfice de la population d'Ontario. Relisons ensemble le préambule de la loi adoptée par la législature d'Ontario pour la construction du chemin de fer de Témiscamingue et de l'Ontario-nord, et voyons comment il concorde avec le préambule de la loi relative à la construction du chemin de fer national transcontinental. Voici la teneur du préambule de la loi d'Ontario :

Attendu que l'exploration de la province a prouvé que dans le district d'Ontario qui gît entre le lac Nipissing et le lac Abbitibi, et au nord-ouest du lac Témiscamingue, il y a de grandes zones de terres arables très propres à la colonisation et de grandes aires forestières contenant des pins marchands et d'autres essences de prix, et en outre des gisements de minérais et de minéraux dont le développement apportera grandement à la richesse de la province ; et vu que ce district est d'accès difficile, par suite du manque de communications par voie ferrée ; et attendu qu'un nombre toujours croissant de colons prennent des terres dans certaines parties de ce district, et attendu qu'il importe de mettre, à brève échéance, ce district en communication avec les lignes de chemins de fer existantes.

Je tiens à exprimer ici mon approbation de cette mesure. Pendant nombre d'années, la province d'Ontario a pris l'initiative en matière législative, dans presque tous les sens. Si le temps me le permettait, je ferais voir comment nombre de mesures adoptées par la législature d'Ontario ont été, plus tard, empruntées par les autres provinces du Canada et même par des législatures des Etats-Unis. Le bill de la législature d'Ontario décrète que ce chemin de fer sera construit par une commission. Voilà, entre autres, une disposition qui figure dans la mesure à l'étude. Relisons le préambule du bill en délibération afin de montrer, par voie de comparaison, comment il se rapproche du préambule du bill adopté par le législature d'Ontario :

Considérant que, par suite de l'accroissement de la population et du rapide développement de la production et du commerce en Canada,

et particulièrement de la partie occidentale de ce pays, et afin d'ouvrir de nouvelles contrées à la colonisation tant dans les provinces de l'est que dans l'ouest et de mettre des moyens de transport an service de ces nouvelles contrées, ainsi que pour d'autres raisons, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer national destiné à servir de grande artère de communication à travers le Canada, d'un océan à l'autre et exclusivement en territoire canadien.

A mon avis, ces deux lois se complètent mutuellement en ce qui concerne la province d'Ontario ; et comme Ontario a projeté la construction de cette voie ferrée dans le but de développer notre magnifique héritage du nord, qui attend la colonisation et la population, de même le projet soumis à la Chambre vient à point pour mettre Ontario en mesure de se raccorder à ce réseau, près du faîte de partage des eaux, et permettre ainsi à la province de peupler et de coloniser cette magnifique zone de terres argileuses, beaucoup plus rapidement qu'elle ne l'aurait pu faire autrement. Un de ces jours, dans un avenir assez rapproché, la province d'Ontario aurait été obligée de construire, à ses propres frais et dans cette même direction, un chemin de fer de colonisation ; tandis que grâce au projet en discussion, nous aurons à une époque assez rapprochée, et sans qu'il en coûte un dollar de plus ou peut-être même à moins chers deniers que s'il était construit par la province, nous aurons un chemin de fer construit aux frais du Dominion, dont nous retirerons d'immenses avantages.

Voici un autre argument qui milite en faveur de ce projet. Les différentes provinces, sauf peut-être Ontario, ont à faire face à des dettes fort élevées et elles commencent à aviser aux moyens de les payer. A Ontario, on commence à appliquer des méthodes nouvelles, inconnues encore il y a encore quelques années. Un des avantages de ce projet, c'est que le Dominion se chargeant de ces dépenses, les provinces ne seront pas obligées de construire de chemins de fer de ce genre, ni d'engager leur crédit et de se grever de dettes dont la plupart de ces provinces ne pourraient se charger, et que si au lieu de payer en espèces sonnantes et directement, comme elles le feraient, si elles étaient grevées de cette organisation financière, elles n'auront qu'à contribuer indirectement de leurs deniers aux frais de l'entreprise, au moyen de droits de douane et autres taxes. Voilà l'avantage qui résulte de ce projet pour les provinces. Je n'avais pas l'intention de m'étendre longuement sur cette question; mais à titre de député de la province d'Ontario, j'ai jugé utile de signaler quelques-uns des avantages qui découlent de ce projet, au bénéfice de cette province. Je reconnais comme l'ont fait mes collègues de droite, que le pays tout entier bénéficiera grandement de cette entreprise. Ces années dernières, on a beaucoup fait pour appeler le regard du monde entier sur le Canada ; et plusieurs circonstances ont contribué à mettre notre pays en évidenve. La population et le capital, ces deux facteurs essentiels à un jeune pays comme le nôtre, facteurs dont le besoin s'est si longtemps fait sentir ici, commencent à se déverser au pays dans une bien plus large mesure qu'à aucune époque de notre histoire, et à mon avis, quand la nature de l'entreprise à l'étude sera bien appréciée, ce mouvement en recevra une nouvelle impulsion.

Le monde comprendra que nous avons conscience de nos devoirs et de nos responsabilités et que nous entendons marcher sur les brisées des autres peuples. Voilà qu'en Angleterre, on parle de dépenser $15,000,000 pour relier Glasgow et Edimbourg, commercialement et dans l'intérêt de l'empire. Au centre même de l'Egypte, l'Angleterre est en train de dépenser $20,000,000 pour la construction d'une grande digue d'irrigation, travaux qui, prétend-on, acroîtront de $25,-000,000 la valeur des terres de ce pays. En Australie, le gouvernement de ce pays a commencé la construction d'un immense réseau de chemin de fer traversant l'île entière. Aux Indes, le gouvernement anglais est en train de dépenser des millions pour des canaux, et dans la république voisine, le grand projet du canal de Panama est en pleine voie de succès. Dans presque tous les pays, les gouvernements, comprennent leurs responsabilités, entreprennent, à grands frais, des travaux gigantesques, afin d'attirer le capital et la population. Le Canada doit aussi marcher de l'avant. Nous avons d'immenses ressources qui veulent être développées. La population et le capital, voilà ce qu'il nous faut ; et ce projet, de concert avec les autres entreprises déjà réalisées par le gouvernement, feront affluer encore davantage le capital et la population au pays, et le Canada prendra rang, espérons-le, à brève échéance, parmi les pays les plus prospères, les plus puissants, les plus progressistes du monde entier

Avant de terminer ces observations, je dois dire un mot au sujet de la compagnie qui coopère à cette entreprise. L'ancienne Compagnie du Grand Tronc a beaucoup contribué au développement de plusieurs parties du Canada, surtout de la section occidentale d'Ontario. C'est virtuellement à titre de chemin de fer de colonisation que le Grand Tronc pénètre dans cette contrée. C'est au Grand Tronc qu'est due la colonisation de l'Ontario occidental, et si l'on se rappelle que cette contrée est devenue l'une des plus fertiles, des mieux établies et des plus progressistes du pays, on peut comprendre ce qui résultera de l'activité et de l'esprit d'initiative de la nouvelle compagnie dans le nouvel Ontario, dans le nouveau Québec, dans la nouvelle Colombie Anglaise et dans le nouveau Nouveau-Brunswick.

On peut d'avance se faire une idée de ce qui résultera des efforts de cette puissante compagnie avec la coopération du gouvernement, au point de vue du développment de ces nouvelles contrées. Après avoir

créé la prospérité dans l'Ontario occidental, elle développera ces nouvelles sections, au grand avantage de tout le pays.

En ce moment même, à Montréal, se trouvent réunis des hommes éminents de toutes les parties de l'empire, qui y discutent des question d'intérêt impérial. De Montréal, ils se rendront jusqu'aux extrémités du Canada ; et plus ils connaîtront le pays, plus ils comprendront que nous sommes élevés à la hauteur de la situation, en cherchant à construire un chemin de fer canadien transcontinental qui tournera à l'avantage de l'empire tout entier ; plus ils auront confiance dans notre avenir et seront disposés à consacrer leurs capitaux au développement du pays.

Plus j'étudie ce traité, et que je prête l'oreille au débat, plus je reste convaincu des avantages de ce projet. Dans son discours, le premier ministre nous a dit comment ce projet devait, dans la pensée de ses auteurs, être utile aux intérêts de l'empire. Le député de Norfolk-nord et le ministre de l'Intérieur nous ont dit la nécessité de cette entreprise et son utilité aux intérêts du pays. Le ministre des Finances, dans un exposé pratique et lucide, nous a édifiés sur l'aspect financier de l'entreprise ; et le député de Hants (M. Russell) nous a prouvé, en s'appuyant sur l'autorité et l'expérience, que le meilleur système relativement aux chemins de fer d'Etat, c'est lorsque ces chemins de fer sont exploités par quelque compagnie privée, comme celle du Grand Tronc. Et lorsque j'ai entendu le ministre de la Justice analyser les défférentes clauses au traité et montrer dans un langage clair et précis, comment les intérêts du pays étaient sauvegardés, je dois avouer qu'à titre d'avocat, j'ai plus apprécié son discours que tous ceux des autres ministres, et je suis demeuré absolument convaincu que jamais encore, par le passé, dans aucune mesure législative, les intérêts du peuple n'ont été si bien protégés.

M. HACKETT : Comme nous sommes au vendredi soir, M. l'Orateur, et qu'il est déjà dix heures, je serais d'avis que le débat soit ajourné ; et du consentement du ministre qui dirige la Chambre, je proposerais l'ajournement du débat.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Nous pourrions délibérer encore une heure.

M. HACKETT : Le ministre, à titre de militaire, est peut-être enclin à trop de sévérité et il a plus d'endurance que je n'en possède. Après avoir travaillé toute la journée, jusqu'à une heure si avancée, je ne me sens pas de force à entrer en lice, et je demande au ministre de vouloir bien consentir à l'ajournement. A mon âge, je ne me sens guère de taille à aborder cette besogne pour le moment.

Le MINISTRE DE LA MILICE. Puisque l'honorable député me fait pareil appel et qu'il est un de mes vieux amis, je crois convenable de me rendre à sa prière et de consentir à l'ajournement.

On adopte la motion et le débat est ajourné.

Sur motion du ministre de la Milice, la séance est levée à dix heures et trente minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 24 août 1903.

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

SERVICE TRANSCONTINENTAL.

M. A. A. WRIGHT (Renfrew-sud) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appelr l'attention sur certains incidents qui se sont passés hier à la gare du Canadien du Pacifique dans la ville où j'habite, Renfrew. Je désire en parler plutôt pour en signaler les causes que pour rappeler les incidents eux-mêmes. J'étais à faire une promenade, dans la matinée, dans une rue occupée par des résidences privées, non loin de la gare du Canadien du Pacifique, lorsque j'entendis de grands cris dans la direction de la gare. Comme Renfrew est une ville renommée par sa tranquillité, surtout le dimanche, je trouvai ce bruit insolite et je me rendis à la gare pour en connaître la cause.

En arrivant je vis un convoi arrêté et une foule de gens en sortaient en courant, comme des abeilles qui sortent d'une ruche. Quand j'arrivai sur le quai de la gare, le convoi était reparti. Le constable du village et un cocher de place vinrent à ma rencontre et le constable m'expliqua qu'il était inutile de vouloir faire arrêter le convoi ou de télégraphier à Pembroke, ou que personne ne pouvait constater l'identité des coupables et qu'il serait peut-être dangereux d'arrêter quelqu'un sur le train.

On m'expliqua aussi que tout le tapage provenait de ce qu'un certain nombre de voyageurs étaient descendus de voiture pour se procurer de l'eau. N'en ayant pas sous la main, ils traversèrent la rue et se rendirent à la glacière d'un citoyen de la ville et y prirent de la glace pour la faire fondre. Trois ou quatre hommes pénétrèrent dans la glacière et jetèrent de la glace dans la rue, pendant que d'autres la mettaient dans des voitures à main de la compagnie et la transportaient dans le convoi, pour en faire de l'eau.

Un certain nombre d'autres voyant une pile de planches appartenant à M. McDougall, le frère de l'auditeur général, songèrent que cela leur ferait d'excellents lits et ils emportèrent quatre ou cinq cents pieds de planches. Sur une voie d'évitement, un homme se préparait à expédier un cheval et

les voyageurs s'emparèrent de la paille et du foin, pour améliorer leurs lits.

Je tiens surtout à signaler que tout le trouble provient de ce qu'il n'y avait pas, dans les voitures, assez d'eau pour les voyageurs ; il me semble qu'on devrait prendre les moyens d'empêcher que de pareilles scènes se renouvellent.

Comme un autre convoi était attendu dans un quart d'heure le constable resta sur les lieux pour maintenir l'ordre, et je décidai d'en faire autant. Quand le train entra en gare, un monsieur et une dame très bien mise en descendirent immédiatement et demandèrent de l'eau pour boire. Je leur indiquai la salle d'attente des dames, où ils s'en procurèrent. Une demi-douzaine d'autres voyageurs descendirent ensuite et demandèrent aussi à boire. Je leur montrai une pompe, de l'autre côté du chemin, et tous s'y rendirent, munis de toute sorte de récipients.

Voyant qu'ils manquaient réellement d'eau, je visitai les voitures, les unes après les autres, et je constatai qu'il n'y avait pas une goutte d'eau nulle part. Je demandai au chef du train pourquoi il n'y avait pas d'eau pour les voyageurs. "J'ignore, me dit-il, comment il se fait que toute l'eau a disparu et je ne sais comment faire. Je lui fis observer qu'il y en avait en abondance à Renfrew, mais il me répondit qu'il ne pouvait pas retarder le train et que d'ailleurs il n'avait pas d'hommes pour faire mettre de l'eau dans les voitures ; il ajouta qu'il allait télégraphier à Chalk River, le point de division, et donner des ordres pour que le train fût approvisionné d'eau. Il me pria de plus de voir le télégraphiste, après son départ, pour m'assurer que la dépêche avait été envoyée.

Après le départ du train, je vis le télégraphiste et il me dit que la dépêche avait été expédiée. Le chef du train et le télégraphiste m'ont traité de la manière la plus courtoise, mais ils m'expliquèrent qu'ils ne pouvaient rien faire.

Je trouve étrange qu'un convoi comme celui-ci, qui puitte Ottawa à cinq heures du matin, qui passe à Renfrew à 8.30 et qui ne devait pas arriver à Chalk River avant 10 ou 11 heures, ne fut pas approvisionné d'eau.

Je crois que des faits de cette nature ont déjà été rapportés ici, et j'ai cru bon de signaler ceux-ci, afin de savoir si les employés du chemin de fer Canadien du Pacifique y ont apporté un remède.

Voici encore un autre incident qu'il serait peut-être bon de signaler à la Chambre. Vendredi dernier environ 45 citoyens de Renfrew voulaient prendre le train, mais en arrivant à la gare, ils trouvèrent toutes les voitures remplies, et personne ne put y prendre place. Ils attendirent au samedi, mais ce fut la même chose ; le convoi était plein. Quelques-uns montèrent, mais le chef du train les fit descendre.

Pendant que le chef du train les faisait ainsi descendre à l'arrière d'autres entraient en avant, et la plupart d'entre eux purent faire le voyage. Il ressort de tout ceci qu'il serait grandement temps d'augmenter les facilités de communications avec l'ouest, et c'est un excellent argument en faveur de la construction d'un deuxième chemin de fer transcontinental. Comme l'a dit l'honorable premier ministre, ce n'est pas le temps de délibérer, mais d'agir. Tous ceux qui, ce jour-là, ont voulu prendre le train, disaient la même chose. Je propose maintenant que la séance soit levée.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne suppose assurément pas que nous puissions faire autre chose que porter ces faits à la connaissance du comité des chemins de fer.

La motion est rejetée.

CORRESPONDANCE CONCERNANT LA CONFERENCE INTERCOLONIALE.

M. R. L. BORDEN : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de la Chambre sur la dépêche suivante publiée dans les journaux de samedi :

La correspondance au sujet de la publication des délibérations de la conférence intercolonial de l'été dernier, a été publiée. En réponse à un télégramme de Mr Jos. Chamberlain, Lord Minto, au nom du gouvernement du Canada, s'est opposé à ce qu'on se départît de l'arrangement conclu et a demandé que ces délibérations fussent considérées comme confidentielles. Terreneuve et la Colonie du Cap ont pris la même attitude. La Nouvelle-Zélande ne s'oppose pas à la publication des délibérations sur la question commerciale ; l'Australie désire la publication du rapport complet, et le Natal a répondu qu'il n'avait aucune objection à ce que le gouvernement publiât le rapport.

Le gouvernement peut-il nous dire si cette dépêche est exacte pour ce qui concerne le Canada, et si cette correspondance sera déposée sur le bureau de la Chambre ? Je suppose qu'il n'y a plus de raisons pour ne pas produire cette correspondance puisqu'elle a été produite devant le parlement impérial.

Le PREMIER MINISTRE : Cette question a été soulevée devant la Chambre il y a quelques jours et j'ai alors déclaré qu'une certaine correspondance avait été échangée à ce sujet, mais que nous ne pouvions pas produire le rapport avant d'avoir communiqué de nouveau avec le bureau colonial. Ceci a été fait et nous avons obtenu la permission de produire les documents. Ils seront produits demain.

COMMISSION DES TRANSPORTS.

M. R. L. BORDEN : Avant de passer à l'ordre du jour, j'aimerais savoir du gouvernement si de nouvelles démarches ont été faites pour instituer une commission des

transports. La dernière fois que j'ai appelé l'attention du gouvernement sur cette question, l'honorable premier ministre nous a dit qu'il avait reçu de sir William Van Horne une lettre dans laquelle il se disait incapable d'accepter de faire partie de cette commission. L'honorable premier ministre, à cette occasion, a eu l'obligeance de me communiquer une copie de la lettre de sir W. Van Horne. Mon honorable ami a-t-il d'autres communications à faire à la Chambre à ce sujet

Le PREMIER MINISTRE : Je tâcherai de donner de nouveaux renseignements sur la question, demain.

INTERPELLATIONS.

PAIEMENT A M. JAMES CUMMINGS.

M. BLAIN :

Quelles sommes ont été payées à James Cummings, pour ses services et pour ses dépenses, à l'occasion de son voyage dans l'Afrique-sud ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En l'absence du ministre du Commerce, je demande la permission de répondre à l'honorable député. Les sommes suivantes ont été payées à M. James Cummings, à l'occasion de son voyage en Afrique-sud : pour services rendus, $3,600 ; dépenses, $1,852 ; total, $5,452.

CHEMIN DE FER TRANCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier pour que la Chambre se forme en comité afin d'étudier certaine résolution concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental national, et sur la motion de M. Puttee, en amendement à cette résolution.

M. E. HACKETT (Prince-ouest): M. l'Orateur, avant de discuter la question qui nous occupe, je tiens à remercier le ministre de la Milice (sir F. Borden) qui, en sa qualité de leader de la Chambre, vendredi soir, a bien voulu consentir à lever la séance de bonne heure. Je m'attendais à cela de la part d'un vieil ami, et puisqu'il a déclaré que c'est à ce titre qu'il me faisait cette faveur, je l'en remercie cordialement.

Dans une question aussi importante que celle qui nous occupe, tout représentant du peuple a le devoir de faire connaître son opinion. Or, puisque je représente une division électorale importante, je n'ai pas à m'excuser, si j'ose prendre la parole. A la fin d'une session déjà très longue, on nous demande de décider une question qui entraînera une dépense de plusieurs millions. La présente session est commencée depuis le 12 mars, et ce n'est que le 30 juillet que ce projet nous a été soumis. Ce n'est que six mois après l'ouverture du parlement qu'on nous demande de faire connaître notre opinion et de voter sur la question. Il me semble qu'une question qui peut avoir de si graves conséquences pour le pays devrait être soumise à l'approbation des électeurs avant d'être définitivement réglée.

A la dernière élection générale, il n'a pas été question de ce projet. Ce n'est que le 24 novembre dernier, lorsque M. Hays, au cours d'une entrevue avec le correspondant du Globe, de Toronto, a déclaré que le Grand Tronc avait l'intention de construire un chemin de fer de North-Bay jusqu'à la côte du Pacifique, que nous avons entendu parler de ce projet pour la première fois. Mais, à la dernière phase d'une session de six mois, le gouvernement décide de venir en aide à cette compagnie, non seulement de lui aider à construire ce chemin, mais d'en construire lui-même une partie considérable, de Winnipeg à Moncton, c'est-à-dire 1800 milles, qui coûteront au delà de 100 milions de piastres. Ce projet nous est soumis sans être accompagné des renseignements nécessaires. De semaine en semaine, de jour en jour, le chef de l'opposition a demandé au gouvernement de renseigner le Chambre sur la question, mais le gouvernement n'a rien voulu dire et ce n'est que le 30 juillet que l'honorable premier ministre s'est décidé à déposer le bill devant la Chambre.

Pour établir que le peuple a le droit d'être consulté sur une question de cette nature, je vais citer une haute autorité que les honorables députés de la droite ne répudieront pas et dont l'honorable premier ministre ne niera certainement pas la compétence. J'ai ici un discours prononcé dans cette Chambre par M. Laurier, en 1880. Voici ce qu'il disait alors :

Le principe qui sert de base à tout gouvernement libre veut que les actes de l'administration soient jugés par les représentants du peuple. Chacun admettra que ce principe s'applique au cas actuel. C'est un principe bien connu que le peuple a droit de juger, non seulement de l'honnêteté de ceux auxquels il confie l'administration des affaires publiques, mais encore des motifs qui inspirent leurs actes. Le peuple a le droit de déclarer qu'ils ont fait erreur de jugement. Comment traiterons-nous cette question ? Comment jugerons-nous si le gouvernement a accepté l'offre la plus avantageuse ? Le pays ne saurait se contenter de la parole du gouvernement. Je suis tout disposé, quant à moi, à accepter la parole du gouvernement, mais non comme représentant du peuple. A ce dernier titre chacun de nous a le droit d'exiger que le gouvernment agisse au grand jour, de sorte que chaque électeur puisse juger si le gouvernement et chaque député ont raison, et dans leurs décisions et dans les motifs qui les inspirent. Tel est l'objet de cette motion, et selon moi, chaque député doit en affirmer le principe, savoir : qu'on ne doit rien cacher aux représentants du peuple.

Agit-on ici au grand jour ? Tous les éléments de ce projet ont-ils été préparés au grand jour ? Je me rappelle que devant le comité des chemins de fer on a demandé à sir Charles Rivers Wilson s'il devait recevoir de l'aide du gouvernement, et sa réponse a été que cette question demandait considération. Le gouvernement nous a

refusé tout renseignement et nous n'avions certainement pas à en attendre des directeurs du Grand Tronc. Ce n'est qu'aujourd'hui, à la fin d'une longue session, que nous pouvons enfin discuter cet important projet.

On a prétendu que les questions soulevées par la construction de ce chemin ne diffèrent pas matériellement de celles que soulevait la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je vais démontrer que les deux cas sont entièrement différents. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a été le premier chemin de fer construit dans l'ouest. Depuis des années, le gouvernement faisait tout en son pouvoir pour trouver une compagnie décidée à en entreprendre la construction. L'autre jour, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) nous a lu une loi passée par le gouvernement Mackenzie en 1877, demandant des soumissions pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique et indiquant, en termes généraux, que l'entreprise serait subventionnée en terres et en argent. Conformément à cette loi, des avis ont été donnés dans les journaux du Canada, des Etats-Unis et de l'Angleterre, ainsi que dans les principales publications périodiques de l'Europe. Qu'en est-il résulté ? Après que ces avis eurent été publiés pendant un an, le gouvernement reçut une seule soumission, mais elle n'était pas sérieuse et le projet fut abandonné. En 1880, quand sir John Macdonald, sir Charles Tupper et leurs collègues reçurent de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique cette offre de construire un chemin de fer transcontinental, c'était en conformité de la loi passée par M. Mackenzie et dont ce dernier n'avait pas pu tirer parti.

Le gouvernement conservateur réussit à trouver une compagnie disposée à se charger de l'entreprise, mais il rencontra la plus violente opposition de la part de ceux qui sont aujourd'hui au pouvoir, et qui siégeaient alors sur les bancs de l'opposition. Je me rappelle très bien avec quelle ardeur l'opposition d'alors combattit ce projet, car j'avais l'honneur d'être membre de cette Chambre à cette époque. A cœur de jour et de nuit les membres de la gauche s'évertuaient à condamner cette entreprise qu'ils disaient funeste aux intérêts du pays. Ils prétendaient qu'on livrait le Canada aux mains de syndicats qui le ruineraient.

Mais, M. l'Orateur, que voyons-nous aujourd'hui ? Le gouvernement conservateur réussit à mener l'entreprise à bonne fin. Le parti libéral-conservateur, sous la direction de feu sir John Macdonald qui avait pour lieutenant et pour ministre des Chemins de fer et Canaux sir Charles Tupper, baronet ; pour représentant de la province de Québec, sir Hector Langevin, et pour représentant du Nouveau-Brunswick, sir Leonard Tilley, réunit le parlement le neuvième jour de décembre 1880. Il n'y avait pas de secrets dans l'affaire, tout se faisait au grand jour. Le parlement se réunit le 9 décembre, et le lendemain, le 10, sir John Macdonald déposait sa résolution devant le parlement. Il n'attendit pas quatre ou cinq mois, il ne complota pas en cachette avec une compagnie, ne chercha pas à vendre les droits du peuple à un syndicat, ni à ruiner le pays. Le deuxième jour après l'ouverture du parlement, il avait soumis à la Chambre une résolution pour autoriser la compagnie à construire le chemin.

Les libéraux ne furent pas satisfaits de cela ; ils exigeaient quelque chose de plus. Ils réunirent leurs amis, formèrent un syndicat et firent faire une autre offre au gouvernement. Mais quand l'offre fut faite on s'aperçut qu'elle n'était pas sérieuse, qu'elle n'existait que sur le papier, que ceux qui la faisaient ne pouvaient pas disposer des capitaux nécessaires pour entreprendre la construction de ce chemin de fer. C'est ainsi que cete tentative déloyale échoua.

Nous venons d'entendre un membre de cette Chambre (M. Wright) raconter les désagréments causés hier à Renfrew, par des immigrants ou peut-être des ouvriers de ferme qui vont travailler aux récoltes dans le Nord-Ouest, et il prétend que cet incident démontre la nécessité d'un nouveau transcontinental. L'unique constable de Renfrew ayant été inpuissant à maintenir l'ordre, il nous faut construire immédiatement un chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique, sans quoi nous allons vivre au milieu du tumulte, des révoltes, des émeutes et de l'anarchie. Il nous faut un nouveau chemin de fer transcontinental, afin que les malheureux voyageurs qui partent d'Ottawa le matin et qui arrivent à Renfrew trois ou quatre heures plus tard, puissent avoir de l'eau, en cours de route.

On a beaucoup parlé de ce que le chemin de fer du Pacifique a valu au Canada. Je citerai, à ce propos, quelques passages d'un discours prononcé l'autre jour par l'honorable député de Burrard (M. Macpherson). L'honorable député a prononcé un discours très sensé, dans lequel il rend hommage à la Compagnie du Pacifique et indirectement au parti libéral-conservateur qui a mené à bonne fin cette grande entreprise. Je le citerai un peu au long, parce qu'il renferme des choses qui devraient être écrites en lettres d'or, par tout le pays, car elles font voir tout ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique a valu au Canada. Il dit :

> Je veux faire comprendre à la Chambre tout le bénéfice que cette province a retiré de la construction du Canadien du Pacifique.
>
> Antérieurement à la construction de ce chemin de fer, la Colombie Anglaise était une région isolée de l'ouest du Canada, qui n'avait de commun avec le reste du pays que son amour du vieux drapeau et sa reconnaissance du même souverain. Son isolement ne lui donnait aucune aspiration nationale. Mais cette province était peuplée d'hommes courageux et déterminés, qui se rendaient compte de l'avenir réservé à la Colombie Anglaise, s'ils pou-

vaient seulement obtenir un chemin de fer qui les relierait à l'est du Canada. La construction du Canadien du Pacifique a fait de ce petit hameau de pêcheurs qu'était New-Westminster, une ville importante et prospère. Elle a donné une nouvelle province au Canada et a ajouté à sa couronne un des plus brillants joyaux.

N'oublions pas que je cite les paroles d'un homme qui est assurément un libéral convaincu, mais qui est assez honnête pour dire ce qu'il pense.

Elle a fait ces hommes qui, tout en étant fiers de se dire citoyens de la Colombie Anglaise, sont encore fiers de se dire Canadiens. Elle a fait de cette forêt primitive, notre grande cité actuelle de Vancouver. Elle a fait de cet endroit où, il y a 20 ans passés, on ne voyait que des sapins Douglas et des cèdres de la Colombie, une ville qui compte aujourd'hui 35,000 âmes.

Là où l'on ne percevait pas un seul dollar de droits il y a 20 ans passés, l'on a reçu l'année dernière pour $1,388,709. Elle a eu pour résultat d'y provoquer l'établissement de six de nos principales institutions financières du Canada, à un endroit où ces choses étaient inconnues autrefois.

Là où le bureau des compensations n'avait jamais existé, on a, durant les derniers six mois de la présente année, fait à ce bureau pour près de $29,000,000 d'affaires. Elle a fait le grand port de mer de Victoria qui, l'année dernière, est arrivé en quatrième lieu parmi les ports canadiens. Là où il y a 20 ans les navires étaient chose presque inconnue, on voit aujourd'hui flotter les pavillons de toutes les nations, et le port de Vancouver reçoit aujourd'hui des navires venant de toutes les parties de l'univers, qui y chargent ou y déchargent leurs cargaisons. La construction de ce chemin a établi un nouveau commerce avec l'Orient, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ainsi qu'avec les Etats-Unis. Elle a créé une nouvelle province dont la population est heureuse et prospère. Elle a rendu possible le développement d'une partie de nos régions minières, qui tendent sans cesse à démontrer que leur importance dépasse nos plus belles espérances. Elle nous a permis de produire durant les derniers 16 ans, 131,640,203 onces d'argent, estimées à $18,475,882 ; 280,200,480 livres de plomb, estimées à $10,477,540 ; 92,652,480 livres de cuivre, estimé à $12,233,200 ; soit une valeur totale d'argent, de plomb et de cuivre de $41,256,603, toutes choses qui, antérieurement à la construction du Canadien du Pacifique, étaient absolument inconnues dans la Colombie Anglaise.

Personne ne pouvait rendre un plus beau témoignage en faveur du Pacifique ni proclamer plus éloquemment la sagesse du grand parti libéral-conservateur dont les efforts ont toujours tendu à l'agrandissement du pays, pendant que ses adversaires ne cessaient de prédire que la construction de ce gigantesque chemin de fer plongerait le Canada dans la misère et la désolation. L'honorable député de Burrard vient de nous dire qui a eu raison.

Mais la question du chemin de fer dont il s'agit aujourd'hui, est toute autre. Il est vrai que la compagnie qui a entrepris de construire le Pacifique recevait de fortes subventions en terre et en argent, mais c'était le premier chemin de fer qui était construit à travers cet immense territoire. Il s'agissait d'ouvrir à la colonisation les fertiles plaines de l'ouest, dont notre population ne soupçonnait même pas l'existence, qui n'étaient connues que des sauvages et des trappeurs.

Nous constatons aujourd'hui que, grâce à la construction de ce chemin de fer, grâce à l'énergie et à l'initiative du grand parti libéral-conservateur, 100,000 colons vont s'établir tous les ans dans ces régions, ce qui n'empêche pas les honorables députés de la droite de s'attribuer le mérite du courant d'immigration qui a lieu actuellement vers les Territoires du Nord-Ouest.

Un membre important de cette Chambre a dit, il y a quelques années, que le rôle des libéraux était celui de la mouche du coche et, pour ce qui concerne l'immigration, c'est assurément celui qu'ils ont joué. C'est le grand parti libéral conservateur qui a ouvert ces territoires à l'immigration, car en construisant ce chemin de fer à travers ces fertiles prairies, il a permis à l'excédent de population des pays européens et des Etats-Unis de venir s'y créer des foyers prospères, sous la protection du drapeau canadien.

Une de mes grandes objections à la présente résolution, c'est qu'elle propose la construction d'un chemin de fer à travers un pays dont le parlement ne connaît rien. Les seuls renseignements que l'honorable premier ministre ait pu nous fournir consistent en récits de missionnaires et d'explorateurs qui ont visité ces parages, il y a quelque deux cents ans. Il n'a pas une seule exploration récente sur laquelle s'appuyer. Nous ne connaissons pas du tout la nature du pays. Je souhaite qu'il soit aussi beau que le disent les honorable députés de la droite, et qu'il devienne, comme l'a dit l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) le grand empire septentrional; mais avant de consacrer des millions de dollars de l'argent du peuple à cette entreprise, nous voulons avoir des données certaines, des faits positifs, des rapports d'ingénieurs, quelque chose d'authentique pour nous guider, pour nous assurer qu'il y a là des forêts à exploiter, des terres arables, un pays capable de faire vivre une population.

L'honorable député de Renfrew-nord (M. Mackie) nous a raconté l'autre jour qu'il a parcouru une grande partie des régions du nord. Il ne prend pas souvent la parole dans cette Chambre, et j'ai suivi son discours avec beaucoup d'intérêt, car je suis certain qu'il parlait avec conviction et sincérité. Mais tout ce qu'il nous a dit de la nature du sol, c'est qu'il y a vu des choux et des navets. Il ne sait pas si le pays peut produire du blé, mais il affirme qu'on peut y cultiver des légumes. Si le sol est argileux et s'il n'y gèle pas trop tôt à l'automne, il est possible qu'on puisse y récolter du blé, mais si les gelées viennent de bonne heure, on ne pourra y cultiver autre chose que des légumes qui viennent rapidement à maturité.

L'honorable député nous a aussi rapporté un autre fait qu'il peut croire vrai, mais s'il

est vrai, il est presque miraculeux. Il prétend que dans ce pays les rivières remontent leur cours. Il y a là, dit-il, un plateau qui s'étend sur des centaines de milles—je crois qu'il dit avoir exploré 500 milles de ce merveilleux plateau—et que les rivières y coulent dans les deux directions. C'est le seul renseignement officiel que nous possédions sur ce pays. C'est tout ce que nous avons pour décider s'il est à propos de dépenser des sommes énormes pour la construction de ce chemin de fer.

Ce que nous demandons, et ce que le pays demandera, j'en suis certain, c'est que rien ne soit fait à la hâte. Deux ou trois mois ne suffisent pas pour mûrir un projet comme celui-là ; il faut qu'il soit étudié à fond sous toutes ses faces, et quand il aura été bien débattu, quand nous possèderons tous les renseignements nécessaires, la question devra être soumise au peuple, lors des élections.

L'honorable député de King, I.P.-E. (M. Hughes), a calculé le coût probable de cette entreprise. C'est un homme d'affaires, et on pourrait croire que lorsqu'il s'agit de chiffres, il tient surtout à être exact. Il fait cependant un singulier calcul. Il calcule que la ligne entre Moncton et Winnipeg coûtera $65,000,000, et la ligne à l'ouest de Winnipeg, $15,000,000. Alors, d'après l'honorable député, tout ce que le pays aura à payer ne dépassera pas $80,000,000. Il dit encore que la dette à encourir en sept ans, ne dépassera pas 15 cts par tête de la population. Depuis le commencement du débat, le coût de l'entreprise a été porté à au moins $150,000,000, mais même avec ses propres chiffres, il est loin de la vérité en disant qu'une dépense de $80,000,000 équivaut à une contribution de 15 cts par tête de la population, pendant sept ans. S'il peut arriver à ce merveilleux résultat, le ministre des Finances devrait lui confier l'administration des affaires de ce pays, car il aurait certainement l'appui de toute la Chambre.

Malheureusement, il y a un autre côté à cette question. L'intérêt sur $80,000,000, à 3½ pour 100, qui est le plus bas taux auquel il puisse emprunter, est de plus de $3,000,000 et la population du Canada est d'environ 6,000,000 et cela représente 50 cents par tête de la population par année, au lieu de 15 cents, et pour une famille de six personnes, c'est une taxe annuelle de $3. Ce n'est pas exagéré de calculer six personnes par famille au Canada ; le nombre de membres d'une famille varie généralement de 6 à 15. Or, en prenant le minimum de 6, et en supposant que l'entreprise ne coûtera pas plus de $80,000,000, comme le dit l'honorable député, le cultivateur qui travaille du matin au soir pour faire vivre sa famille devra payer au Grand-Tronc-Pacifique $3 par année en plus de ses contributions scolaires et municipales.

Voilà un point qui mérite d'être pris en sérieuse considération. Les cultivateurs canadiens n'ont pas d'argent à jeter par les fenêtres. Il faut bien se demander si le pays est en état de se lancer dans une pareille entreprise ; nous avons actuellement deux chemins de fer qui partent de Winnipeg et vont vers l'ouest ; ils nous donnent les meilleurs moyens de communication entre les plaines fertiles de l'ouest et Port-Arthur. Pourquoi n'utiliserions-nous pas nos grands cours d'eau et ne mettrions-nous pas à profit tous les avantages que comporte la proposition de l'honorable chef de l'opposition ? Répondons au besoin du pays en améliorant l'Intercolonial et en le prolongeant jusqu'à North-Bay. Nous aurons alors des communications aussi efficaces que celles que pourraient nous donner le Grand Tronc-Pacifique et qui ne nous coûteraient pas la 40e partie de ce que coûtera la mise à exécution de ce projet.

J'approuve entièrement la propsition de l'honorable chef de l'opposition. C'est la politique d'un véritable homme d'Etat qui envisage la question au point de vue des intérêts de tout le pays. Pourquoi M. Blair a-t-il remis son portefeuille ? Pourquoi a-t-il renoncé à une position lucrative et honorable ? C'est parce qu'il ne pouvait pas, en conscience, approuver un projet comme celui-là. Après avoir dépensé $71,000,000 ou $72,000,000 pour construire un chemin de fer de Saint-Jean et Halifax jusqu'à Montréal ; après avoir payé tous les ans des intérêts considérables ; après avoir augmenté fortement la dette nationale, il a cru qu'on ne pouvait pas consciencieusement approuver un projet qui n'aurait été qu'un dédoublement de l'Intercolonial, sur la plus grande partie de son parcours, et qui l'aurait rendu inutile.

L'honorable député de King, I.P.-E. (M. Hughes) nous a dit l'autre jour que le Grand Tronc-Pacifique serait une grande ligne stratégique. Il s'est un peu embrouillé dans ses culculs, parce qu'il a commencé par dire que ce chemin nous coûterait $2.80 par tête, puis il a prétendu qu'il ne nous coûterait que 15 cents par tête. Je ne lui reproche pas cette confusion, car il a eu un accès d'enthousiasme guerrier. Il s'est pris pour un Roberts ou un Kitchener, pour un Wellington ou un Napoléon. Il s'imaginait être au terminus est de ce chemin de fer, et jetant un regard à 3,000 milles vers l'ouest, il le voyait transporter des soldats, des canons, des voitures blindées, et tout le fourniment. Il n'est pas étonnant qu'il se soit embrouillé dans ses calculs. Parlant de ce projet il nous a dit :

> Mais il y a encore autre chose qui me porte à approuver ce projet.

Quel grand homme de guerre que le député de King, I.P.-E. !

> S'il arrive jamais—et cela n'arrivera jamais par notre faute—que nous soyons obligés de serrer nos rangs pour la défense de notre pays, de nos institutions et de nos lois, imaginons-nous quel sentiment de sécurité nous donnera

ce chemin de fer continental, s'étendant de la forteresse imprenable de Québec à l'est, jusqu'à une enceinte fortifiée sur l'océan Pacifique. Nos troupes——

Que pensez-vous de sa stratégie ? Il veut transporter nos soldats à 3,000 milles :

Nos troupes pourraient être facilement transportées de l'ouest à l'est ou de l'est à l'ouest et cantonnées à tout endroit intermédiaire que le danger pourrait menacer. Si jamais cette éventualité se présente, y a-t-il un seul homme au Canada qui regrettera cette contribution de 15 sous par année durant 14 ans, pour avoir la puissance et la sécurité que cette ligne de communication nous donnerait ?

Pendant que l'honorable député de King, I.P.-E., était pris de ce beau zèle militaire, dimanche soir à Montréal, l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) qui siège à ses côtés dans cette Chambre, dénonçait l'impérialisme, protestait contre l'emploi d'un seul sou des deniers du peuple pour contribuer à la défense impériale. Comment ces deux honorables députés peuvent-ils s'entendre pour appuyer le même gouvernement? L'honorable député de Labelle a presque déclaré que M. Chamberlain était un idiot et que le comte de Minto ne valait guère mieux. Pendant que l'honorable député de King, I.P.-E., veut construire ce chemin de fer pour des raisons stratégiques, pour relier la citadelle imprenable de Québec à une autre citadelle imprenable sur les côtes du Pacifique, pendant qu'il nous demande de consacrer des millions à la réalisation de ce projet impérial, son collègue et ami, l'honorable député de Labelle, ne veut pas qu'il soit dépensé un seul sou pour contribuer à la défense impériale. Ce sont là les partisans du gouvernement.

Je suppose que l'on s'attend toujours à ce qu'un député parle en faveur de la province qu'il représente. J'ai dit à peu près tout ce que j'avais à dire sur cette question d'une ligne transcontinentale et je répète que la population de l'Ile du Prince-Edouard s'attendra à recevoir un dédommagement quelconque du gouvernement fédéral. Il y a quelques jours j'ai eu l'honneur de proposer de relier l'Ile du Prince-Edouard avec le Grand-Tronc-Pacifique. Je suppose que le Grand-Tronc-Pacifique sera construit, car je n'espère pas que nos protestations convaincront le gouvernement de l'inutilité de ce chemin de fer. Ma première intention était d'obtenir que l'Ile du Prince-Edouard fût reliée avec ce réseau, si la chose était possible. Depuis des années, cette île a souffert du manque de communication en hiver. En été, les moyens ne lui manquent pas pour transporter ses produits et alimenter ses manufactures, mais quand la glace commence à se former dans le détroit de Northumberland, l'Ile du Prince-Edouard se trouve, jusqu'à un certain point, isolée du reste du monde.

En 1873, quand l'Ile du Prince-Edouard entra dans la Confédération, le gouvernement canadien s'engagea à maintenir des communications par bateau à vapeur entre l'île et la terre ferme. On a fait très peu d'efforts pour se conformer à cette partie du traité. Il est vrai que nous avons deux navires d'hiver, mais il y en a un qui se fait vieux et qu'il faudra remplacer bientôt. Le directeur général des Postes nous a dit que ce chemin de fer serait une route nationale qui unidait ensemble toutes les provinces du Canada et j'ai cru que le temps était arrivé pour l'Ile du Prince-Edouard de s'affirmer. Si on veut que ce chemin soit vraiment national, il ne faut pas que cette province soit laissée de côté.

J'ai demandé par un amendement au bill du Grand-Tronc-Pacifique, que la compagnie fasse l'acquisition de l'embranchement entre Sackville et le Cap-Tourmentin, construise un quai convenable à Carleton-Point, et fasse un service de bateau à vapeur entre Carleton-Point et le Cap-Tourmentin, pour relier le réseau de l'Ile du Prince-Edouard à ce grand réseau transcontinental.

Nous avons sur les côtes de l'Ile du Prince-Edouard des pêcheries très précieuses, mais ces richesses restent inexploitées fautet de moyen de communication avec la terre ferme. Nos jeunes gens sont obligés de s'expatrier à l'automne, pour aller travailler dans les chantiers du Maine ou du Nouveau-Brunswick. L'hiver dernier de grandes quantités de poissons gelés, prêts à être expédiées sur le marché américain, sont restées sur les quais de Georgetown jusqu'au mois d'avril parce que les navires du gouvernement étaient restés pris dans la glace. Nos pêcheurs ont perdu de $5,000 ou $6,000. Ils pétitionnèrent le gouvernement et lui demandèrent de les dédommager vu que cette perte provenait du manque de communication avec la terre ferme. J'espère encore que le gouvernement viendra à leur secours et remboursera ces braves gens qui se livrent à l'exploitation d'une industrie précieuse pour la province et pour tout le pays. Il ne faut pas s'étonner si notre population a diminué de 5 ou 6,000 depuis dix ans, puisque nos jeunes gens sont obligés, faute d'encouragement, d'aller gagner leur vie aux Etats-Unis?

J'ai été surpris de voir le ministre des Finances s'opposer à l'adoption de l'amendement que j'ai proposé. Quand il est venu dans l'Ile du Prince-Edouard il s'est montré très généreux. Il s'agissait alors de faire élire son candidat et il promettait toutes sortes de choses aux électeurs, mais quand on lui demande ici, de venir en aide à cette population, il oublie toutes ses promesses et ne veut rien faire. Mais j'ai été bien plus surpris encore, d'entendre l'honorable député de King, I.P.-E. (M. Hughes) déclarer qu'il n'était pas raisonnable de demander que la province fut reliée à la terre ferme ; que nous n'avions pas le droit de demander la construction d'un quai à Carleton-Point et d'exiger un service de bateaux à vapeur entre cet endroit et le Cap-Tourmentin. Alors ceux qui au nom de la province ont

négocié le traité d'union avec le Canada—le sénateur Hawthorne, l'honorable Alexander Laird, l'honorable James C. Pope, l'honorable George W. Howlan, l'honorable T. Heath Haviland, n'étaient donc pas des hommes raisonnables, quand ils exigeaient ce moyen de communication? J'ai presque honte de dire que l'honorable député de King combat ce projet, mais je ne puis faire autrement que de l'abandonner à la merci de ses électeurs.

J'ai aussi demandé la construction d'un troisième navire. Comme je l'ai dit, l'un des deux que nous avons a déjà maintenant 18 ans de service et il ne sera bientôt plus en état de continuer ses voyages, à moins de subir des réparations importantes. L'autre bateau, le "Minto," est meilleur, mais il nous en faudrait un troisième. La population de Summerside et de la partie ouest de l'île voudrait avoir un service à cet endroit. Nous ne voulons pas priver nos amis de l'est de leur service entre Pictou et Georgetown, mais nous demandons à ce que l'on maintienne aussi le service entre Summerside ou Carleton-Point et le Cap-Tourmentin. Cela ne peut pas se faire sans la construction d'un troisième navire.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a déclaré l'autre jour que le gouvernement n'avait pas l'intention de construire un troisième navire pour ce service. Mais aujourd'hui qu'il est question de dépenser des centaines de millions de dollars dans l'ouest du Canada, j'espère que l'on ne nous refusera pas cette légère faveur.

Il y a encore une autre question que je désire porter à la connaissance de la Chambre et surtout à la connaissance de l'honorable premier ministre et de son collègue l'honorable ministre des Travaux publics, que je vois assis à ses côtés. Je désirerais beaucoup la construction d'un embranchement depuis O'Leary Station, sur la ligne principale du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, jusqu'au littoral ouest de l'île. Il y a quelque temps, j'ai appris de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux que cette question était à l'étude. O'Leary Station n'est qu'à 12 milles du cap Wolfe, qui n'est lui-même qu'à 18 milles de la côte du Nouveau-Brunswick, au terminus du chemin de fer Kent-Northern, qui relie Richibouctou. Les propriétaires de cet embranchement me disent que si un chemin de fer était construit entre O'Leary Station et la côte, ils feraient voyager un navire en été, entre l'île et la terre ferme, ce qui nous donnerait une nouvelle communication avec l'Intercolonial.

Un autre embranchement dont nous avons besoin est celui qui partirait de Wiltshire, sur la ligne principale, et irait à Victoria Crapaud, sur la côte ouest de l'île. Il en faudrait un autre qui partirait de la ligne principale et irait jusqu'à New-London, sur la côte nord. Toutes ces parties du pays ont grandement besoin de nouvelles voies de communication.

Nous avons entendu plusieurs députés ministériels nous dire : vous commettez la même erreur que nous avons commise en 1880, lorsque nous nous sommes opposés à la construction du Pacifique Canadien ; vous n'avez pas profité de notre expérience, et en combattant ce projet, vous combattez les intérêts du pays. Je nie cela. Comme je l'ai déjà dit, le Pacifique Canadien était le premier chemin de fer qui eût jamais été construit dans le Nord-Ouest.

Dans le temps qu'on défrichait les plaines fertiles de ce pays il était du devoir de tout Canadien de prêter son concours au chemin de fer. Mais nous avons une autre proposition de la part de l'honorable chef de l'opposition, d'après laquelle on tirerait parti de l'Intercolonial, qui a coûté à ce pays $71,000,000 à $72,000,000 et qui se prolonge jusqu'à Montréal ; on le continuerait jusqu'à North-Bay sur le Pacifique Canadien, et jusqu'à la baie Georgienne ; à cet endroit et à Port-Arthur, on ferait les installations nécessaires pour faciliter le transbordement, attendu que de grandes quantités de blé et d'autres produits de l'ouest seraient transportées de là par eau ; on nationaliserait la partie du Pacifique Canadien qui s'étend le long de la rive nord du lac Supérieur pour en faire une artère ouverte à tous les chemins de fer. De cette manière, avec une dépense comparativement faible des fonds publics, vous mettrez les cultivateurs du Nord-Ouest en relation directe avec le peuple de l'est et vous ferez de Montréal et de Québec les ports d'été du Canada. Améliorez l'outillage de transbordement à Montréal aussi bien qu'à Québec. Faites-en autant à Saint-Jean et à Halifax comme ports d'hiver et de cette manière le Canada prendra son rang parmi les peuples du monde sans qu'il en coûte trop cher, mais n'engagez pas le crédit de notre pays pour faire cette dépense énorme quand nous avons de pareils avantages.

Je m'oppose à cette résolution et à la construction du chemin de fer pour les raisons suivantes : Le gouvernement n'a aucun mandat du peuple canadien pour construire ce chemin de fer. Il n'est pas autorisé par le peuple canadien à le construire, ni à dépenser ce gros montant de l'argent public dans ce but. S'il veut consulter le peuple du Canada, qu'il dissolve la Chambre et se présente devant le pays, et nous ne craignons pas de lui faire face sur cette question dans n'importe quel endroit du Canada. Je m'y oppose, parce qu'on n'a fait ni devis, ni arpentages, ni explorations. Vous ne connaisez rien des montagnes que vous aurez à percer, des rivières sur lesquelles vous aurez à construire des ponts, des vallées que vous aurez à traverser, en construisant ce chemin. Vous n'agissez pas comme des hommes d'affaires en vous lançant dans une entreprise de cette grandeur, sans avoir d'abord des estimations et des rapports par des ingénieurs compétents. Je m'oppose à cette mesure parce que la session de la Chambre s'est ouverte le 12 mars et qu'on a attendu jusqu'au 30 juillet pour la pré-

senter. On ne l'a pas présentée sous forme de consultation, pour connaître l'avis des membres de cette Chambre ; c'était un contrat en bonne et due forme liant et engageant le peuple du Canada. Je m'y oppose, parce que c'est le dernier coup de pied d'un gouvernement moribond. Qu'avons-nous vu depuis un an, depuis les derniers six mois? Deux des principaux membres de ce gouvernement ont remis leur portefeuille pour entrer dans les limbes de l'opposition. L'honorable député de la division Sainte-Marie, Montréal (M. Tarte) donna sa démission parce qu'il n'était pas d'accord avec ses collègues sur les grandes questions fiscales de ce pays, parce qu'il avait foi dans la protection des industries canadiennes, parce qu'il croyait que le Canada devait être aux Canadiens ; aussi fut-il forcé de renoncer à son poste et de quitter le gouvernement. L'honorable député de la division Sainte-Marie était à la tête d'un des départements les plus importants et on le considérait comme un des plus habiles parmi les ministres. On attribue même au premier ministre les paroles suivantes: "Ce qui n'est pas assez bon pour Tarte ne l'est pas assez pour moi." M. Tarte fut mis à la porte.

Peu de temps après l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), également à la tête d'un département important à cause de l'honnêteté de ses convictions, de son désir sincère de travailler dans l'intérêt du peuple canadien, sachant que ces intrigants—si je puis me servir de l'expression dans le sens parlementaire,—sachant que ce gouvernement, à la veille de succomber, devait avoir recours au Grand Tronc-Pacifique comme d'une planche de salut et essayer, au moyen de pots-de-vin et de promesses de toute sorte, de conserver encore quelques années le pouvoir, crut de son devoir d'honnête homme, d'homme à convictions fortes et désireux de protéger les intérêts du Canada, de renoncer à la position importante qu'il avait remplie d'une façon honorable. Je suis surpris que ces messieurs qui l'avaient élevé autrefois jusqu'aux nues aient commencé à le ravaler aussitôt après sa démission. Nos applaudissements adressés à l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux excitaient leurs murmures. Certainement nous l'avons aplaudi, et de ce côté nous sommes toujours prêts à applaudir un honnête homme et à lui rendre ce qui lui appartient. Si un homme, mu par des convictions sincères, croit de son devoir de renoncer à un poste lucratif et honorable pour redevenir simple député, je dis que ce côté-ci de la Chambre se fait honneur en l'applaudissant. Je ne crois pas devoir retenir plus longtemps votre attention et je termine.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HACKETT : Ecoutez ! écoutez ! dit mon honorable ami. J'ai peine à croire qu'il en désire davantage ; cependant je crois qu'il vaut mieux m'arrêter. Comme ancien membre de ce parlement et représentant d'une division électorale importante je sais que nous traversons un temps critique dans l'histoire de notre pays, que nos droits sont mis à l'enchère, qu'on se joue de nos libertés, que le gouvernement de ce pays impose au peuple du Canada une dépense énorme qui lui pèsera lourdement pendant plusieurs années ; je sais que le gouvernement, dans son contrat avec cette compagnie, accorde à celle-ci des franchises et des privilèges tellement grands, qu'on est tenté de se demander par qui le pays est gouverné, si c'est par le gouvernement du jour, par le peuple du Canada ou par le Grand Tronc-Pacifique. Je crois qu'il est de mon devoir de me lever dans cette enceinte—ce sera pour la dernière fois peut-être—et d'élever la voix contre ce que je crois être une mesure inique.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse) : M. l'Orateur, ce n'est pas sans une certaine hésitation que j'entreprends d'adresser la parole sur l'importante résolution qui a déjà fait le sujet d'un débat intéressant et prolongé. L'honorable député qui m'a précédé a cité de longs extraits du discours de l'honorable député de Burrard (M. Macpherson), discours plein de louanges à l'égard du Pacifique Canadien et de l'immense progrès qu'il a fait faire au pays. Est-il un seul député qui s'imagine qu'en construisant un autre chemin de fer transcontinental, on ne saurait s'attendre à d'aussi bons résultats qu'en promettait, il y a vingt ans, la construction de l'immense chemin de fer du Pacifique? L'honorable préopinant a ajouté qu'on ne connaît rien de la région que doit traverser le chemin de fer projeté. J'espère qu'avant de terminer ce discours j'aurai convaincu l'honorable député lui-même que cette région est loin d'être ignorée. Il nous a dit également que les cultivateurs n'ont pas d'argent à jeter à l'eau, insinuant par là, je suppose, que la construction de ce chemin aura pour effet de les appauvrir. Représentant d'un comté rural, je sais tout aussi bien que lui que les cultivateurs sont trop intelligents pour sacrifier ainsi leurs deniers ; mais je n'en ai jamais connu un seul qui eût refusé de faire un placement de 50 cents qui aurait pu lui rapporter cinq dollars Cette entreprise, bien qu'elle ne se prête guère à la comparaison, sera aussi immensément avantageuse au Canada. Il a également cité des passages du discours de l'honorable député de King, I. P.-E. (M. Hughes), où ce dernier dit ce qu'il pense de l'importance de ce chemin au point de vue militaire. Je n'avais pas l'intention de traiter ce point-là, mais les paroles de l'honorable député (M. Hackett) m'ont rappelé une conversation que j'eus à Québec l'hiver dernier, au sujet du Trans-Canada, avec un Américain, un ingénieur militaire. Il me représenta qu'en traversant la partie nord du pays, le Trans-Canada serait très utile en temps de guerre. Advenant une guerre entre notre pays et le vôtre, dit-il, il suffirait à un petit peloton de

oldats de traverser le lac Supérieur, de aire sauter les ponts du Pacifique Canadien la baie de Jackfish et à la baie du Héron, ur les bords du lac, pour nous assurer la ossession du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Voilà le point faible de votre ays, il se trouverait dans l'état d'un homme qui l'on aurait brisé les reins, la partie aible du corps humain. La construction de e chemin de fer sera des plus avantageuses u Canada au point de vue militaire. Il assera loin au nord du lac Supérieur et ser- ira très bien au transport des troupes, le as échéant. L'honorable député (M. Hac- ett) a aussi parlé du discours prononcé hier Montréal par l'honorable député de La- elle (M. Bourassa) au sujet de la défense le l'empire. Je n'ai pas à défendre ici l'ho- orable député de Labelle, il est capable de oir lui-même à sa propre défense ; d'ail- eurs, je ne partage pas toutes ses opinions. Mais il est un point sur lequel nous sommes l'accord : Je crois sincèrement que le Canada erait beaucoup mieux de consacrer son rgent au développement de ses ressources t à la construction de chemins de fer comme elui-ci, que de participer à toutes les guer- es de la Grande-Bretagne et de gaspiller insi ses ressources et ses forces.

L'honorable député de Prince-ouest (M. Hackett) demande instamment que l'on onstruise de nouveaux embranchements de hemin de fer dans l'Ile du Prince-Edouard. Je sais combien cette province est impor- ante, c'est un paradis terrestre, non seule- ment à cause de la fertilité de son sol, mais à cause des améliorations que sa po- ulation intelligente et énergique y a fai- es. Mais je crois qu'en étudiant l'histoire le l'administration des chemins de fer dans ette partie du pays, on finirait par trouver a demande de mon honorable ami assez peu fondée, au moins sous un certain rap- port. En effet, si l'on songe que les che- mins de fer de l'Ile du Prince-Edouard oûtent au pays 35 pour 100 de plus qu'ils ne lui rapportent, on a déjà là de quoi ré- futer les arguments favorables à la natio- nalisation des chemins de fer et à leur administration par l'Etat. Voilà tout ce qui m'a frappé dans le discours prononcé par l'honorable député qui m'a précédé.

Parmi les discours qu'on a faits jusqu'ici sur cette question, il en est de très inté- ressants et de très instructifs, mais certains autres, trop longs, ont eu pour effet de fa- tiguer la députation et étaient de nature à l'induire en erreur, pour ne pas dire plus. Cependant, je crois que la longue durée de ce débat est éminemment susceptible de favoriser le gouvernement. L'entreprise dont il s'agit est immense et le peuple en comprend de mieux en mieux l'importance et la nécessité. M. l'Orateur, je serai bref, car j'entends limiter mes remarques à ce qui concerne ma province et aux points qui me sont le plus familiers. Les hono- rables députés de la droite qui connaissent mieux les autres parties du pays intéres- sées à la construction de ce chemin de fer transcontinental en ont exposé d'une façon détaillée les besoins et les exigences. Quant au contrat intervenu entre le gouvernement et le Grand Tronc-Pacifique, tout ce que j'en pourrais dire, au point de vue légal, ne saurait y jeter plus de lumière que les explications si franches et si nettes qu'il nous a été donné d'entendre de la bouche de meilleurs jurisconsultes que la députa- tion compte dans ses rangs. Je dirai ce- pendant que depuis l'automne dernier j'ai consacré une bonne partie de mon temps à étudier des cartes géographiques et à lire des rapports de toutes sortes concernant la partie nord de notre vaste et riche pays. J'ai aussi eu l'avantage de faire, l'hiver dernier, un voyage aussi intéressant qu'a- gréable à travers le Manitoba, les Terri- toires du Nord-Ouest et la Colombie An- glaise. Dans les principales villes de ces provinces, j'ai adressé la parole, en faveur de la Compagnie du Trans-Canada, à plu- sieurs assemblées auxquelles assistaient les principaux hommes d'affaires de ces en- droits. Je suis surpris d'entendre dire par certains députés de la gauche que le gou- vernement agit avec trop de précipitation, que dans aucune partie du pays on n'a fait voir qu'on désirait la construction de ce nouveau chemin de fer transcontinental et que le peuple ne connait rien de l'immense région qu'il doit traverser. Les principaux journaux du pays ont publié à pleines colon- nes les descriptions les plus minutieuses de la vaste et magnifique région que ce chemin est destiné à développer.

A l'heure qu'il est, il n'y a, pour ainsi dire, pas un seul Canadien qui ne connaisse à fond le nord, partie si importante de son pays. La Compagnie du Trans-Canada a distribué à elle seule des milliers d'exem- plaires, de prospectus et de rapports conte- nant des études topographiques et faisant voir les ressources d'une grande partie de la région qui doit servir à alimenter le chemin de fer dont on projette actuellement la cons- truction. Les promoteurs du Trans-Canada ont bien mérité du pays en travaillant ainsi à faire connaître cette région ; ils ont em- ployé des sommes considérables à faire faire d'importants travaux d'arpentage, ils ont consacré beaucoup de temps à recueillir de nombreux et précieux renseignements et ont publié une très intéressante compilation de rapports d'ingénieurs, de missionnaires, d'explorateurs et de fonctionnaires de la Compagnie de la baie d'Hudson. Cet ouvra- ge accompagné de cartes géographiques et de dessins faits par un de nos meilleurs in- génieurs, porteur d'un diplôme du collège militaire Royal et n'ayant de supérieur en fait de construction de chemins de fer que sir Percy Girouard, a été distribué gratuite- ment par milliers d'exemplaires. Il faut leur tenir compte d'avoir frayé la voie à une entreprise qui attire aujourd'hui l'at- tention du peuple canadien et même de l'univers entier. Bien que sa population soit

encore peu nombreuse, le Canada va de l'avant à coup sûr et à très grandes enjambées. Je persiste à croire que lorsqu'on aura fini de construire ce nouveau chemin de fer, on éprouvera le besoin de le raccourcir en construisant une autre ligne au nord du lac Winnipeg, et que la population du nord de la Saskatchewan, du nord de l'Alberta et du sud de l'Athabasca exigera, qu'au lieu de cette immense courbe de 300 milles vers le sud on lui donne un autre chemin de fer et qu'on le fasse passer là où devait passer le Trans-Canada.

On a dit dans cette enceinte et en dehors, que la Compagnie du Trans-Canada avait vendu ses intérêts au Grand-Tronc-Pacifique. C'est ce que je nie absolument. Il devrait suffire de connaître les noms des promoteurs et des actionnaires de cette compagnie pour renoncer à l'idée de faire des déclarations si ridicules et si mal fondées. La Compagnie du Trans-Canada reste toujours convaincue du mérite de son projet et elle espère qu'il se réalisera bientôt. Je me permettrai de citer quelques mots du gérant intérimaire de cette compagnie, du gérant du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean et de l'ancien gérant du chemin de fer du Grand-Nord aujourd'hui possédé par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. M. J. G. Scott est reconnu de tous comme une autorité en fait de chemins de fer et je ne crains pas de le comparer, sous ce rapport, à l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). La semaine dernière, dans une interview, un reporter du "Chronicle," de Québec, demanda à M. Scott ce qu'il pensait du Grand-Tronc-Pacifique. Je citerai sa réponse à cette question, que je trouve dans le "Daily Telegraph', de Québec, en date du 10 août :

M. Scott n'a pas voulu dire ce qu'il pensait de l'aide accordée au Grand Tronc par le gouvernement, mais il a avoué que si les directeurs du Trans-Canada étaient grandement désappointés de ce qu'on eût préféré une autre ligne à la leur qu'ils croyaient la plus courte et la plus avantageuse, il ne pouvait cependant, quant à lui, refuser d'admettre que la partie du chemin à être construite par le gouvernement entre Québec et Winnipeg serait très avantageuse à cette ville, surtout si on la faisait passer sur un terrain égal.

Puis, M. Scott dit ce qu'il pense de la possibilité de transporter le grain entièrement par chemin de fer, et son opinion sur ce point peut se comparer avec avantage à celle de n'importe quelle autorité qui fasse partie de la députation :

Bien que certaines gens très versés en ces matières soient d'avis qu'une route terrestre ne saurait concurrencer la voie des grands lacs et des canaux pour le transport du grain du Nord-ouest, je suis convaincu que si le gouvernement fait passer ce chemin de fer sur un terrain uni et qui n'ait pas de pentes de plus de trente pieds au mille, non seulement il pourra lutter contre la route fluviale, mais il aura bientôt fait réduire les prix de transport dans une grande proportion, et assuré au cultivateur de l'ouest une économie considérable. On paraît oublier que la voie fluviale n'est ouverte que durant les deux mois qui suivent le temps de la moisson, tandis qu'un chemin de fer se prête à la circulation toute l'année. On ne songe pas non plus que si un navire tirant 18 pieds d'eau et chargé de 7,000 tonnes de grain peut se rendre de Duluth ou de Fort William à Buffalo ou à Parry Sound, il ne saurait atteindre Montréal ni Québec, parce qu'il tirerait 4 pieds de trop et porterait 2,000 tonnes de trop pour pouvoir passer dans les canaux de Welland et du Saint-Laurent. Voilà ce qui rend dispendieuse la route fluviale conduisant aux ports du Saint-Laurent. Si l'on ajoute à cela les frais de transport par chemin de fer, de l'intérieur au lac Supérieur, et les frais d'élévation et de transbordement, on voit tout de suite qu'un chemin de fer à pentes douces peut lutter avantageusement contre la voie fluviale pour le transport des marchandises.

Voilà une opinion très importante de la part d'un homme qui fait autorité en matière de chemins de fer au Canada.

Au cours de ce débat, les honorables députés de la gauche ont dit beaucoup de choses qu'ils auraient pu taire. Si le fanatisme n'a pas éteint chez eux toute pudeur, ils rougiront dans quelques années en lisant ce qu'ils auront dit, dans cette circonstance, d'une région dont ils avouent ne rien connaître. Comment se fait-il que ces messieurs qui, en fin de compte, occupent des positions responsables, puissent s'oublier, pour le simple amour de leur parti, jusqu'à se permettre des affirmations si absurdes et si ridicules? L'amour-propre, le souci de conserver l'estime de leurs concitoyens, la dignité du parlement et le respect de leurs commettants auraient dû être plus que suffisants pour les empêcher de se signaler ainsi par l'extravagance et la mauvaise foi.

M. l'Orateur, je vais maintenant, au moyen de certains faits et de certains chiffres, m'appliquer à réfuter quelques-uns des arguments fort boiteux, invoqués par les honorables députés de la gauche en faveur de leurs thèses. Je m'occuperai d'abord de l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes). S'il faut en croire son autobiographie, il embrassa un jour la carrière de l'enseignement et consacra plusieurs années de sa vie au développement de ses muscles et à l'entraînement physique. Voici ce qu'il dit lui-même :

Comme professeur d'histoire, de langues et de littérature, j'eus décidément du succès. Il n'est pas un professeur dont les élèves aient brillé autant ou soient parvenus à des positions plus élevées que les miens, il n'en est pas un qui soit mieux apprécié ou que ses élèves aient mieux aimé que moi.....Mes succès athlétiques et politiques, mes succès comme éducateur, historien, géographe ou artisan du développement des chemins de fer n'ont pas été le résultat du hasard ou d'une audace aveugle. La tête, le cœur, les nerfs et les muscles, tout cela fut mis à contribution et judicieusement combiné.

Si, dans ce temps-là, il ne connaissait pas mieux qu'aujourd'hui la géographie du pays qu'il devrait aimer et connaître, je plains les élèves qu'il a formés. Il est vrai, cependant, que mon honorable ami, ainsi que

d'autres députés de la gauche, originaires de la province à laquelle on donne le nom de province-étendard du Canada, ne croit pas qu'il vaille la peine de rien lire au sujet de cette partie du pays qu'il semble mépriser souverainement et qui s'appelle la province de Québec.

Il est fort évident que ce qui leur fait le plus de peine au sujet du nouveau chemin de fer, c'est qu'il va faire du bien aux vieux cantons et villages de la province de Québec et qu'il va favoriser cette province dans une très large mesure en en ouvrant une nouvelle partie à la colonisation et au commerce. Ils aimeraient mieux voir régner la solitude à jamais dans le nord d'Ontario que de voir la province de Québec profiter de cette nouvelle entreprise. Il est facile de deviner que si le Grand-Tronc-Pacifique était parti de Gravenhurst ou de North-Bay, ils auraient approuvé ce projet à l'unanimité, car ils ne peuvent consentir à ce que Québec et les provinces maritimes bénéficient de cette politique immédiatement et dans une large mesure.

Vu son entraînement physique et la haute opinion qu'il a de lui-même, il me sera assez difficile de suivre l'honorable député de Victoria-nord ; il traverse la province de Québec en sautant par-dessus les Alleghanys et s'en va construire un chemin de fer qu'il appuie sur les différents sommets de ces montagnes sans rien mettre dans les intervalles pour assurer la solidité de l'œuvre. Dans les descriptions qu'il fait de la région, il fait si souvent entrer les mots " air line ", qu'on croirait le voir construire un chemin de fer à air, avec machine volante. En parcourant l'édition non revisée des Débats, je vois qu'il a jugé prudent d'éliminer de son discours certains chiffres qu'il avait cités comme représentant les distances entre certains points de l'Intercolonial, et certains autres points imaginaires de la nouvelle ligne. Il a dit que le point de départ de la route centrale décrite par l'honorable ministre des Finances est à huit milles de Trois-Pistoles, lorsque, de fait, Trois-Pistoles est, en droite ligne, à 44 milles du point le plus rapproché de ce nouveau chemin de fer. Puis il nous dit ce qu'est, d'après lui, la ligne frontière des comtés de Témiscouata, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Bellechasse et Lévis.

Les chiffres que je vais citer serviront à corroborer la déclaration faite par le ministre des Finances concernant la véritable distance qu'aurait à franchir un chemin de fer pour réunir les points les plus rapprochés de l'Intercolonial, des points de la nouvelle ligne qui seraient probablement situés dans la direction du sud :

	Milles.
Distance de la Rivière-du-Loup	25
Distance de Saint-Paschal	17
Distance de Sainte-Anne	17
Distance de Saint-Jean-Port-Joly	25
Distance de L'Islet	25
Distance de Montmagny	20
Distance de Saint-Valier	25
Distance de Saint-Anselme	20

Toutes les stations desservies par l'Intercolonial, à l'exception de la dernière, située sur le parcours du Québec Central, sont les plus raprochées du chemin de fer projeté. Voilà pour la question de savoir si ce chemin sera parallèle à l'Intercolonial.

En nous disant l'attitude des différents sommets de la chaîne de montagnes derrière laquelle doit passer le nouveau chemin, l'honorable député de Victoria-nord nous a dit qu'il profitait de cette occasion pour tirer des rapports officiels de la commission géologique des Etats-Unis une description topographique de notre pays. La députation voudra bien se rappeler que ces deux chaînes de montagnes entre lesquelles s'étend une vallée presque sans interruption, traversent de l'ouest à l'est cette partie de la province de Québec, mais que l'honorable député de Victoria a malheureusement fait erreur en voulant nous faire prendre des sommets pour des défilés. Ce qui fait l'objet de sa description, ce sont des chaînons de ces montagnes, chaînons qui les traversent à différents endroits, du nord au sud et du sud au nord. Voici quelle altitude il donne aux sommets :

	Altitude. Pieds.
Woodbridge	1,878
Rivière Verte	2,231
Painchaud Centre	1,936
Chapais	1,868
Garneau	1,898
Patton	1,720
Montmagny	1,727
Canton Roux	2,358
Canton Roux	1,972
Canton Ware	1,995

Je me suis borné à citer ce que l'honorable député a mentionné. On peut voir appendu au mur de la sale du comité des chemins de fer un tracé de toute la route ; c'est l'œuvre de M. Hoare, ingénieur éminent. En suivant ce tracé, le chemin de fer n'aura pas à franchir l'altitude de plus de 1,450 pieds. C'est le rapport d'un arpenteur américain que l'honorable député a cité ; je le regrette, car il y a des ingénieurs canadiens qui ont fait des rapports sur ce pays, et s'il s'était donné la peine de les lire, il aurait jugé plus satisfaisant pour le pays, pour la députation et pour lui-même de les citer.

M. l'Orateur, j'avais pensé que l'honorable député s'abstiendrait de parler de la construction de l'embranchement de Saint-Charles, sur l'Intercolonial ; ce qu'elle a coûté est une tache odieuse à la mémoire de l'ancien gouvernement. Les deux millions de dollars qu'on a payés pour la construction de cet embranchement ne s'expliquent pas par les difficultés de construction qu'on a rencontrées, mais par les prix exorbitants qu'on a donnés aux amis du parti pour se faire céder les droits de passage. Je me demande pourquoi l'honorable député de Victoria-nord s'est servi du rapport d'un ingénieur américain, lorsque de bons ingénieurs canadiens ont fait tant d'autres levés topographiques de cette partie-là de la province,

depuis la frontière du Nouveau-Brunswick jusqu'à la jonction de la Chaudière.

L'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a parlé d'un de ces rapports faits par M. Davy. Il s'en est inspiré pour exagérer les difficultés que présentera au gouvernement la nouvelle ligne. L'honorable député de Westmoreland (M. Emerson) a établi clairement que la ligne tracée par M. Davy représentait une diagonale et n'avait aucunement rapport au nouveau projet. Puis il a parlé de la ligne tirée par M. Crawford, à partir de la rivière Ouelle ; elle est semblable à la précédente et sujette à la même objection. Les seules explorations et les seuls tracés qui soient vraiment dignes d'attention, sont ceux que M. Têtu a faits en 1889 et en 1890, et celui que M. Hoare lui-même a fait en 1891. Ils ont rapport aux territoires compris entre la rivière Saint-François, N.-B., et Saint-Anselme, dans le comté de Dorchester. Je m'arrêterai plus particulièrement à ces deux derniers. J'ajouterai qu'il s'est fait deux autres explorations dont l'une par M. Sullivan, à partir de Sainte-Claire, dans le comté de Dorchester, et l'autre par M. Light, à partir d'un point situé à 4 milles à l'ouest de la station de Saint-Charles, sur l'Intercolonial. Tous ces levés et toutes ces explorations se croisent à un point donné.

Pour mieux faire comprendre au peuple ce point particulier de l'entreprise, et pour faire voir combien elle est possible et praticable, je citerai la page 29 du rapport de M. Têtu qui fait partie du rapport général du commissaire des Travaux publics de la province de Québec, pour l'année 1891. Voici les instructions que reçut M. Têtu de l'honorable Pierre Garneau, commissaire des Travaux publics, avant de commencer son exploration:

Monsieur,—Une partie des renseignements requis par le rapport du comité de l'agriculture, etc., adopté par l'assemblée du 14 juin 1886 étant déjà en la possession du département des terres de la Couronne——

On voudra bien remarquer que ce rapport a été adopté après un débat intéressant et prolongé auquel prirent part quinze ou vingt membres de la législature de Québec.

—l'exploration que vous avez été chargé de faire, par lettre du 31 août dernier, doit avoir pour objet principal de découvrir un tracé facile pour l'établissement d'un chemin de fer et de préparer un état du niveau qu'il y a de Saint-Anselme au lac Etchemin, et du lac Etchemin à la frontière, en passant par Sainte-Justine. Vous aurez aussi à explorer depuis le lac Etchemin en allant vers le nord-est, jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick.

En préparant ces données au point de vue de la construction éventuelle d'un chemin de fer, c'est-à-dire en tenant compte des pentes et des courbes qu'il faut aplanir ou éviter, etc., etc., vous prendrez note de vos observations par rapport à la valeur du sol et aux différentes essences forestières dont il vous arrivera de constater l'existence pendant votre expédition.

M. TALBOT.

Si vous trouvez des indices de dépôts de minérai, vous en prendrez également note, et vous remporterez des échantillons, que vous déposerez au département des Travaux publics.

On le voit, ces instructions étaient très claires et on les donnait dans le seul but de découvrir s'il y avait moyen de construire un chemin de fer dans cette partie même du pays. Je lirai quelques extraits pertinents à la question ; je les prends dans le rapport de M. Têtu ; ils sont aussi courts que possible. M. Têtu a fait trois différents levés topographiques et trois différents rapports. Voici ce que je trouve dans ses observations générales concernant cette partie-là du pays :

Sol.—Dans ces cantons le sol est excessivement fertile et propre à l'agriculture, les forêts sont remplies de bois marchand, tandis que la plus grande partie de la terre comprise dans mes tableaux est plutôt rocheuse, parce qu'elle est située dans le voisinage des montagnes.

Pente.—Bien que les montagnes m'aient parfois obligé à faire des détours, j'ai toujours trouvé que la pente était douce ; de fait, elle n'a jamais excédé un pied par cent pieds, à l'exception d'un demi mille où j'ai trouvé qu'elle était d'un pied et demi par cent pieds.

Il continue sa description à compter du premier mille, donnant une idée générale du pays, dont il parle en termes très favorables jusqu'à ce qu'il soit arrivé à la partie comprise entre le 85e et le 100e mille, et dont il dit :

A cet endroit, je me trouve à 1,450 pieds au-dessus du niveau de la mer, dans une région de montagnes, mais le chemin que j'ai suivi passe dans une vallée fertile, bien boisée d'érables, de bouleaux, etc., et traversée par de nombreux petits courants d'eau, qui sont tributaires du lac.

Du 85ème au 100ème mille, j'ai suivi la vallée de la rivière Noire, dans laquelle se déversent les eaux du lac au Violon, sur une distance d'environ 10 milles, en me tenant toujours sur le versant nord de la côte. La disposition du terrain m'a permis, à cet endroit, de continuer ma route presque en droite ligne sur une distance de 15 milles, à travers une épaisse forêt d'épinettes de fortes dimensions, et où l'on apercevait une faible quantité de pins. De chaque côté de ces terrains élevés, il y a de magnifiques forêts d'érables.

Voilà une description générale de cette partie du pays traversée sur une distance de plus de 130 milles par cette ligne qui s'étend de la rivière Etchemin au lac du Loup où la rivière du Loup prend sa source. C'est là que se sont arrêtés les travaux de M. Têtu, et c'est là qu'il a rencontré M. Hoare. Voici les renseignements donnés par M. Hoare en 1890 dans sa lettre à l'honorable M. Garneau :

Québec, 24 août 1891.

Honorable P. Garneau,
Commissaire des Travaux publics,
Québec.

Monsieur,—Conformément à votre lettre du 29 septembre 1890, où vous me donnez des instructions pour le parachèvement des travaux d'exploration autorisés par la législature et

ayant pour objet de faire établir la possibilité de construire un chemin de fer à travers les comtés de Lévis, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Kamouraska, etc., j'ai fait, ainsi que j'ai l'honneur de vous en informer, des levés et des plans relatifs à tout ce qui est compris dans les quatre paragraphes de votre lettre où vous me donnez ces instructions, et j'ai aussi l'honneur de faire le rapport suivant concernant chaque paragraphe et selon l'ordre dans lequel les travaux se sont faits sur place :—

Un chemin de fer situé de façon à répondre seulement aux exigences de la région qu'il traverse, sans égards à l'importance qu'il pourrait prendre en se reliant à un chemin important qui s'étendrait d'une extrémité à l'autre, ne saurait être aussi prospère, à moins que le trafic local ne fût considérable. C'est à ce point de vue que les relevés se sont faits. On pourrait construire, à un prix raisonnable, un chemin de fer qui s'étendrait de la vallée d'Etchemin jusqu'à la frontière ; et il n'y aurait pas de ponts très considérables à construire, le plus long serait celui qui traverserait la rivière Abénakis et il n'aurait qu'une arche de cent pieds. Le pont qui traverserait la rivière Etchemin en amont de Standon aurait une arche moindre que celle-là. Les autres courants sont peu nombreux et on peut y jeter des ponts qui seraient peu dispendieux, parce qu'ils n'auraient que des arches de 30 à 40 pieds. Depuis Saint-Anselme jusqu'au sommet, le terrain s'élève graduellement le long de la rivière Etchemin et de ses tributaires. On atteint le sommet à la tête du lac Etchemin, à 38 milles et demi de Saint-Anselme, à une hauteur de 762 pieds au-dessus du Québec-Central à Saint-Anselme, ou de 962 pieds au-dessus de l'Intercolonial à Saint-Henri. Jusqu'à la frontière, la rampe est très douce. Les rampes les plus élevées sont de 49 pieds au mille, mais on pourrait les réduire à 40 pieds sans qu'il en coûtât beaucoup plus.

Je suis parti de la ligne de la vallée d'Etchemin, à 8 milles au sud de Saint-Anselme et à un demi mille de la rive nord de la rivière Abénakis, en suivant le même côté de cette vallée jusqu'au lac Vert et traversant de là sur le côté opposé et suivant la rive sud de ce lac jusqu'au lac Godbout, puis le bras nord-ouest de la rive du Sud jusqu'à la tête de cette rivière, et traversant de là jusqu'à la rivière aux Pins où j'ai rencontré le tracé que M. Light a fait de la ligne courte ; continuant à m'avancer dans la direction du chemin Taché, je me suis rendu jusqu'au tracé fait par M. Têtu, près du lac Boilard, à 40 milles de Saint-Anselme. Ce tracé traversait les paroisses en partie colonisées de Notre-Dame de Buckland, de Saint-Philémon, de Saint-Damien et de Saint-Paul de Montmagny, passant près de l'église de cette dernière paroisse, à 20 milles de l'embouchure de la rivière Abénakis.

Voilà ce que dit M. Hoare après avoir parcouru le même territoire que M. Têtu avait parcouru lui-même deux ans auparavant.

Je citerai maintenant ce qu'il dit de la route reliant le tracé de M. Têtu au chemin de fer de Témiscouata :

La ligne suit la vallée du Cabano jusqu'à la tête du lac Long, puis la vallée de Saint-François jusqu'au pied du lac Pohenegomook, et passe, à un certain endroit, tout près de la frontière des Etats-Unis. Jusqu'ici, la ligne est excellente sous le rapport des rampes et de l'alignement, le terrain s'élevant si graduellement, que pas une rampe ne devra avoir plus de 53 pieds au mille.

Voilà pour la partie la plus accidentée de cette région dont une carte géographique que j'ai ici fait voir les montagnes orientées dans la direction du nord et du sud, de chaque côté du lac Pohenegomook. Il dit plus loin :

Bien que la ligne dont on a ainsi fait le tracé n'ait pas tous les avantages d'une route qui irait d'une extrémité à l'autre, grâce à sa situation elle se prêterait admirablement à la colonisation et aurait certainement une part du trafic venant de l'extérieur.

Puis il ajoute :

Il faudrait des relevés plus précis par rapport à la ligne de la rivière Noire pour qu'on fût en état de décider d'une façon plus exacte qu'elle serait la meilleure route d'une extrémité à l'autre et au point de vue de la colonisation en même temps.

Voilà donc les rapports de deux arpenteurs de première classe. Ces rapports sont très complets et ils étaient à la disposition de mon honorable ami de Victoria-nord ; s'il les avait lus, il se serait épargné la peine de faire venir des Etats-Unis des rapports d'arpenteurs américains.

Voici les chiffres de M. Hoare indiquant la distance qu'il y a entre Edmundston et la station de la Chaudière : De ce dernier endroit par l'Intercolonial et le Québec-Central, par Saint-Anselme, 207½ milles ; du même endroit encore, par l'Intercolonial et en passant par Saint-Charles, 202½ milles ; de Lévis par l'Intercolonial et le Québec-Central, par Saint-Anselme, 290½ miles; de Lévis, par l'Intercolonial à Saint-Charles, 205½ milles ; de la Chaudière, par l'Intercolonial et le Québec-Central, par la vallée d'Etchemin, en traversant l'Etat du Maine et en rejoignant l'embranchement de Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, 190 milles ; de la Chaudière, en ligne directe, 186 milles. Voilà le tracé dont je veux parler. De la Chaudière à Edmundston, par l'Intercolonial et le chemin de fer de la Rivière-du-Loup et de Témiscouata, il y a 199 milles. C'est le tracé dont l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a parlé. Telles sont les distances qui séparent Edmundston et la Chaudière, d'après les rapports de nos meilleurs ingénieurs qui ont fait un relevé complet de toute cette région.

A une heure la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

M. O. E. TALBOT : M. l'Orateur, lors de la suspension de la séance, je venais de parler des renseignements que nous avons par rapport à la région que doit traverser la ligne de Québec à Moncton, et des rapports qu'on a faits concernant cete région-là. J'ai cité, entre autres, celui de M. O'Sullivan, géographe, ingénieur et explorateur éminent

dont l'autorité est reconnue même par la Société royale de géographie d'Angleterre. Voici ce qu'il dit au sujet d'une route qui passerait au sud de la deuxième chaîne de montagnes, entre la frontière du Maine et les différents comtés que j'ai déjà mentionnés :

Cette ligne donnerait accès à la vaste étendu de terres cultivables et bien boisées qui se trouve dans les comtés de Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska, et en passant au confluent des rivières Saint-Jean et Saint-François, elle assurerait au marché canadien et au port de Québec le bénéfice de la richesse forestière de 3,000 milles carrés du territoire américain, qui a aujourd'hui pour débouché les rivières Saint-Jean et Allaguash. La distance de Québec à Edmundston par cette route serait de 156 milles, soit 30 milles de moins que par la vallée de l'Etchemin ; mais le sommet de cette dernière route étant de 500 pieds moins élevé et les pentes étant plus douces, ces deux avantages constitueraient une compensation de la distance.

Il est donc évident que toutes les parties de cette région ont été bien explorées, qu'on en a fait des relevés topographiques complets et que sauf peut-être pour ce qui est de la localisation définitive de la route, nous avons maintenant des données suffisantes pour dire que, dans tous les cas, on peut facilement construire ce chemin en entier depuis la province de Québec jusqu'aux confins du Nouveau-Brunswick.

Afin de faire voir à la Chambre le progrès de la colonisation et de l'agriculture de chaque côté et sur tout le parcours de la ligne qu'on se propose de construire, je dirai quelle est, d'après le dernier recensement, la population des différentes paroisses à être desservies par ce chemin et qui sont actuellement privées de communications par chemin de fer.

	Population.
Comté de Lévis—	
Saint-Jean Chrysostôme	1,756
Saint-Lambert	1,280
Dorchester—	
Saint-Malachie	1,372
Saint-Léon de Standon	1,674
Sainte-Justine	959
Sainte-Claire	1,758
Saint-Edouard de Frampton	1,935
Sainte-Germaine d'Etchemin	1,587
Saint-Isidore	1,766
Bellechasse—	
Notre-Dame de Buckland	1,069
Saint-Cajetan d'Armagh	1,741
Saint-Magloire	1,367
Saint-Damien	1,174
Saint-Philémon	968
Saint-Camille	300
Montmagny—	
Saint-Paul de Montmagny	1,612
Notre-Dame du Rosaire	661
L'Islet—	
Saint-Cyrille et Saint-Marcel	1,656
Sainte-Perpétue	676
Saint-Pamphile	1,307

Dans l'état actuel, M. l'Orateur, les habitants de ces municipalités ont à parcourir en voiture une distance de 30 à 45 milles pour se rendre à la gare de l'Intercolonial, la plus rapprochée. Je n'ennuierai pas la Chambre avec d'autres chiffres sur la population de ces localités, mais les mêmes remarques sont applicables aux comtés de Kamouraska et Témiscouata. Le ministre de l'Intérieur, dans le remarquable discours prononcé l'autre jour dans cette Chambre, a exprimé sa surprise de ce que ces gens qui, depuis 30 ans, demandent un chemin de fer, ne se soient pas soulevés depuis longtemps contre un pareil état de choses. La population entière de ces endroits a signé des requêtes ; les conseils municipaux et des comtés ont adopté des résolutions pour demander la construction de ce chemin de fer. Moi-même j'en ai transmis un grand nombre au département des Chemins de fer, mais on s'est contenté de les mettre de côté ou de les jeter au panier, puisque rien n'a été fait. Les députés des autres comtés ont aussi fait des demandes pressantes ; mais on leur disait pour toute réponse qu'une nouvelle ligne ferait dommage à l'Intercolonial. Après tout, l'Intercolonial n'est qu'une ligne locale, mais qui devrait être prolongée et étendue pour satisfaire les besoins de la population entière. Pourquoi ne suivrait-on pas le conseil pratique et sensé de mon honorable confrère le député de Bonaventure (M. Marcil) dans son admirable discours de vendredi, de faire traverser toute la péninsule gaspésienne, une des régions les plus belles et les plus ferties de la province de Québec, a l'Intercolonial? Pourquoi ne construirait-on pas un embranchement le long du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Sainte-Anne des Monts? Dans ces deux parties du pays nous avons des municipalités rurales bien établies et qui procureraient du trafic en abondance ; aussi je ne comprends pas pourquoi l'Intercolonial ne prolonge pas sa ligne à travers cette partie de la province. J'ai bonne mémoire que, devant le comité des chemins de fer, il y a deux ans, lorsqu'il était question de la charte du chemin de fer de Gaspé et Nord-Ouest, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) s'opposa avec vigueur à la demande, en entonnant la vieille chanson qu'il ne fallait pas toucher à l'Intercolonial. Nous apportions des preuves que le chemin de fer Intercolonial n'aurait pas à souffrir de cette construction ; tout au contraire, qu'elle lui apporterait des revenus, mais on ne voulait pas nous écouter, et rien ne fut fait.

Avec votre permission, M. l'Orateur, je quitterai la rive sud du Saint-Laurent pour traverser le pont à Québec et me rendre dans le nord de la province de Québec. Permettez-moi cependant de m'arrêter quelques instants dans la ville historique de Champlain et de dire quelques mots des avantages de son pont comme lieu d'embarquement. Vous m'excuserez bien si j'ai des préférences pour cette ville. Québec, si richement partagée sous le rapport des beautés naturelles, touche de près au cœur de tous les citoyens de la province de Québec. Qu'il me soit permis de citer les admirables paro-

les de M. O'Sullivan sur les avantages de Québec comme port d'expédition. Elles sont extraites d'un rapport sur les explorations entre le lac Saint-Jean et la baie James en 1898. Voici ce que dit M. Henry O'Sullivan :

Québec a été destiné par la nature à devenir le grand port commercial entre l'Europe et l'Amérique du Nord, même jusqu'à San Francisco, la distance entre Québec et un port quelconque de l'Europe et les ports des Etats-Unis.

Il est inutile de travailler contre la nature. Plus nous dépouillons les forêts et plus nous creusons et augmentons le chenal, plus l'eau s'évapore et s'écoule rapidement, et en détournant une bonne partie de nos eaux à Chicago on n'améliorera certainement pas les facilités de la navigation sur le Saint-Laurent audessus de la marée.

L'été dernier nous en avons eu assez d'exemples pour faire ouvrir les yeux du public.

A Québec, la nature a pourvu à tout : une eau profonde près du rivage, presque sans interruption sur les deux rives depuis le bassin Louise jusqu'au Cap-Rouge, soit un parcours de neuf milles ; et s'il faut plus de place, on peut creuser un canal dans la rivière Saint-Charles le long duquel on construirait des quais sur les deux côtés, jusqu'au Cap-Rouge, et cette entreprise ne serait pas coûteuse. Ce canal serait alimenté par les rivières Des-Mères, Saint-Charles, Ancienne-Lorette et Cap-Rouge ce qui ferait de Québec une île, comme il l'a certainement été dans les siècles passés.

Les rivières Jacques-Cartier, Saint-Charles et Montmorency au nord, et les rivières Etchemin au sud, peuvent fournir du pouvoir électrique en quantité illimitée, ce qui, dans ce siècle de progrès constitue un élément indispensable pour faire prospérer une ville.

Frontenac, en écrivant au Canada, écrivit :

Rien ne m'a paru si beau et si magnifique que la situation de la ville de Québec, qui ne pourrait pas être mieux postée, quand elle devrait devenir un jour la capitale d'un grand empire.

Plus nous étudions la géographie de notre pays, plus ces paroles prophétiques nous paraissent frappantes de vérité.

On se demande toutefois pourquoi, malgré de si grands avantages naturels, le commerce languit à Québec ; pourquoi les quais y sont déserts ; pourquoi il ne s'y fait aucun progrès.

C'est le seul port de l'océan Atlantique qui puisse rivaliser avec New-York.

Québec est aussi près de Saint-Paul et de Minneapolis que New-York ; il est de 300 milles plus près de Winnipeg, centre de l'Amérique du Nord, et de 469 milles plus près de Liverpool.

Avec un pont à Québec, le trafic d'hiver pourrait se rendre sans arrêt jusqu'aux ports de mer canadiens, en suivant l'Intercolonial, ou mieux encore la nouvelle route projetée, qui, se détachant de l'Intercolonial à Saint-Charles, se rendrait tout droit à Edmundston à travers les vallées de la rivière du Sud, de la rivière Noire et de la rivière Saint-Jean, et, de là, à la baie des Chaleurs à travers la vallée de la rivière Ristigouche, dont on parle tant en ce moment.

Nous avons aussi le rapport de 1901. Voici ce que je lis à la page 78 de ce rapport :

On dira : "Mais à quoi bon parler de Québec ? Il est impossible d'y amener le trafic."

Qui empêche les chemins de fer ou les bâtiments des canaux d'apporter leurs chargements à Québec comme ils le font pour Montréal ?

Ce n'est certainement pas une différence de 160 milles, par des chemins unis comme ceux que nous avons de chaque côté du fleuve, qui arrêtera, avant qu'ils aient atteint Québec, des trains de marchandises chargés dans l'ouest, et qui aurait déjà fait plus de mille milles sur des chemins beaucoup plus rudes.

Que l'on donne aux chemins de fer et aux bâtiments des canaux la cargaison des trois ou quatre voyages exécutés chaque saison par les navires océaniques entre Montréal et Québec, et l'on verra quel beau profit ces lignes en retireront.

La marine de tout l'Atlantique, et je pourrais dire du monde entier, peut se rendre à Québec toutes voiles dehors, mais de là il faut qu'on les remorque jusqu'à Montréal.

Je prie tous ceux qui ont voix au chapitre dans les affaires du Dominion, depuis Halifax jusqu'à Vancouver, d'envisager impartialement cette question, et ils ne pourront faire autrement que de se prononcer pour Québec.

Rendez la route du Saint-Laurent, depuis Québec jusqu'à la mer, aussi bonne que celle de New-York, ce qu'il est possible de faire sans que, relativement, il en coûte beaucoup ; et vous verrez qu'après avoir ainsi raccourci pour nous de 6 ou 700 milles la distance qui sépare New-York de Liverpool, cette grande ville de New-York, que les Américains appellent avec orgueil le "pivot" du monde, ne nous dépassera pas bien longtemps dans la lutte engagée entre eux et nous pour fournir les marchés d'Europe de notre blé.

Voilà pour Québec comme port de mer. Venons-en maintenant au pays qui s'étend au nord, depuis Québec jusqu'à Winnipeg. Je puiserai de nouveau dans les rapports de M. Henry O'Sullivan, et dans ceux de M. Doucet, l'éminent ingénieur dont j'ai parlé ce matin. Ces citations feront voir que l'affirmation de nos amis de la gauche que nous ne connaissons rien de cette région n'est pas juste. Je commencerai par le rapport de 1895, page 113 des documents sessionnels de la province de Québec. C'est le rapport d'une exploration de partie du versant de la baie d'Hudson, faite par M. Henry O'Sullivan, inspecteur des arpentages. Ce rapport est adressé à l'honorable E. J. Flynn, commissaire des terres de la Couronne à Québec, et commence ainsi :

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que, conformément aux instructions de votre département en date de Québec, 16 août 1894, j'ai fait, au nord de l'Outaouais, les études commandées ; j'ai aussi exploré une grande partie du pays égoutté par les rivières qui se déversent dans la baie d'Hudson, ou plutôt la baie de James, au sujet desquelles études et explorations j'ai l'honneur de vous faire le rapport qui suit.

Ici, M. O'Sullivan donne une description détaillée des rivières et des lacs qu'il a rencontrés au cours de son voyage, et il termine par l'observation générale qui suit :

Il ne saurait être bien douteux, d'après ce que j'ai vu, qu'il existe au delà des sources de l'Outaouais, une région fertile de plusieurs mille milles carrés, où l'on trouve en abondance du bois marchand, surtout de la pruche,

en quantité suffisante pour approvisionner de traverses tous les chemins de fer du Dominion.

Ce vaste pays s'étend peut-être sur trois degrés de latitude et cinq degrés de longitude, et contient environ 50,000 milles carrés, ou 32,000,000 d'acres, égalant en superficie la totalité de l'Angleterre, et dépassant d'un tiers la superficie de l'Irlande.

Il semble à peine croyable qu'à la fin de ce dix-neuvième siècle, une telle étendue de pays reste inexplorée et soit encore inconnue. Il n'en est pas moins vrai, cependant, qu'à part ce que nous ont appris les explorations de mon estimé confrère M. John Bignell, en 1872, à la tête des rivières Saint-Maurice, Gatineau, Mekiskan et Outaouais, son expédition subséquente au lac Mistassini, le gouvernement n'a aucune donnée officielle sur cette région.

Suit maintenant le rapport de ce même monsieur adressé en 1898 à l'honorable M. Turgeon ministre de la Colonisation :

Conformément aux instructions de votre département, m'autorisant à faire une exploration du pays entre le lac Saint-Jean et la baie James, à faire un examen des côtes de la baie James, à prendre les mesures et faire les sondages voulus pour y trouver le meilleur port possible, à prendre des notes sur la topographie et la géologie du pays, au point de vue du sol, du bois, du climat, etc., et à fournir à votre département un plan en profil et un rapport indiquant quelles pentes et quel tracé pourraient s'offrir à la construction d'un chemin de fer destiné au développement de cette vaste région, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport qui suit.....

Entre le lac Chamouchouan et la ligne de faîte on trouve un sol argileux, des terres bien boisées, du sapin noir, du sapin gris, de la pruche, du bouleau, etc., de 8 à 16 pouces de diamètre. Tout cela est bien supérieur aux townchips arpentés du bassin du lac Saint-Jean, où l'on ne trouve, pour ainsi dire, qu'une végétation toute nouvelle, depuis que l'incendie de 1870 y a passé.

Au cours de notre voyage, nous avons traversés plusieurs grands et beaux lacs inconnus à la géographie ; nous avons descendu la rivière encore innommée qui va de la ligne de partage des eaux jusqu'au lac Chibougamou. Je donnerai de ces lacs une description plus détaillée dans un autre rapport, dès que mes plans en profil seront achevés.

Un de ces lacs a 32 milles de long, des baies sinueuses et de belles îles en grand nombre. La côte a plus de 200 milles de long, et est généralement bien boisée de sapin blanc et de sapin noir d'une grande hauteur, de pruche, de peuplier, de bouleau, etc.

Quelques-uns de ces sapins ont plus de 2 pieds de diamètre, et de 75 à 90 pieds de hauteur.

Nous comptons environ 150 milles depuis la ligne de faîte jusqu'à Waswanipi par la route que nous suivons en canot, et la différence d'élévation, depuis le sommet le plus bas ci-dessus mentionné, est de 325 pieds. Le pays est uni, ou légèrement onduleux ; la vue en tous sens ne rencontre que bien peu de montagnes ; le terrain descend assez régulièrement, et il est possible de trouver, en n'importe quel endroit de cette région, des pentes et un tracé convenant bien à la construction d'un chemin de fer.

Nous avons atteint avec succès le but principal de cette expédition, qui était de savoir s'il serait possible de construire un chemin de fer depuis le lac Saint-Jean jusqu'à Waswanipi, en coupant la hauteur des terres. Avant donc de faire choix d'une tracé depuis là jusqu'à la mer, il conviendrait d'établir où, sur là baie de James, des vaisseaux d'un tirant d'eau suffisant pour la navigation de la baie d'Hudson, pourraient entrer.

Nous avons été surpris de voir, au poste de Waswanipi, à mi-chemin à peu près entre le lac Saint-Jean et la baie de James, quels beaux légumes et quel grain magnifique M. Baxter a pu cultiver. Jamais je n'ai vu de plus beaux choux, de plus belles carottes et de plus beaux navets. M. Baxter m'a donné des spécimens du blé qu'il a obtenu en se servant de la semence prise sur la récolte de l'année précédente dans ce même terrain ; et aussi d'autre blé provenant d'une semence prise à la station agronomique d'Ottawa. Ces deux sortes de blé sont également bien venues, et peuvent se comparer avantageusement au blé que l'on cultive dans d'autres parties de la province.

Tout le pays d'alentour est uni, le sol est une riche terre glaise. M. Baxter est à défricher, non loin de là, une pièce de terre, qui devra certainement donner de meilleurs résultats encore.

Nous avons, mes aides et moi, pris un bain dans la lac Waswanipi, le 9 septembre, et nous en avons trouvé l'eau plus chaude que celle du lac Chigobiche au milieu du mois d'août.

A 40 milles environ au-dessus de la factorerie de l'Orignal, nous avons traversé de splendides couches de gypse.

J'ai regretté de n'avoir pas pu demeurer plus longtemps à l'Orignal, tant à cause du bienveillant accueil qui m'y a été fait qu'à cause des renseignements précieux que l'on m'offrait de toute part. Le très révérend Dr Newnham, évêque du lieu, M. Broughton, agent principal de la Compagnie de la baie d'Hudson, et le capitaine Taylor, qui depuis trente ans navigue sur la baie de James et sur la baie d'Hudson, m'ont donné tous les renseignements qu'ils ont pu, et ont tout fait pour me rendre aussi plaisant et aussi agréable que possible mon séjour au milieu d'eux. Ce m'a été un plaisir de voir l'intérêt que cet évêque prend à la culture et au jardinage.

Voici une liste des produits de son jardin, que ce monsieur m'a donnée écrite de sa main, m'autorisant à en faire usage comme il me plairait.

Du céleri magnifique, des tomates, des courges de 15 à 40 livres chacune, des salsifis, des choux frisés, des carottes, des panais, des navets, des betteraves, des pois, des fèves, des choux de toute sorte, des choux-fleurs, de la rhubarbe, des groseilles rouges et des groseilles noires, de la laitue, des radis, des herbes, le tout de bonne grosseur. Il serait impossible de trouver ailleurs mieux que certaines de ces plantes potagères.

Nous avons là une vaste contrée à développer, dont nous n'avons qu'une connaissance bien imparfaite.

Jusqu'à 1894, les ressources de cette région, bornée au nord par le fleuve Rupert, au sud par la ligne de faîte qui sépare les eaux du Saint-Laurent de celles de la baie de James, à l'ouest par la province d'Ontario, et qui comprend une étendue de 50,000 milles carrés, étaient à peu près inconnues.

Je prends maintenant le rapport de 1901. " Deuxième rapport concernant le développement du pays compris entre le lac Saint-Jean et la baie James, et sur une exploration faite de ce pays ". Ce rapport partage toute

M. TALBOT.

la contrée en seize sections, que M. O'Sullivan décrit l'une après l'autre. Je ne veux pas fatiguer la Chambre de tous ces détails ; Je ne ferai qu'en donner un résumé. M. O'Sullivan cite d'abord M. Lowe et dit :

M. Lowe dit qu'en remontant le grand fleuve de l'Est il a vu tout le long de ce cours d'eau du sapin propre à faire de la pulpe, et que de grandes étendues de ce même bois se prolongent jusqu'à la limite nord de la province de Québec. Il ajoute que, pour la culture, le nouveau Québec sera supérieur au nouvel Ontario, et que, sans aucun doute, on trouvera de riches minéraux dans les parties septentrionales de notre province aussi bien que dans la province d'Ontario.

On a, dit-il, recommandé et plus ou moins prôné plusieurs routes pour atteindre la baie de James et celle d'Hudson, sept au moins dans la province de Québec, et probablement autant dans la province d'Ontario. . . Ayant eu l'occasion, au cours des vingt dernières années, d'examiner plus ou moins le pays que traversent ces routes, j'ai préparé un tableau des distances des sept lignes qu'il est possible d'y construire, indiquant le nombre de milles de chemin de fer déjà établis et que l'on peut utiliser, et le nombre de milles à construire pour atteindre la baie de James par chacune de ces routes. C'est le tableau que je vous inclus. Je suis convaincu qu'en dépit de tous les obstacles, Québec sera tôt ou tard le principal port d'embarquement du Saint-Laurent, et que le futur chemin de fer transcontinental devra toucher l'extrémité sud de la baie de James, ou passer tout auprès. J'ai donc, dans mon tableau des distances, près Québec et la baie de James comme points extrêmes de la route à parcourir. Il me reste à faire un précis de chacune de ces routes, par ordre numérique, de l'est à l'ouest, tel qu'indiqué par des lignes rouges sur le plan explicatif ci-joint.

Je ne lirai pas la description qu'il donne de ces différentes routes; mais simplement ce qu'il dit des deux principales:

La route n° 1 suit le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, depuis Québec jusqu'à Roberval, distance de 192 milles, et se rend ensuite à la baie de James par la vallée de la Chamouchouan et celle du Nottawa. J'ai moi-même exploré cette route en 1897, depuis Roberval jusqu'à Waswanipi, et ensuite jusqu'à Rupert-House en longeant la petite rivière Nottawa et le lac Namuska. La partie de la grande rivière Nottawa qui s'étend depuis le lac Gull jusqu'à la baie de James n'a été explorée qu'en 1899, et la description en est donnée dans les rapports que je vous transmets ici.

A part quelques milles le long de la rivière Chamouchouan, l'établissement d'un chemin de fer sur cette route ne rencontre aucun obstacle. L'élévation à Québec et au lac Saint-Jean est de 1,535 pieds au-dessus du niveau de la mer ; au lac Saint-Jean et à la baie de James, cette élévation est de 1,200 pieds. La distance totale est de 622 milles, dont 430 à construire.

La route n° 2 suit le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean jusqu'à l'embouchure de la rivière Jeannotte, distance d'environ 77 milles, et se dirige ensuite vers l'ouest en passant par la vallée de la rivière Jeannotte et celle de la rivière Algonquine jusqu'à LaTuque; la route longe ensuite le Saint-Maurice jusqu'à sa source, traverse la ligne de faîte et se rend jusqu'à Mekiscam, vieux poste de la Compagnie de la baie d'Hudson.; puis elle descend la vallée de la rivière Mekiscam jusqu'au lac Matagam et de là en droite ligne jusqu'à la baie de James.

J'ai, en 1891-2, étudié les eaux de la Jeannotte et de l'Algonquin, et de là je suis passé au Saint-Maurice en aval de LaTuque. En 1899, j'ai suivi la vallée du Saint-Maurice depuis LaTuque jusqu'à Kikindatch, poste de la Compagnie de la baie d'Hudson ; puis j'ai franchi la ligne de faîte. La région comprise entre le poste de Mekiscam et la baie de James a été explorée par moi-même en 1894 et en 1899.

Je ne prévois aucune difficulté ici, à part peut-être dans la partie qui s'étend entre la rivière Algonquine et LaTuque. Mon tracé coupe le lac Wayagamack, et la descente est si raide jusqu'au Saint-Maurice qu'il serait impossible, par des pentes ordinaires, de surmonter l'obstacle qu'elle présente ; mais je crois que plus au nord, en gagnant l'embouchure de la rivière des Bastonnais, on trouverait un meilleur fond et des pentes plus faciles. La plus grande élévation ici serait de 13 à 1,100 pieds au-dessus du niveau de la mer. Distance totale, 557 milles, dont 480 à construire.

A tout prendre, il est possible de faire passer par cette section un chemin comparativement facile ; et, à cause de la distance considérable que le bois aurait à faire par l'Outaouais, un chemin de fer trouverait ici un immense trafic. Le chemin de fer projeté de Québec et du lac Huron suivrait probablement une partie de ce tracé.

La plus haute élévation n'est que de 1,000 pieds au-dessus du niveau de la mer ; la distance totale, de 640 milles, dont 545 à construire.

La route n° 1, comme chemin de colonisation, occupe le premier rang ; mais c'est à la route n° 2 qu'il faut donner la première place comme partie d'un chemin de fer transcontinental, aussi bien que pour le développement de l'industrie forestière.

M. O'Sullivan donne ensuite la longueur respective de ces diverses routes:

Pour la distance, la route n° 2 l'emporte sur toutes les autres, comme on va le voir.

La route n° 2 est de 65 milles plus courte que la route n° 1.

La route n°2 est de 83 milles plus courte que la route n° 3.

La route n° 2 est de 170 milles plus courte que la route n° 4.

La route n° 2 est de 223 milles plus courte que la route n° 5.

La route n° 2 est de 253 milles plus courte que la route n° 6.

La route n° 2 est de 443 milles plus courte que la route n° 7.

On voit par là, M. l'Orateur, que cette partie du pays a été assez bien étudiée, que nous en avons une connaissance générale assez bonne, et que ces données justifient amplement l'action du gouvernement.

Je vais maintenant parler brièvement d'un autre rapport également excellent, celui de M. Doucet, sur cette même partie du pays. M. Doucet divise toute la contrée, jusqu'au lac Winnipeg, en sept sections; la première partie de la ligne de partage des eaux, du 375e mille au 447e; la deuxième, du 447e mille au 557e; et ainsi de suite jusqu'au 1,237e mille. Voici ce que dit M. Doucet:

Depuis Roberval jusqu'à la limite ouest de la province de Québec, il y a 375 milles. La ligne

traverse un pays éminemment cultivable, le sol étant surtout de terre glaise.

Parlant de la partie comprise entre le 375e et le 557e mille, il dit:

Le pays offre de bonnes conditions à la construction d'un chemin de fer. Du côté nord de la ligne de faîte, il n'y a pas de roc à couper ; il n'y aurait que bien peu de coupe ou de remplissage à faire ; et le pays étant presque partout uni, l'établissement en déclive d'une voie ferrée y serait facile. On y trouvera en abondance du mélèze (pruche) pour les traverses et du sable pour le ballast.

Les rivières et les cours d'eau, surtout les rivières Mattagami et Kapukasing, fournissent de nombreuses et précieuses chutes d'eau, des chutes de 10 à 25 pieds qui pourraient être utilisées pour le développement de l'industrie mécanique.

Voici ce qu'il dit de la section comprise entre le 557e et 637e mille.

Le climat est, en général, celui du Manitoba ; au milieu de l'été, il y fait aussi chaud. On n'y a pas, avant la fin de septembre, de gelées grandement dommageables ; et les pluies, quoique fréquentes, n'y sont pas excessives.

Entre le Missinaibi et le Kabinakagami, du 557e au 637e mille, le terrain est généralement uni, s'élevant un peu le long des cours d'eau, où il ondule. Le sol se compose de glaise argileuse et sableuse, et l'on trouve dans les endroits les plus bas des tourbières dont la profondeur varie entre deux et quatre pieds. Le pays est aisément défrichable, et, pour des fins agricoles, le sol vaudra ce qu'il y a le mieux dans les parties plus anciennes de la province. Une grande partie des terres, qui pour le moment sont marécageuses, s'égoutteront naturellement quand le pays sera défriché, par suite de leur inclinaison.

La surface du sol, avec le sous-sol composé d'argile mêlée, forme une terre riche qui sera très fertile.

La région est arrosée par de nombreuses rivières et de nombreux cours d'eau, dans quelques-uns desquels il y a abondance de poisson. Entre autres variétés de bois, on y trouve d'épaisses forêts de sapins et de mélèzes, en rangs tellement serrés que ce bois est pour la plupart trop petit pour servir à autre chose qu'à la fabrication de la pâte à papier, bien qu'il atteingne souvent une grande hauteur. Ici et là, cependant, ces arbres ont un diamètre plus considérable. En quelques endroits le sapin pourra donner 40, 50 et même 60 cordes par acre, surtout le long de la rivière Kabinakagami. Il y a aussi d'épaisses forêts de sapin le long de la rivière Mattawishgwani, qui devront donner de 20 à 35 cordes par acre. Les grandes forêts de sapin et de pruche qui tapissent le bassin de la rivière Moïse sont de grande valeur, et couvrent une immense étendue de pays.

Vient ensuite la description de la section comprise entre le 637e et le 687e mille, qui va de la rivière Kabinakagami jusqu'au fleuve Albany, distance d'environ 50 milles :

La moitié environ de ce territoire comprend des terres arables de bonne qualité, surtout dans le voisinage des cours d'eau, mais ces terres manquent d'étendue. Les arbres qui croissent sur les bords du fleuve atteignent ordinairement une bonne hauteur. Les meilleures terres à bois se trouvent entre la rivière Kanakaska et le lac Eskyanaga, où l'on voit

de grandes étendues de sapins et de mélèzes, ayant jusqu'à 36 pouces de diamètre. Le tremble, qui croît partout le long de la rivière, est sain jusqu'au cœur, ce qui lui donne beaucoup de valeur comme bois à pâte. Au lac des Pins sur la rivière Kenongami, on rencontre des pyrites de fer en quantités considérables, bien qu'il ne s'y trouve que de légères traces d'or, de nickel ou de cuivre. Le climat est celui du Nord-Ouest, sous la même latitude. Les gelées sont rares pendant l'été, et toutes les plantes potagères ordinaires s'y cultivent sans difficulté. L'orge et l'avoine peuvent également y mûrir avec succès.

Le rapport donne ensuite une description de cette partie de pays qui longe la rivière Ogoki, et vous allez voir quelle belle contrée c'est.

L'étendue totale des terres arables se prolonge jusqu'à 10 milles dans l'intérieur, de chaque côté de la rivière, sur un parcours de 140 milles, et comprend 1,500,000 acres environ. Il y a de grandes quantités de bois à pâte dans toute la région, les principales espèces sont l'épinette et le sapin. Depuis l'embouchure de la rivière Ambabika jusqu'au fleuve Albany, on pourra prendre 38 cordes de bois par acre, sans compter le "brûlé", soit 56,346,400 cordes. Les terres qui avoisinent la rivière Ogoki devront donner une moyenne de 44 cordes ; ce qui fait en tout 135,194,400 cordes pour le territoire de ces deux cours d'eau.

Je crois qu'en voilà assez pour faire voir à tout membre de cette Chambre quel précieux pays nous avons là, et combien il importe de le mettre en valeur le plus tôt possible. Nous allons maintenant nous occuper d'une étendue de pays de 250 milles de long. L'exploration n'en est pas encore complète. Lorsque les promoteurs du Trans-Canada se furent aperçus le printemps dernier que leur projet ne recevait pas l'approbation qu'ils avaient espéré obtenir du gouvernement, ils ont discontinué l'exploration, à la tête de laquelle ils avaient mis M. Vaughan Roberts. Cependant, voici ce que je trouve au sujet de la contrée qui s'étend au delà de ces 250 milles, dans la direction de Winnipeg :

La description suivante, qui se rapporte aux terres comprises entre le 937e mille en face de la Taverne, et le 1,112e mille, en face du lac Gunisac, est tirée du rapport du docteur Bell de 1879 sur le pays avoisinant le lac de Dieu et le lac de l'Ile.

Le terrain autour du lac de l'Ile est uni, et ne présente, en apparence, qu'une moyenne de moins de 50 pieds d'élévation au-dessus du niveau de l'eau. Le lac lui-même est à 900 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le bois dans le voisinage est pour la plupart vert. On rencontre ici beaucoup moins de terres rocheuses que près du lac de Dieu. Il y a sur le lac Oxford et sur le lac du Lièvre, surtout dans la partie nord de ces lacs, de grandes étendues de terres basses et sablonneuses. Le sol est excellent, généralement argileux. Presque chaque fois que l'on a poussé les explorations vers l'intérieur, en partant du lac de l'Ile, on a constaté que les terres étaient de moins en moins rocheuses, ou que le roc était couvert d'un sol où la végétation offrait des arbres plus beaux et plus forts que près du lac. Il y a, au poste du lac de l'Ile, un bien

beau jardin, et je n'ai certes jamais vu des pommes de terre de meilleure apparence qu'ici.

Les autres variétés de sol que l'on remarque dans cette région comprennent de l'argile, du sable, de la glaise végétale et de la glaise mêlée de sable et de gravier. L'espèce forestière la plus abondante est le sapin. Ensuite vient le tremble, puis le bouleau blanc, la pruche, le balsamier, le peuplier et le pin banksien.

En bien des endroits, l'épinette atteint une fort belle hauteur, et on s'en sert sous forme de billes et de poutres pour la construction. On en fait aussi des planches et des madriers pour toute sorte d'ouvrages de menuiserie. Le tamarac et le pin banksien ont parfois un diamètre de 20 pouces. Le sapin baumier est commun et de bonne grandeur autour du lac de l'Ile ; quelques arbres de cette espèce mesurent près de 4 pieds de tour. On trouve du frêne sauvage et du sorbier des oiseaux au lac de l'Ile, ainsi que des petites érables.

M. Doucet termine ses observations en disant:

1. Qu'il n'existe nulle part aucun obstacle de nature sérieuse.
2. Que la partie rocheuse à travailler n'est guère considérable.
3. Que le pays est si uni que les pentes y seront douces.
4. Que le sol, composé principalement d'argile ou de formation argileuse, est pour la plus grande partie propre à la culture.
5. Qu'il y a, sur cette route, de belles étendues de terres à bois.
6. Que le chemin de fer retirera, des terres et de la forêt, un revenu assuré et immédiat en produits, en bois et en minéraux.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de discourir plus longtemps sur ce sujet ; je ne voudrais pas fatiguer la Chambre plus qu'il ne faut ; mais je désirais beaucoup de porter ces faits à la connaissance de la députation. J'ai voulu qu'aucun de ces messieurs de la gauche ne pût se retrancher derrière un manque imaginaire de renseignements. Ces renseignements sont à la bibliothèque, et le gouvernement de la province de Québec les a publiés tout au long. Je crois fermement que ces données sont suffisantes pour nous permettre d'aller de l'avant, de compléter ce qui peut manquer à ces études, et d'être, avant que l'année ne soit écoulée, en état de commencer la construction de ce chemin.

Vous voudrez bien me pardonner, M. l'Orateur, si, à cette phase de la discussion, je me suis permis d'être un peu long. La Chambre m'excusera d'avoir ainsi abusé de son indulgence, en se rappelant que l'honorable député de Jacques-Cartier, pour faire quelque popularité à un parti sans partisans dans la province de Québec, s'est oublié au point de dénigrer sa province natale, en appelant cette partie du pays que je viens de décrire une région " subarctique ". Après avoir ainsi entendu un député qui doit connaître mieux exprimer une telle opinion, est-il étonnant que l'éloquent et prolixe représentant de Grey-est (M. Sproule), se soit écrié avec des larmes dans la voix, les traits tordus par la douleur, et sur un ton des plus pitoyables, qu'une fois de plus sa belle province d'Ontario est saignée à mort au profit de Québec et des provinces maritimes. Ontario, a-t-il dit, ne verra pas avec plaisir cette entreprise. Que le Grand-Tronc-Pacifique réussisse, et l'on verra le Grand Tronc, le Canadien du Pacifique et le Canada-Atlantique péricliter. Ce projet va détruire la prospérité de nos ports, de nos villes et de nos villages. Une nouvelle dette de $45,000,000 s'ajoutera au fardeau qui écrase déjà 455,000 familles. Les lamentations du prophète Jérémie n'ont pas été plus tragiques ni plus déchirantes. Ce nouveau projet, a dit l'honorable député de Jacques-Cartier, n'aidera en aucune façon à l'immigration et à la colonisation, et n'arrêtera pas l'exode, aussi considérable que jamais, des nôtres vers les Etats-Unis. A cela je puis répondre, sans crainte d'être démenti, que là où l'expatriation était la règle sous l'administration précédente, elle est maintenant l'exception, et il nous arrive des Etats-Unis beaucoup plus de monde qu'il n'en part d'ici.

En terminant, M. l'Orateur, je tiens à féliciter le gouvernement de la hauteur de vues dont il a fait preuve en adoptant cette politique. Le gouvernement n'a qu'à procéder promptement et sans crainte à l'exécution de cette grande entreprise. C'est un bon contrat qu'il a fait ; toutes les précautions possibles ont été prises contre la mauvaise foi ou le désir que pourraient avoir ceux avec qui il a contracté de violer leurs engagements. En réponse au défi de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), je puis dire qu'aucun membre de la droite ne craint de soumettre ce projet au peuple.

S'il est vrai que le crédit du pays se trouve engagé dans cette entreprise, ce n'est que temporairement, et le sacrifice que nous faisons est bien peu de chose comparé aux grands et durables avantages que le Canada retirera de la construction de ce nouveau chemin de fer transcontinental, qui va ouvrir à la colonisation et au commerce de vastes étendues de forêts, de terres arables et de terrains miniers. Ce chemin va livrer à la culture de nouveaux et larges espaces, réunir l'est à l'ouest, venir en aide aux cultivateurs des prairies, en leur assurant des taux moins élevés pour leurs exportations comme pour leurs importations, et créer ainsi un plus grand débouché aux produits fabriqués de l'est.

L'accomplissement de ce projet devra produire un autre bienfait, et non le moindre: celui de stimuler, entre les habitants des diverses provinces, de meilleures relations sociales et commerciales, par des rapports plus fréquents et des communications rendues plus faciles.

M. R. BLAIN (Peel) : M. l'Orateur,, je n'ai pas l'intention de répondre bien longuement au discours de l'honorable député (M. Talbot). J'ai été un peu étonné d'entendre un citoyen de la province de Québec parler d'une façon si peu bien veillante du chef distingué du parti libéral-conservateur en cette province. L'honorable député (M. Talbot)

a d'autant plus mauvaise grâce de venir dire que le chef libéral-conservateur et son parti n'ont pas de partisans dans la province de Québec, que ce même parti, comme on se le rappelle, a donné 100,000 votes dans Québec aux dernières élections générales. J'ai remarqué que, dans le cours de ses observations, l'honorable député (M. Talbot) nous a dit que, jusqu'à l'été dernier, il pensait que le nord de cette région, par où doit passer le nouveau chemin de fer, n'était qu'un désert. Je crois qu'il est assez juste de dire que l'honorable député, qui habite la province de Québec, qui assez vraisemblament y est né, et qui a en ce moment l'insigne honneur d'en représenter un des comtés, a dû acquérir plus de connaissance sur la partie nord de sa province avant l'été dernier que depuis.

M. TALBOT : Je ne crois pas que l'honorable député veuille à dessein mal interpréter ce que j'ai dit. Je n'ai pas dit que, jusqu'à l'année dernière, la partie nord de Québec n'était pour moi qu'un désert; je ne crois pas que l'honorable député trouve rien de tel dans mes remarques.

M. BLAIN : J'ai dit : la partie nord du Canada où doit passer le chemin de fer, et si l'honorable député veut bien lire le compte rendu des "Débats", il verra que ce que j'ai dit est exact.

M. l'Orateur, la résolution que nous sommes appelés à discuter se lit comme suit :

Qu'il est expédient par rapport au bill maintenant soumis à cette Chambre concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental national, de ratifier la convention mentionnée dans l'annexe dudit bill, intervenue le 28 juillet 1903 entre le gouvernement et certaines personnes au nom de la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique, qui sera constituée par le parlement au cours de la présente session, et d'autoriser le gouvernement à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein effet audit bill et à ladite convention.

Lorsque le distingué premier ministre a soumis ce projet aux membres de son cabinet, le ministre des Chemins de fer et Canaux, tout en ne partageant pas les vues de ses collègues, ne crut cependant pas devoir offrir alors sa résignation. Dans sa lettre au premier ministre, il ne fait aucune menace, il ne veut pas quitter son parti, il cherche à se mettre d'accord avec ses collègues, avec qui, depuis des années, il travaille de concert; il se contente d'exprimer un vœu, très juste à mon sens, et la Chambre, j'en suis sûr, l'appréciera comme moi. Voici ce que dit M. Blair dans sa lettre, et ce qu'il nous a répété ici.

Je voudrais que l'on demande au parlement de fournir les fonds nécessaires aux travaux d'exploration, afin de s'assurer s'il serait possible de trouver un parcours susceptible de favoriser le trafic, et de se rendre compte du coût de l'entreprise, ainsi que de la nature et des conditions de la région que devra traverser la voie ferrée.

Y a-t-il un député de la droite ou de la gauche qui ne trouve pas une telle demande raisonnable, lorsqu'elle vient du ministre des Chemins de fer et Canaux, qui prie ses collègues de bien vouloir y penser sérieusement avant d'engager le pays dans une dépense de $100,000,000 pour la construction d'un chemin de fer transcontinental. L'honorable M. Blair, en adressant cette prière à ses collègues, a fait son devoir comme représentant du peuple dans le cabinet, et ce n'est qu'après que ses collègues eurent refusé de l'écouter qu'il a envoyé sa résignation. Voici ce qu'il a déclaré ici devant cette Chambre :

Mais je ne veux pas que l'on mette trop l'empressement à construire, entre Québec et Winnipeg, une ligne transcontinentale à travers une région inconnue, sans savoir ce que nous pourrons en tirer—sans que nous soyons pleinement renseignés sur la matière. L'entreprise est vraiment grandiose, et l'on ne devrait la tenter qu'après la plus mûre délibération.

Le seul motif, dis-je, qui m'a porté à prendre cette attitude réside en ce que ma conscience et mon devoir envers mes commettants m'interdisent d'appuyer le projet de loi que le gouvernement a résolu de présenter à la Chambre à propos de la construction du chemin de fer dit du Grand-Tronc-Pacifique.

Puis il conclut en disant :

Eu égard à mon devoir envers mes commettants et mon parti, envers la Chambre et le pays, mon attitude présente ne peut être justifiée que si elle m'est dictée par les motifs les plus justes les plus puissants et les plus honnêtes.

Voilà ce qu'a dit l'homme distingué à qui l'on avait confié la direction du ministère des Chemins de fer et Canaux. Depuis 1896 jusqu'au moment de sa résignation, j'ai toujours entendu ces messieurs de la droite l'applaudir à outrance ; et pourquoi ? Parce que, pendant sept années, il s'est appliqué à recueillir des renseignements sur ce qui pouvait concerner les chemins de fer en ce pays, et, d'une manière générale, la question du transport. Chaque fois qu'il a été ici question de chemins de fer, et qu'il a eu à donner son opinion, les députés de la droite l'ont applaudi. Je serais curieux de savoir ce qui a pu se passer. Qu'a donc pu faire l'ancien ministre pour que ces messieurs aient si soudainement changé à son égard leur manière d'agir ? Je viens de donner lecture du vœu exprimé par l'ancien ministre à ses collègues de bien y penser avant de faire encourir au pays une telle dépense ; j'ai également donné lecture de ce qu'il a dit après qu'il a eu remis sa démission ; je laisse aux membres de cette Chambre, à tous sans exception, et au peuple de ce pays, à examiner si, dans ce qu'il a dit à la Chambre de la querelle qu'il a eue avec ses collègues du cabinet, il y a rien qui puisse jeter du discrédit sur l'ancien ministre, si toutes ses paroles n'ont pas été marquées au coin de la sagesse, dans l'intérêt bien entendu du peuple.

Je suis de la province d'Ontario, et sans dire que nous soyons justifiables de discuter cette question à un point de vue provincial, je crois, cependant, qu'il est de mon devoir de dire quelque chose en tant que représentant de cette province. Je me demanderai tout d'abord si le peuple du Canada peut se payer le luxe d'un deuxième chemin de fer trancontinental. A cette question, je réponds par une déclaration faite par les députés de la droite eux-mêmes. A leur arrivée au pouvoir, en 1896, la dette publique était de $253,074,927. Sous la direction du merveilleux gouvernement d'hommes d'affaires que nous avons présentement, notre dette n'a fait que croître, jusqu'à ce qu'elle ait atteint, en 1902, le chiffre de $271,829,-090, soit une augmentation un peu trop forte, M. l'Orateur, pour un parti qui avait promis au peuple de réduire la dette nationale. Quelle est, croyez-vous, la part afférente à la province d'Ontario dans le paiement de cette dette ? Un député éminent de la droite a dit que cette part est de 40 pour 100. Il n'est donc que juste que nous, qui sommes de la province d'Ontario, ayons notre mot à dire lorsqu'on propose de dépenser $100,000,000 des deniers publics. Si ceux qui détiennent les débentures et les mortsgages du gouvernement canadien devaient, cet après-midi même, en demander le paiement, la population d'Ontario serait appelée à y contribuer pour la somme de $108,731,-636. Si ce projet de chemin de fer est mis à exécution, et que l'on y dépense $100,000,-000,—et c'est là, je crois, une estimation raisonnable de ce grand ouvrage,—la part de la province d'Ontario dans la dette publique se trouvera augmentée de $40,000,000, c'est-à-dire portée à $148,731,636 en tout. Cela étant, je crois avoir le droit de demander au gouvernement de ce pays, quel que soit le tempérament politique de ses membres, d'examiner avec beaucoup de soin si ce nouveau chemin de fer transcontinental est bien nécessaire et, dans l'affirmative, quelle route il doit suivre.

Une des raisons que l'on avance à l'appui de ce projet, c'est qu'il permettra aux cultivateurs de l'ouest d'apporter leur grain à Montréal ou à Québec pour qu'il prenne la mer. D'après un état fourni l'année dernière à la Chambre par le ministre de l'Intérieur, la totalité des grains de toute sorte apportée de Winnipeg a été de 39,264,407 boisseaux, dont 5,826,000 boisseaux, ou 13 pour 100, ont été transportés entièrement par chemin de fer. Ici se présente une divergence d'opinion entre les deux partis sur cette question de transport. Les hommes les mieux renseignés en cette matière affirment qu'il n'est pas possible de faire venir de l'ouest le grain à aussi bas prix par chemin de fer seulement que mi-partie par chemin de fer et par eau. Pourquoi donc, je le demande, le gouvernement veut-il dépenser tant d'argent dans la construction d'un chemin de fer qu'il destine au transport du grain de l'ouest jusqu'à la mer.

Certains journaux ont discuté cette question ; je n'en citerai qu'un seul, le " Farmers' Sun ", publié à Toronto. On ne dira pas que ce journal supporte le chef de l'opposition ou son parti. Voici ce qu'on y lit dans l'enquête : " Un trompe-l'œil ".

On se soulève avec raison au parlement contre cet argument spécieux que les produits du Canada doivent suivre vers l'Atlantique une route entièrement canadienne. Vouloir faire prendre au blé canadien le chemin des provinces maritimes, c'est vouloir, pour ainsi dire lui faire traverser deux fois le continent. Le but de tout projet de transport doit être de mettre notre blé sur le marché anglais avec aussi peu de frais que possible. Il n'y a nulle raison d'imposer un tel fardeau aux cultivateurs de la province d'Ontario, non plus qu'à ceux de l'ouest. Ils ont du grain à vendre, et c'est en Angleterre qu'il faut qu'ils le vendent. Rien de plus naturel qu'ils cherchent à atteindre leur marché par la route la moins coûteuse ; ils ont tout à y gagner.

Voilà comment s'exprime le grand journal des fermiers de la province d'Ontario, et je laisse à tous les députés, sans distinction de parti, à examiner si ce n'est pas là une opinion qui a de la valeur. Les membres de la droite font de fréquentes citations de ce journal, et c'est pourquoi je signale cet article à leur attention. On a bien des fois rapporté devant cette Chambre l'avis de tel ou tel homme d'affaires sur la question qui nous occupe en ce moment. J'en veux rapporter un, celui de M. E. S. Whitney, qui dit :

Selon moi, il n'y a guère de projet moins pratique que celui du Grand-Tronc-Pacifique, et je ne vois pas comment les hommes d'affaires du pays pourraient y donner leur appui.

C'est M. E. C. Whitney, gérant général de la St. Anthony Lumber Company, et grand commerçant de bois de l'est d'Ontario, qui dit cela. Telle est l'opinion d'un homme d'affaires de cette ville, qui représente une des grandes maisons commerciales d'Ontario.

A propos des taux de transport du grain, je ne crois pas qu'il y ait de la déloyauté à citer l'opinion du premier ministre du Manitoba, qui, parlant l'autre jour à Toronto, se serait exprimé dans ces termes :

Sir Wilfrid Laurier a dit dans la Chambre des communes que, par une dépense de $100,000,000 des deniers du peuple, le gouvernement se proposait d'augmenter la valeur de chaque ferme du Nord-Ouest en en transportant les produits à plus bas prix sur les marchés du monde.

C'est là une opinion précieuse dans un débat de ce genre, d'autant que celui qui la donne vient de recevoir le généreux appui du peuple de sa province dans sa politique de chemins de fer. Il dit :

Le prix qu'il a fallu payer jusqu'ici pour le transport du grain de Winnipeg à Montréal, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, par voie de Port-Arthur, a été de 19 cents par boisseau. Les administrateurs de cette voie ferrée affirment qu'à ce prix-là le transport du grain leur est positivement cause de perte, et qu'ils n'y tiennent nullement. Aussi, bien peu de grain a suivi cette route. Par quelle route les produits de l'ouest ont-ils donc atteint les mar-

chés du monde ? Des vaisseaux sont venus les prendre à Port-Arthur, où le chemin de fer les avait apportés, et les ont transportés à Buffalo ou à la baie Georgienne. A ces derniers endroits, on en faisait le transbordement, et on les expédiait à Montréal ou à New-York, selon le cas. Le prix de ce voyage n'était que de 14 cents, et l'on économisait, sur le blé, 5 cents par boisseaux. Sir Wilfrid est peut-être plus patriote que moi; mais j'ai à dire que, tout patriotes que nous sommes dans l'ouest, nous ne tenons pas à construire un chemin de fer avec l'argent du peuple, et à perdre ensuite 5 cents par boisseau en y faisant passer notre grain. Vous pouvez croire que les cultivateurs de l'ouest n'approuveront pas cela.

Voilà ce que disait, il y a quelques jours à peine, le premier ministre du Manitoba. Il est contre la construction d'un chemin de fer de ce genre, parce que, dit-il, un tel chemin ne serait pas plus avantageux que tout autre chemin ayant accès au Manitoba. Il ajoute que les fermiers de l'ouest n'auront guère de reconnaissance envers un gouvernement qui dépensera $100,000,000 sans aucun profit pour eux, en tant qu'il s'agit d'expédier leur blé de l'ouest jusqu'à la mer.

L'honorable ministre de l'Intérieur est un des hommes influents de l'ouest ; il a donné l'autre soir quelques-unes des raisons qui, d'après lui, militent en faveur de la construction d'un chemin de fer transcontinental. Je n'ai pas le temps de m'arrêter sur tous les points du long discours qu'il a prononcé; je n'en veux examiner qu'un seul, et faire voir à la Chambre et au pays combien faible est l'argumentation de l'honorable ministre, qui, de tous les membres du cabinet, est bien celui qui doit traiter de la question du transport, en tant que l'ouest y est concerné. Au cours de ses remarques, il dit :

On a transporté du grain de Kansas à Chicago, distance de 488 milles, au prix de 5 cents par 100 livres.

Lorsque cette déclaration a été faite devant la Chambre, certains députés, versés dans la matière, ont pensé que c'était là une affirmation bien surprenante dans la bouche d'un représentant distingué du ministère. On a eu recours au télégraphe, et l'on a su que le prix de transport du grain entre ces deux villes n'est pas de 5 cents, mais de 14 cents par 100 livres, Cela étant, M. l'Orateur, je me demande s'il est honnête, de la part du ministre de l'Intérieur, de chercher l'appui des membres de cette Chambre en énonçant une pareille proposition. Il ne peut avoir eu dans l'idée que de faire croire qu'il est possible d'effectuer le transport du grain à raison de 5 cents par 100 livres sur un parcours de 488 milles, alors qu'il en coûte 14 cents par 100 livres.

M. SCOTT : L'honorable député niera-t-il que l'on a transporté le blé entre Chicago et la ville de Kansas à raison de 5 cents par 100 livres.

M. BLAIN : J'ai cru que la récolte viendrait de l'ouest ; il y a toujours dans l'ouest des esprits en révolte. J'ai seulement rapporté l'affirmation que l'honorable ministre a faite devant la Chambre. C'est aujourd'hui que l'on demande au peuple de construire ce chemin, et l'honorable député n'est-il pas d'avis qu'il est juste que je donne le prix actuel de transport du blé ? L'honorable député aimerait-il que j'indiquasse un autre prix, un prix d'occasion, comme l'a fait le ministre de l'Intérieur ? Est-ce sur un tel prix que l'honorable député voudrait que le peuple de ce pays basât sa décision. L'honorable député me permettra de faire une comparaison. Je suis allé ce matin au bureau des billets du chemin de fer Canadien du Pacifique ; j'ai demandé quel était le prix du passage d'Ottawa à Winnipeg ; on m'a répondu que c'était $36. J'ai dit : " N'y avez-vous pas envoyé des hommes à bien bas prix ? "Oh oui, m'a-t-on répondu, nous avions jeudi dernier un parti de moissonneurs, à $10 par tête." Trouveriez-vous juste que la droite se servît de ce renseignement, dans la discussion qui nous occupe, et qu'elle demandât au peuple de ce pays de voter $100,000,000, en disant que l'on pourra voyager d'Ottawa à Winnipeg pour $10, lorsqu'en réalité, le tarif du jour est de $36 par le chemin de fer Canadien du Pacifique ? Je ne crois pas que l'honorable ministre ait agi loyalement en donnant comme étant le tarif ordinaire, un tarif d'occasion, et cela dans le but d'induire la population à voter une dépense de $100,000,000. L'honorable ministre de l'Intérieur était à faire voir au peuple d'Ontario pourquoi, d'après lui, on devait voter cette somme.

J'aimerais que le député d'Assiniboïa-ouest écoutât cet argument, car je voudrais qu'il y répondît quand il prendra la parole sur cette résolution. Il prétend que la population de l'est du Canada, et particulièrement celle d'Ontario, devrait être disposée à voter en faveur de cette mesure, parce ce nouveau chemin transportera une grande quantité de bétail maigre de l'est vers l'ouest, où il sera engraissé. Voici ce qu'il dit:

Or, M. l'Orateur, il suffit de l'énoncer pour comprendre quel trafic profitable cela représentera pour les agriculteurs de l'est qui peuvent élever du bétail, mais qui se trouvent dans l'impossibilité de l'engraisser pour le marché anglais, par suite du manque de pâturages nécessaires à cette fin.

De sorte que la principale raison pour laquelle cet honorable député demande aux représentants du peuple dans cette Chambre d'être satisfaits de cette mesure, c'est que les produits d'Ontario, de Québec et de l'est du Canada pourront faire un commerce considérable de bétail maigre que l'on expédiera vers l'ouest pour y être engraissés dans les magnifiques pâturages de cette partie du pays.

De sorte que nous avons dans ce trafic un appoint considérable, qui sera une source importante de recettes pour le nouveau chemin de fer une fois construit.

Voilà la promesse que l'on fait à la population d'Ontario. J'aimerais à étudier un instant cette question au point du vue des re-

présentants de l'ouest. Je me suis renseigné sur cette question durant un certain nombre d'années au moyen de lectures, et il y a quelque temps j'ai pris des renseignements personnels. Doit-on supposer que la population de l'ouest, des produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest consentira éternellement à acheter le bétail dont elle aura besoin dans l'est du Canada, ou n'est-il pas plus raisonnable de supposer que les cultivateurs de l'ouest finiront par élever eux-mêmes le bétail dont ils auront besoin? Je remarque que l'ex-premier ministre du Manitoba, M. Greenway, possède un magnifique troupeau de bétail de race. Chaque jour des agriculteurs établis dans l'ouest viennent dans la province d'Ontario acheter des animaux de race qu'ils transportent ensuite sur leurs fermes du Manitoba ou des Territoires du Nord-Ouest. Le ministre de l'Intérieur devrait savoir que ce trafic de bétail maigre vers l'ouest ne devra pas se continuer bien longtemps. Je crois même qu'actuellement il n'est pas très important. Mais, même en supposant qu'il existe, devons-nous croire qu'il va augmenter ou même se continuer d'une façon aussi importante ? Suppose-t-on que les cultivateurs qui ont envoyé leurs fils dans l'ouest s'imaginent que ces gens, qui ont appris l'art d'élever le bétail dans l'est du Canada, vont se contenter d'apporter ce bétail de l'est pour l'engraisser sur leurs terres ? Comme les représentants des comtés agricoles d'Ontario, des deux côtés de la Chambre, ainsi que le ministre de l'Agriculture sont à distance pour entendre mes paroles, je dis que ni l'honorable ministre ni aucun de ses partisans n'oseront me contredire lorsque j'affirmerai que bientôt les cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest élèveront eux-mêmes leur propre bétail et que tout trafic de ce genre cessera d'exister entre Ontario et l'ouest. On nous a dit que bien d'autres choses devraient arriver grâce à ce chemin de fer. Voici, par exemple, ce que le ministre de l'Intérieur a dit au sujet de la ville de Toronto, qui constitue pour ainsi dire le cœur de la province d'Ontario :

Si vous prenez la route du Canadien du Pacifique——

Il veut parler de la route actuellement construite et en usage.

—de la cité de Toronto à Winnipeg, vous constaterez que la distance de Toronto à North-Bay est de 226 milles, et que la distance de North-Bay à Winnipeg est de 1,060 milles, soit un total de 1,286 milles, comparé à 1,200 milles qui sera la distance par le chemin projeté. De sorte que, en allouant une distance raisonnable pour les courbes, la longueur de la nouvelle voie sera à peu près la même que celle du Canadien du Pacifique.

Voilà une promesse que l'on fait à la population d'Ontario et de Toronto. Comme j'habite moi-même le centre de la province d'Ontario, je me demande quelle a bien pu être la difficulté dans le mode de communication avec l'ouest ? Les fils de cultivateurs qui ont quitté Ontario depuis un grand nombre d'années pour se rendre au Manitoba, ont-ils éprouvé de la difficulté à le faire? La Chambre sait parfaitement qu'ils n'ont éprouvé aucune difficulté sous ce rapport; et cela parce qu'il y a plusieurs années le parti conservateur a construit une route nationale pouvant permettre aux cultivateurs de l'est du Canada de se rendre dans l'ouest pour s'y établir, et aujourd'hui on nous fait une promesse, mais en quoi consiste-t-elle ?

Est-ce que l'on nous promet que cette dépense de $100,000,000 va abréger la distance qui sépare Toronto de cette partie du pays ? L'honorable ministre lui-même admet le contraire. Au lieu d'être une route directe, ce sera une route qui fera un immense détour. La promesse de l'honorable ministre n'aura guère d'effet à l'égard des cultivateurs d'Ontario. En aura-t-elle plus à l'égard des fabricants qui expédient leurs marchandises au Manitoba ? Où sont situés les centres de fabrication dans la province d'Ontario ? Ce sont la cité d'Hamilton, la ville de London, celle de Stratford, et dans l'est, la ville de Belleville, et la cité de Toronto elle-même. Ces fabricants éprouvent-ils de la difficulté à expédier leurs marchandises au Manitoba, dans le Nord-Ouest et dans la Colombie Anglaise ?

M. SCOTT : Oui.

M. BLAIN : "Oui", répond l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott), mais je prétends que cette déclaration n'est pas digne de l'honorable député ou d'aucun des représentants de l'ouest. J'ai donné lecture d'un article publié dans le journal de l'honorable député, condamnant le chemin de fer Canadien du Pacifique et demandant à cette compagnie de dépenser des millions pour augmenter son matériel roulant. Et sur quoi était basé les accusations qu'il a formulées l'année dernière dans cette Chambre ? Etait-ce parce que l'ouest ou même sa propre ville demandait un chemin de fer ? Non, ce n'était pas là la raison et l'honorable député le sait très bien. Le ministre de l'Agriculture, appuyé par l'honorable député, ainsi que par tous les représentants de l'ouest, des deux côtés de la Chambre, ont prétendu, non qu'ils avaient besoin d'un nouveau transcontinental, mais que le matériel roulant de la compagnie actuelle était insuffisant par suite de l'augmentation du trafic et de l'impossibilité dans laquelle le chemin de fer Canadien du Pacifique se trouvait de pouvoir répondre à tous les besoins. Le ministre de l'Agriculture a déclaré que ce n'était pas un nouveau chemin de fer dont nous avions besoin—j'ai sa déclaration ici—mais ce dont nous avions besoin c'était que les compagnies de chemin de fer dépensent des sommes plus considérables pour acheter de nouveaux wagons et de nouvelles locomotives.

Naturellement, les choses ont changé depuis ce temps-là, et je suis porté à croire que les remarques que vient de faire l'honorable député (M. Talbot)—remarques très

bien préparées—n'avaient pas été préparées pour appuyer ce projet de chemin de fer. L'honorable député nous a dit qu'il a voyagé à travers l'ouest et que des résolutions avaient été adoptées par les conseils municipaux et les chambres de commerce approuvant le projet de construire ce chemin de fer trans-canadien qui a disparu si soudainement. Mais ces résolutions ne s'appliquaient pas au chemin de fer actuel. L'influence dont disposait l'honorable député n'égalait pas celle de cette nouvelle compagnie, qui ne possède pas encore sa charte, et à qui l'on doit donner ce nouveau chemin dont la construction devra coûter $100,000,000 au peuple de ce pays.

Je désire dire un mot de plus au sujet de la province d'Ontario. Le ministre de l'Intérieur a fait appel aux agriculteurs d'Ontario. J'ai répondu à cet appel aussi bien que j'ai pu, et je veux maintenant y répondre au nom des fabricants d'Ontario, de Québec et même de l'est du Canada, car, il n'existe pas de distinction sous ce rapport. On voudrait nous faire croire que nous expédierons toujours du bétail et des marchandises de l'est du Canada vers l'ouest ; voilà ce que semblerait indiquer les paroles des honorables députés de la droite. Je crois qu'il est juste de se demander si cet état de choses devra toujours exister, et si les fabricants de l'est du Canada auront toujours besoin d'un aussi grand nombre de wagons pour expédier leurs produits vers l'ouest.

Avant peu, la province du Manitoba et l'ouest fabriqueront une partie des articles dont ils ont besoin. J'ai écrit à un fabricant important de la ville de Winnipeg au commencement de la session, et j'ai reçu de lui une réponse qui porte la date du 5 mai. Je lui demandais certains renseignements au sujet de son commerce, et sa réponse fera voir à la Chambre si la population de cette province sera bientôt en état de fabriquer les marchandises dont la population de l'ouest aura besoin. Je vais donner lecture d'une partie de cette lettre :

> Nous employons dans notre commerce de la cité de Winnipeg environ 125 ouvriers. Nous sommes en frais de doubler la capacité de nos fabriques de Winnipeg et de Calgary. Nous achetons la plus grande partie de notre cuir dans Ontario, mais nous en importons une certaine quantité des Etats-Unis, principalement notre cuir à sellerie, et un peu d'Angleterre. Nous avons dix magasins de détails qui nous appartiennent, deux magasins de gros et deux fabriques. Nos magasins de détail sont situés à Macleod, Calgary, Prince-Albert, Strathcona, Edmonton, McGregor, Portage-la-Prairie, Selkirk, Winnipeg et Portage-du-Rat.

Tous ces magasins sont ouverts dans différentes villes du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Où s'approvisionnent-ils ? De la province d'Ontario et de l'est du Canada probablement ? Non, mais des fabriques établies dans la province du Manitoba dans la ville de Winnipeg. Quel a été le chiffre de leur production l'année dernière ? J'ai demandé la chose aux représentants de cette maison dans la cité de Winnipeg, et il m'a été répondu qu'ils avaient vendu des harnais et des articles de sellerie, tous fabriqués dans les limites de la province du Manitoba, et presque tous vendus dans les limites de cette province, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise pour un montant de $1,000,000. L'année dernière, on a établi une fabrique de ficelle d'engerbage dans la ville de Brandon, ainsi qu'une fabrique d'instruments aratoires.

Je pourrais indiquer un grand nombre d'autres fabriques qui se sont établies dans la cité de Winnipeg, durant les deux ou trois dernières années, afin de fabriquer les articles qui sont employés dans tout le Nord-Ouest. J'indique ces faits pour démontrer ce que le peuple d'Ontario et de l'est du Canada peut prévoir dans un avenir rapproché. Nonobstant l'augmentation considérable de population dans cette partie du pays, un fait dont le parti libéral tire beaucoup d'amour-propre, il est certain qu'avant peu les provinces d'Ontario et de Québec et même les provinces maritimes seront loin d'avoir dans l'ouest un marché aussi étendu qu'elles en possèdent un actuellement pour tous ces articles, car des fabriques s'établissent dans cette partie du pays, et l'ouest ne tardera pas à se suffire à lui-même sous ce rapport.

On nous dit aussi que ce nouveau chemin doit traverser la province d'Ontario. J'ai entendu des membres de la droite demander comment des représentants de la province d'Ontario pourraient voter contre ce projet ? A les entendre parler on dirait que cette province est dépourvue de chemins de fer. J'ai ici un état préparé par le commissaire des terres de la Couronne pour la province d'Ontario. J'étais moi-même émerveillé de tout ce que l'on disait de cette zone de terre fertile située dans le nord d'Ontario. Comme le gouvernement libéral de la province d'Ontario avait depuis 25 ans dépensé des sommes d'argent considérables pour faire explorer cette partie nord de la province, je me demandais comment il se faisait que l'on avait découvert cette merveilleuse terre promise que peu de mois avant les dernières élections. En ma qualité de citoyen de cette province j'espère sincèrement que nous possédons dans cette partie du pays de magnifiques terres propres à l'agriculture, de superbes domaines forestiers et tout ce qui peut être de nature à augmenter la richesse de cette province. Cette partie du pays qui s'étend de la limite ouest de la province de Québec jusqu'à la limite est du Manitoba, est divisée en quatre grands districts, que l'on appelle le district de Nipissing à l'est, celui d'Algoma, celui de la baie du Tonnerre et le district de la rivière à la Pluie. Voilà les quatre districts que ce transcontinental devra traverser, s'il est jamais construit. Voyons ce que le commissaire des terres de la Couronne d'Ontario dit au sujet de cette partie du pays, s'il

y existe actuellement des moyens de communication par chemin de fer, ou si la population de cette région souffre de leur absence. Il parle d'abord des terres propres à l'agriculture :

La grande zone de terres argileuses s'étend des limites de la province de Québec à travers les districts de Nipissing et de l'Algoma jusque dans le district de la baie du Tonnerre. Cette région est arrosée par le fleuve de l'Orignal qui se jette dans la baie James, ainsi que par ses tributaires qui sont l'Abittibi, la Mattagani, et la Missinaïbi, aussi par le fleuve Albany et ses tributaires, les rivières Kenogami, et Ogoki. Chacune de ces rivières a au delà de 300 milles de longueur, et leur largeur varie de 300 à 400 verges. Elles sont alimentées par de nombreux cours d'eaux moins importants et ces derniers, à leur tour, servent de décharge à des lacs grands et petits, de sorte que cette partie du pays renferme un véritable réseau de lacs et de rivières, offrant des moyens de communication très facile et de vaste nappes d'eau, propres à la navigation.

Voilà ce qui en est quant à ce qui concerne ce district. Les membres de la droite ne prétendent pas seulement que le sol est propre à la culture, mais ils disent aussi qu'il y a du bois en abondance. Ceux qui sont engagés dans le commerce de bois ont besoin de lacs et de rivières, comme ceux qui sont mentionnés dans ce rapport préparé par le commissaire des terres de la Couronne. Que voyons-nous aujourd'hui dans la ville d'Ottawa ? Nous voyons des centaines de milles troncs d'arbres qui descendent la rivière. N'y aurait-il pas longtemps que l'on aurait construit un chemin de fer, si cela eut été nécessaire pour ce commerce? Si on n'en a pas construit, c'est parce que l'on a constaté que les cours d'eau étaient suffisamment nombreux dans la partie nord d'Ontario et qu'ils offraient le meilleur mode de transport pour faire parvenir ce bois jusqu'aux scieries. Voici maintenant ce que dit le rapport au sujet des chemins de fer:

La limite sud de cette vaste zone de terres fertiles s'étend à moins de 40 milles de la gare de Missinabi située sur la voie du Canadien du Pacifique.

Si la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique se dirige de l'est à l'ouest, et que cette zone de terre argileuse s'étend à 40 miles au nord de cette voie, que peut-il manquer pour développer cette région? Est-ce un autre transcontinental ? Tout homme de bon sens ne serait-il pas plutôt porté à dire, comme vient de le faire le gouvernement de la province d'Ontario : Nous allons construire un chemin de fer qui va atteindre cette vaste région agricole et fournir à ceux qui y sont établis l'avantage de se rendre à la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique ? Où ces gens-là sont-ils naturellement portés à aller ? Voudront-ils se rendre à Québec, à Montréal ou aux ports de mer, ou bien voudront-ils, au contraire, se diriger vers le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest ou la Colombie Anglaise ? Quelle affaire le colon qui demeure dans cette partie du pays peut-il avoir à prendre cette direction ? Voilà la question que je pose à la Chambre. N'importe quel homme peut y répondre, et si cette question était posée à n'importe quel député de cette Chambre, il répondrait: non, ce que le peuple veut, c'est qu'on lui permette de se rendre dans cette partie du pays, et il ne faudra pas sept ans pour construire les 40 milles de chemin de fer dont on a besoin pour cela. Ce que les colons qui habitent cette région fertile veulent, si elle est aussi importante et aussi considérable que les honorables députés de la droite veulent nous le faire croire, ce sont des chemins de fer de colonisation à travers cette partie nord de la province d'Ontario qui leur permettront d'y faire parvenir les approvisionnements dont ils peuvent avoir besoin. Je vais lire brièvement ce qui est contenu dans ce rapportq uant à ce qui concerne ces différents districts. Voici ce qu'il dit au sujet du district de Nipissing :

Le Nipissing est le district situé le plus à l'est du Nouvel-Ontario. Il est borné à l'est par les tributaires de la rivière Ottawa, qui le séparent de la province de Québec et il s'étend jusqu'au district d'Algoma du côté de l'ouest. Plusieurs villes ont pris naissance dans la partie est de ce district. Mattawa, situé le long de la voie du Canadien du Pacifique, est la plus importante, et il existe d'autres établissements de moindre importance que l'on peut atteindre par chemin de fer et par bateaux à vapeur. It existe un embranchement qui se rend à Témiscamingue, endroit situé près du lac du même nom, et dans ces environs un grand nombre de cantons ont été arpentés et sont prêts à recevoir les colons.

Ont-ils besoin d'un autre chemin de fer ? Il en existe déjà un dans cette région. Plusieurs cantons sont arpentés et attendent des occupants.

A North-Bay, sur le lac Nipissing, un point de raccordement pour le Canadien du Pacifique et le Grand Tronc, il y a là un établissement important et l'on doit construire à partir de cet endroit un chemin de fer dans une direction nord qui devra finir par atteindre la baie James—l'extrémité sud de la baie d'Hudson—qui ouvrira à la colonisation une région très avantageuse ou un colon pourra trouver une rémunération immédiate de son travail par la vente du bois qu'il coupera sur son lot, de même que la vente des produits de sa terre. Celui qui veut se rendre au Nipissing peut le faire soit en passant par le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à North-Bay—endroit au nord duquel se trouvent un certain nombre de cantons arpentés—ou en passant par le Canadien du Pacifique pour se rendre soit au même endroit, où à Mattawa, sur la rivière Ottawa, d'où il peut choisir l'endroit vers lequel il devra se diriger pour prendre une terre. Voilà la route pour se rendre au Témiscamingue, où un grand nombre de colons sont récemment allés s'établir. Le coût du transport par chemin de fer et par bateau à vapeur, à partir de Toronto, est d'environ $13 et à partir d'autres endroits il est en proportion. On peut conclure des arrangements avec les chemins de fer pour le transport des effets des colons par plein wagon.

Ceux qui habitent cette partie du pays demandent-ils la construction d'un autre transcontinental ? Le gouvernement d'Ontario nous dit qu'ils possèdent actuellement un chemin de fer dans cette région, et ce gouvernement a accordé l'entreprise pour la construction d'un autre chemin de fer destiné à atteindre la partie nord de cette vaste province. Voyons maintenant ce que dit le rapport du district d'Algoma :

Le district d'Algoma s'étend de la limite ouest du Nipissing à la limite est du district de la baie du Tonnerre. Dans cette vaste étendue de territoire on rencontre une grande variété de bois de construction, pour lequel il y a un débouché aux gares du chemin de fer ou des acheteurs des fabriques de bois à pâte.

Voilà ce qui existe dans le district d'Algoma ; les colons ont un magnifique marché pour tout ce qu'ils ont à vendre, à chacune des gares du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le Sault Sainte-Marie, qui est l'endroit où le lac Supérieur se décharge dans le lac Huron par la rivière Sainte-Marie, est situé dans le district d'Algoma, et c'est une des villes d'avenir de l'ouest. Son importance était surtout dû aux canaux qui se trouvent près de là, mais les propriétaires d'une fabrique de pâte de bois érigée en même temps que d'autres travaux à cet endroit, et ce syndicat se proposent de construire bientôt un chemin de fer qui se dirigera vers l'intérieur en suivant une direction nord.

Ce chemin sera construit sans l'aide du gouvernement ; ce ne sera pas un chemin de fer transcontinental, mais ce sera un chemin de fer qui se dirigera vers le nord et qui sera destiné à transporter des approvisionnements aux nouveaux établissements.

Il y a un grand nombre de cantons arpentés et ouverts à la colonisation dans ce district, ainsi que près du Sault Sainte-Marie—communément appelé le "Soo". Les fabriques établies à cet endroit, ainsi que d'autres entreprises qui existent, assureront un marché aux cultivateurs pour tous les produits qu'ils pourront récolter, de même pour tout le bois qu'ils pourront couper. Ce district est riche en terrains miniers qui n'ont été que superficiellement exploités ; mais la construction du chemin de fer Algoma-Central, et la vie nouvelle qui a été infusée à cette partie du pays par l'établissement de ces travaux importants au Sault Sainte-Marie, amèneront l'exploitation de ces richesses minières dans un avenir rapproché. Le district d'Algoma est desservi par la ligne-mère du Canadien du Pacifique et par l'embranchement qui s'étend de Sudbury jusqu'au Nord-Ouest canadien, ainsi que par les steamers qui voyagent sur les lacs.

Voilà ce que dit le rapport sur cette partie du district d'Algoma dont il est si souvent question dans cette Chambre, et qui possède tous les chemins de fer dont elle a besoin, sans la construction de ce transcontinental. Vient ensuite le district de la baie du Tonnerre.

Ce district de la baie du Tonnerre est situé entre le district d'Algoma à l'est et le district de la rivière à la Pluie à l'ouest. Son territoire est bien boisé et bien arrosé. On y trouve

plusieurs chutes d'eau près de la baie, qui auront une grande valeur commerciale bien qu'elles soient actuellement inexploitées. Le centre commercial du district est constitué par les deux villes qui se trouvent bâties sur la baie, et qui sont situées à environ quatre milles de distance l'une de l'autre. Fort-William est le terminus en été du Canadien du Pacifique. Il y a à cet endroit trois immenses élévateurs à grain par l'entremise desquels se fait la manutention de la plus grande partie du blé récolté et exporté par le Manitoba et l'ouest canadien. C'est le point de distribution du chemin de fer et une ville dont l'inportance tend sans cesse à augmenter.

L'autre ville est Port-Arthur. C'est la tête de ligne du Canadian-Northern qui traverse ce district ainsi que le district de la rivière à la Pluie, le Manitoba et une partie des Territoires du Nord-Ouest, avec l'objectif d'atteindre le littoral du Pacifique.

Ces deux endroits servent aussi de tête de ligne aux steamers des lacs qui voyagent entre Owen-Sound, Collingwood et les ports américains situés de l'autre côté du lac, lesquels steamers transportent des voyageurs et du fret.

Le chemin de fer de la baie du Tonnerre au lac Saint-Joseph partira de Port-Arthur et se dirigera vers le nord à travers une région très riche en bois de construction et en minéraux et il traversera également des districts contenant d'excellentes terres propres à la culture.

Voilà ce qui existe dans la partie nord d'Ontario, quant aux moyens de communication :

Le district de la rivière à la Pluie est situé à l'ouest de la baie du Tonnerre et il s'étend jusqu'à la limite est de la province du Manitoba. Cette région est propre à l'exploitation du bois de construction, des mines, et de l'agriculture. Sa principale ville est Portage du Rat, située à l'endroit où le lac des Bois se décharge dans la rivière Winnipeg. C'est le centre commercial par excellence de tout le district bien que des scieries mécaniques considérables et les importantes minoteries du lac des Bois soient établies à Kéwatin, qui est virtuellement un faubourg de Portage du Rat.

A peu de distance à l'est de Portage du Rat se trouve Wabigoon, centre d'un district minier et qui se trouve également situé dans une région éminemment propre à l'agriculture. Le gouvernement a établi à cet endroit une station agronomique destinée à aider aux nouveaux colons, et à démontrer la qualité du sol, Wabigoon, Portage du Rat et Kéwatin sont situés près de la ligne-mère du Canadien du Pacifique et de cet endroit du lac un bateau à vapeur fait le service à travers le lac et remonte la rivière à la Pluie jusqu'aux chutes situés à Fort Francis.

A part cela d'autres steamers desservent des points de l'intérieur. Le chemin de fer Canadian-Northern traverse la rivière à la Pluie en se dirigeant verse le Manitoba, et forme un autre débouché vers les marchés de l'est et de l'ouest où s'écoulent les produits.

Quant à ce qui concerne ces quatre districts qui constituent la partie nord de la province d'Ontario, j'ai donné les renseignements contenus dans le rapport non du parti conservateur, mais le rapport d'un ministre libéral dans le gouvernement d'Ontario, lequel nous indique que les moyens de com-

munication par chemin de fer sont suffisants, et la politique de ceux qui sont intéressés dans cette partie nord du pays ne consiste pas à construire un nouveau transcontinental, mais à construire des chemins vers le nord, afin de pouvoir amener le bois de construction et les minéraux jusqu'à la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je n'ai que quelques mots à dire au sujet de l'Intercolonial avant de terminer mes remarques. Comme je demeure dans la province d'Ontario, je ne connais peut-être pas aussi bien cette question que ceux qui demeurent dans l'est du Canada, mais j'ai suivi certaines discussions qui ont eu lieu dans cette Chambre au sujet de ce chemin de fer, durant les trois dernières sessions. Cependant, pour plus de sûreté, je vais citer les paroles de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) et je tiens à ce que les représentants des districts agricoles, les représentants de la province d'Ontario et les représentants de toutes les parties du Canada qui ne sont pas desservies par l'Intercolonial, écoutent attentivement ces paroles. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est exprimé comme suit au sujet des tarifs actuellement en vigueur sur l'Intercolonial :

J'ai fait préparer avec soin, par les fonctionnaires qui sont chargés d'administrer le trafic de l'Intercolonial, un état des tarifs et des prix de transport sur les marchandises, qui sont en vigueur sur l'Intercolonial, le Canadien du Pacifique et le Grand Tronc ; et cet état a démontré, hors toute exagération, que les taux de transport sur ces deux chemins de fer sont de 50 pour 100 à 100 pour 100 plus élevés que ceux qui existent sur l'Intercolonial.

Voilà ce que le peuple de ce pays est appelé à supporter pour l'Intercolonial. Ces paroles ont été approuvées par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qui va remplacer dans le Cabinet celui qui les a prononcées. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ajoutait :

Les recettes brutes de l'Intercolonial, quant à ce qui concerne son trafic, non compris le trafic des voyageurs, pour l'année 1902, ont été de $3,900,000. Si l'on ajoute à cela 50 pour 100 on arrive à $1,950,000 de plus. En d'autres termes, si nous avions perçus sur l'Intercolonial les tarifs minimum exigés par d'autres chemins de fer, nous aurions perçu $1,950,000 de plus pour le transport des marchandises, ce qui aurait porté nos recettes brutes à $7,600,000, y compris le trafic des voyageurs. En déduisant de ce montant les frais d'exploitation, nous aurions eu pour 1902 un excédent de $2,046,000. Ces chiffres ne peuvent être contredits.

J'ai cité ces paroles dans l'unique but de démontrer à la population de la province d'Ontario et des autres parties du pays qui ne sont pas desservies par l'Intercolonial, quels sont les taux de transport exigés par ce chemin. Pour notre part, nous ne nous en plaignons pas, mais nous disons que l'Intercolonial ne nous est d'aucune utilité et si le gouvernement a l'intention d'augmenter notre dette nationale de $100,000,000 pour construire un chemin de fer parallèle à l'Intercolonial, je prétends qu'il n'est que juste à l'égard de la population du reste du pays, que les habitants des provinces maritimes, que l'Intercolonial traverse sur une étendue d'environ de 1,500 milles, devraient payer les mêmes taux de transport que l'on exige de ceux d'entre nous qui sont obligés d'expédier leurs marchandises par le Grand Tronc ou le Pacifique Canadien.

L'Intercolonial a coûté $70,000,000 au pays, et les déficits qui sont résultés de son exploitation ont été supportés courageusement par la population de la province d'Ontario et des autres parties du pays, afin de maintenir la confédération. Mais si les populations qui habitent Ontario et le reste du Canada doivent continuer à supporter les mêmes fardeaux, on ne devrait pas nous demander de construire un autre chemin de fer destiné à enlever à l'Intercolonial le peu de trafic qu'il transporte actuellement.

Un mot maintenant au sujet de la politique préconisée par le chef de la gauche, et sur ce point, il est peut-être préférable qu'au lieu d'exprimer une opinion personnelle, je me contente d'exprimer l'opinion d'un journal réformiste qui accorde son appui au gouvernement libéral. Je veux parler du "Journal" d'Ottawa.

M. HOLMES : Vous n'appelez pas cela un journal qui appuie le gouvernement.

M. BLAIN : L'honorable député prétend-il que le "Journal" d'Ottawa appuie l'opposition ?

M. HOLMES : Je dis que son propriétaire et éditeur est un conservateur bien connu, qui faisait autrefois partie du personnel du "Mail".

M. BLAIN : Avez-vous jamais vu un conservateur publier un journal réformiste ?

M. HOLMES : Je dis que si vous indiquez le "Journal" comme étant un journal réformiste, vous êtes dans l'erreur.

M. BLAIN : Ni le directeur général des Postes, ni le ministre de l'Agriculture, qui sont tous deux à leur siège, nieront que le "Journal," d'Ottawa appuie le ministère actuel. Cela dit, je laisse à la Chambre le soin de décider qui, du ministre de l'Agriculture et du directeur général des Postes ou de l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) a raison. Voici ce que dit ce journal :

Politique de M. Borden.

M. R. L. Borden, le chef conservateur, a certainement causé une grande surprise dans tout le pays par le discours qu'il a prononcé hier dans la Chambre. On s'attendait à une critique du projet ministériel ; mais ce à quoi on ne s'attendait peut-être pas, c'est à cet exposé clair, vigoureux et complet de cette politique qui pourrait être substituée à celle du gouvernement. M. Borden a prouvé qu'il était du

calibre de ceux qui sont appelés à conduire leur parti au succès.

Permettez-moi de continuer cette citation pour l'instruction de mon honorable ami (M. Holmes) :

Il nous semble que M. Borden est virtuellement en faveur de la nationalisation immédiate des chemins de fer, nationalisation qui permettrait au peuple de ce pays d'exercer immédiatement et pour toujours une maîtrise absolue sur le trafic et les taux de transport au Canada. Quant à nous, la politique du gouvernement libéral favorise la construction d'un chemin de fer qui ne rapportera probablement aucun bénéfice au peuple de ce pays d'ici à cinquante ans, si ce n'est certains avantages locaux le long d'une route dont la plus grande partie est encore à l'état sauvage, et qui aurait de plus pour résultat inévitable d'empêcher le redressement des griefs dont on pourra avoir à souffrir au point de vue du transport par toute autre intervention du gouvernement.

En résumé, et à part les nombreux et intéressants détails contenus dans le projet de M. Borden, l'idée principale est la suivante : Il est en faveur du contrôle immédiat par le peuple canadien du débouché transcontinental de l'ouest, tandis que le gouvernement libéral ne peut exercer cette juridiction que dans 50 ans d'ici.

En effet M. Borden dit : Ayons sans retard—et c'est ce qui peut avoir lieu—un chemin de fer qui sera la propriété de l'Etat d'Halifax à Port-Arthur, endroit situé à la tête des grands lacs. Arrangeons-nous pour avoir immédiatement—ce qui est encore possible—la faculté de déterminer les droits de circulation de Port-Arthur à Winnipeg, et à ce dernier endroit offrons des facilités de transport vers l'est à tous les chemins de fer de l'ouest, en étant prêt à n'importe quel moment, si cela devenait nécessaire, à construire un chemin de fer possédé par l'Etat jusqu'à l'autre extrémité du continent.

Voilà le projet que M. Borden propose à la place du projet du gouvernement, lequel consiste à construire un chemin de fer de Moncton à Winnipeg ; à le louer à une compagnie particulière durant 50 ans et à servir d'énormes subventions à la même compagnie pour lui permettre de se construire à l'ouest un chemin de fer qui lui appartiendra absolument.

Voilà ce que dit le " Journal " d'Ottawa. Que l'on me permette maintenant de citer, à l'intention de mon honorable ami de Huron-ouest (M. Holmes), une autre journal. Je veux parler du " Witness " de Montréal. Mon honorable ami n'osera pas prétendre que ce journal n'appuie pas la présente administration. Voici ce qu'il dit :

La proposition de M. Borden a le mérite d'avoir un caractère commercial comparé à celle du gouvernement.

Que l'on me permette de citer maintenant un autre organe du gouvernement actuel, dont personne n'osera nier le caractère libéral. Je veux parler du plus puissant de tous les journaux qui accordent leur appui aux membres de la droite, le " Globe " de Toronto. Il dit :

Tout naturellement on fera à courte échéance une prolongation de ce réseau de Montréal à la baie Georgienne.

M. BLAIN.

Le " Globe " dit : " tout naturellement ". Voilà ce que pense de la politique énoncée par le chef de la gauche le principal journal réformiste d'Ontario.

Tout ce qu'il me reste à ajouter, M. l'Orateur, c'est que dans mon humble opinion on devait faire explorer cette région convenablement avant d'y construire ce chemin de fer. Quand la Chambre est en session et qu'une proposition aussi importante que celle-là est par eux, annoncée au public, il me semble que les membres du cabinet, au lieu de conclure au nom du peuple canadien, un marché qui engage à tout jamais sa responsabilité, sans consulter la Chambre, ils auraient dû commencer par nous dire : Nous voulons construire une voie ferrée. Et après avoir fait cette déclaration et avant de signer un contrat comme celui-ci, ils auraient dû demander aux représentants du peuple si ce dernier était prêt à dépenser $100,000,000 pour construire un nouveau chemin de fer transcontinental.

Je dis que les membres du cabinet se sont arrogés à ce sujet un pouvoir qu'il ne sont pas censés posséder en vertu de la constitution qui nous régit. Je considère que le gouvernement n'était pas justifiable d'engager le peuple de ce pays à dépenser $100,000,000 sans consulter au préalable les représentants du peuple réunis en session. Pour ma part, parlant au nom de la province d'Ontario, que mon opinion ait de la valeur ou non, je dis que lorsque j'étudie ce contrat et que je me rends compte du peu d'importance que ce chemin de fer aura pour la province d'Ontario ; lorsque j'apprends de la bouche du ministre de l'Intérieur que sa construction n'abrégera pas d'un seul mille la distance qui sépare actuellement cette province de l'ouest, j'en conclus que la population de la province d'Ontario, sans distinction de parti, dira que ce gouvernement doit être condamné pour cette dépense de $100,000,000 qu'il se propose de faire pour construire un autre chemin de fer transcontinental.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Je regrette que l'honorable député qui vient de reprendre son siège ait jugé à propos de traiter au point de vue étroit de l'intérêt provincial cette question de la construction d'un chemin de fer transcontinental, qui est une entreprise nationale dans toute l'acception du mot, et qui est destinée à embrasser l'ensemble de notre vaste pays, des côtes de l'Atlantique au littoral du Pacifique. L'honorable député a soulevé un ou deux points auxquels je me propose de faire allusion au cours de mes remarques. Mais pour le moment, je préfère m'en tenir à une ou deux questions auxquelles je considère que l'on n'a pas attaché une importance suffisante au cours du présent débat.

Les membres de la gauche nous ont parlé de l'empressement inconsidéré apporté par le gouvernement à soumettre à la Chambre cette politique du Grand-Tronc-Pacifique. Je dis que l'on n'est pas en droit de lui appli-

quer ce qualificatif, car, bien que les détails de ce projet ne soient pas soumis au parlement depuis bien longtemps, il y a au moins un an ou deux que l'état de choses qui existe dans le Nord-Ouest porte le peuple de ce pays à demander l'établissement d'un nouveau débouché pour l'expédition, dans un avenir rapproché, des produits de cette région. Et quand je dis un avenir rapproché, je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait que ce projet, de même que tout autre projet qui pourrait être soumis au peuple de ce pays, afin de faire disparaître l'encombrement qui règne sur nos réseaux de voies ferrées, ne pourra être complété avant quelques années, et que si aujourd'hui nous jetons les bases d'un semblable projet, il s'écoulera au moins encore plusieurs années avant que l'encombrement qui règne sur les chemins de fer du Nord-Ouest ait disparu. Il est inutile pour moi de chercher à fournir de nouvelles preuves de cet encombrement. Cependant, je crois devoir en citer une à laquelle il a déjà été fait allusion au cours de ce débat et qui ne manque pas d'importance, je veux parler de la résolution adoptée par la Chambre de commerce de Winnipeg, l'hiver dernier, dans laquelle on cherche à faire comprendre au gouvernement la nécessité qu'il y a d'agir sans retard pour faire cesser cet encombrement du trafic qui règne dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pour les marchandises en destination des ports de mer.

Ceux qui ne sont pas responsables de l'administration des affaires publiques de ce pays peuvent s'imaginer que cet encombrement n'est pas une chose bien importante; mais pour le gouvernement canadien, dont le devoir consiste non seulement à pourvoir aux nécessités présentes, mais aussi à songer à l'avenir et à prendre les mesures nécessaires pour répondre aux besoins futurs, je dis que c'est un devoir impérieux pour lui de pourvoir aux besoins de ce trafic futur.

Grâce à ce nouveau projet que nous soumettons à la Chambre, nous créons un autre mode de transport, qui sera prêt à être exploité dans cinq ans. En retardant l'adoption de cette mesure, je crois pouvoir dire sans crainte d'être contredit, que nous nous trouverions à apporter un trop long retard à sa mise à exécution. Si dans cinq ans d'ici un pareil débouché n'existait pas, il en résulterait un état de choses qui serait de nature à mettre en danger notre existence nationale. Nos chemins de fer de l'est du pays sont actuellement administrés par deux grandes corporations, le Canadien du Pacifique et le Grand Tronc. Le chemin de fer Canadien du Pacifique pénètre dans le Nord-Ouest, et il est en mesure d'obtenir une partie du trafic de ces territoires, dont le développement va sans cesse en augmentant; mais le Grand Tronc ne possède pas ces moyens d'accès aux territoires canadiens, et il se trouve gêné dans le transport de son trafic de l'est. Tout le monde admet qu'il est juste que le Grand Tronc entre dans les Territoires du Nord-Ouest et obtienne une part dans le transport des produits de cette partie du pays. Si nous ne fournissons pas à cette compagnie les moyens de pénétrer dans les Territoires du Nord-Ouest, en passant sur notre propre territoire, nous savons tous que le Grand Tronc a ses raccordements avec les chemins de fer de l'ouest américain, qu'il obtiendra une entrée dans l'ouest canadien par l'entremise de ces voies ferrées, qu'il transportera une proportion considérable du trafic de cette partie du pays, en passant sur le territoire américain et en utilisant les voies américaines, au lieu de passer par la voie canadienne.

Il est du devoir du gouvernement de ce pays de voir à ce qu'un pareil malheur ne se produise pas dans un avenir rapproché ; car nous savons tous que les intérêts du peuple suivent la route du traffic ; et si une masse considérable de la population de nos territoires s'habitue à compter sur l'union du chemin de fer du Grand Tronc avec les chemins de fer américains pour transporter ses produits, elle s'habituera aussi à compter sur les Américains pour d'autres fins ; c'est dans ce dernier pays qu'elle se procurera tout ce dont elle aura besoin, au lieu de les acheter dans l'est du Canada, qui pourrait les lui fournir avec avantage.

Dans ces circonstances, je dis qu'il est d'une nécessité immédiate pour le gouvernement canadien, appuyé par le parlement de ce pays, de prendre sans retard les mesures nécessaires pour assurer au chemin de fer du Grand Tronc une entrée dans les Territoires du Nord-Ouet, tout en dotant en même temps le pays de la ligne la plus courte, la plus directe et la moins dispendieuse pour relier ces territoires non seulement avec l'est du Canada, mais aussi avec nos ports de mer, afin que leurs produits puissent être transportés sur leur marché naturel, c'est-à-dire le marché de la mère patrie. A ce propos, M. l'Orateur, permettez-moi de dire un mot du développement des Territoires du Nord-Ouest. Dans toute la discussion qui a eu lieu à ce sujet, il n'a pour ainsi dire été question que du transport du blé et l'on a semblé considérer cet article comme étant le seul produit que ce chemin de fer serait appelé à transporter. C'est là une grave erreur. Bien que le blé constitue un produit important de notre Nord-Ouest, et doive constituer un des principaux articles que ce chemin sera appelé à transporter, comme il a été transporté jusqu'à présent par le chemin de fer Canadien du Pacifique, j'ose dire que lorsque, dans une avenir rapproché, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest auront atteint un développement égal à celui des Etats de la vallée du Mississipi, durant les derniers 25 ou 30 ans, le transport du blé ne constituera plus qu'une proportion secondaire du trafic de l'ouest vers les ports de mer, et de là à travers l'Atlantique jusqu'au marché naturel de nos produits alimentaires.

J'ai fait quelques calculs concernant le développement de nos Territoires du Nord-Ouest. En faisant le dénombrement de la

population, il y a une couple d'années, il était de mon devoir de m'occuper de ce développement, et si je ne craignais de fatiguer la Chambre, j'aimerais à porter à la connaissance de ses membres quelques faits concernant ce développement, et ce que je crois être une estimation absolument raisonnable des progrès accomplis par cette partie du pays durant la période de 1891 à 1901. En 1891, dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest tels qu'actuellement organisés, il y avait 31,800 fermes comprenant une superficie de 8,140,000 acres de terre, tandis qu'en 1901, soit dix ans plus tard, il y avait 54,600 fermes, couvrant une étendue de 15,400,000 acres de terre. Ce qui reste de terres inoccupées dans ces territoires comprend une étendue de 213,600,000 acres, soit une étendue assez considérable pour y établir 758,000 fermes, de la grandeur ordinaire des fermes qui existaient en 1901.

L'étendue de terres en culture, durant cette période, est passée de 1,403,000 acres, en 1891, à 5,590,000 acres; en 1901, et durant la même période, l'étendue de terre en culture est passée de 1,421,000 à 3,600,000 acres.

Passons maintenant à l'étendue de terre qui durant ces deux années ont été ensemencées avec les principales espèces de grain. En 1891, il y en avait 1,010,000 acres de terre ensemencées en blé, et en 1901, il y en avait 2,495,000 acres. En 1891, il y avait 64,000 acres de terre ensemencée en orge, et en 1901, il y en avait 162,500 acres. En 1891, il y avait 318,000 acres de terre ensemencée en avoine et en 1901, il y en avait 833,000 acres.

Je tiens également à parler, à ce propos, du bétail de ces territoires, et plus tard j'appellerai l'attention de la Chambre et du pays sur l'importance de cette industrie comparée à la production des grosses céréales ou des récoltes de grain brut provenant de nos terres. En 1891, il y avait dans les Territoires du Nord-Ouest 147,700 chevaux, et en 1901, il y en avait 305,000. En 1891, il y avait 120,000 vaches laitières, et en 1901, leur nombre était de 228,000; en 1891 on comptait 343,000 têtes d'autres bestiaux, et en 1901, leur nombre avait atteint 637,000, ce qui indique un magnifique développement dans l'industrie de l'élevage du bétail.

En 1891, la population des territoires était de 219,000 âmes, et 1901, elle était de 414,000 soit une augmentation en dix ans de 195,000, ou 89 pour cent.

Les rapports du ministère de l'Intérieur indiquent que depuis le recensement de 1901 au 30 juin dernier, 48,858 homesteads ont été pris dans les Territoires, et que 158,658 colons sont allés s'y établir. J'ai fait préparer un calcul basé sur ces chiffres, ainsi que sur les rapports des deux dernières années et j'ai découvert, en prenant une moyenne bien raisonnable, et sans choisir aucune année en particulier, dont les résultats peuvent être exceptionnels, qu'en 1906 nous sommes en droit de nous attendre que la population des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba s'élèvera à 970,000 âmes, et qu'en 1911, lors du prochain dénombrement de la population, nous pouvons compter sur une population de 1,633,000 âmes dans cette partie du pays. Mais en supposant que le développement des Territoires du Nord-Ouest se continuerait durant la présente période décennale dans la proportion qu'il est commencé, cette estimation se trouverait considérablement dépassée, et l'on peut être certain que les chiffres que je viens de citer sont loin d'être exagérés.

Sans exagérer les espérances que je conçois, M. l'Orateur, je crois que les chiffres que je vais citer démontreront abondamment que nous avons raison d'avoir une grande confiance dans le développement extraordinaire que devra acquérir la production de cette partie ouest du pays, ce qui nécessitera une augmentation dans les moyens de transport. De tout cela, il résulte que nous devons, sans perdre une seule semaine ou un seul mois, prendre les mesures nécessaires pour assurer la construction d'un nouveau chemin de fer destiné à améliorer considérablement les moyens de transport actuels.

Je prétends, M. l'Orateur, que ces estimations sont très raisonnables. Dans un nouveau pays comme le nôtre, qui tend sans cesse à se développer et où les conditions changent très rapidement, nous ne pouvons établir des estimations aussi exactes que quand il s'agit d'un pays entièrement colonisé, comme ceux d'Europe ; mais je me suis basé pour faire ces calculs sur la progression arithmétique en vigueur en Europe pour connaître l'augmentation dans la population, dans des conditions comme celles qui existent dans ces pays. Si j'avais basé ces calculs sur les conditions qui ont existé au Canada durant les deux dernières années, les résultats auraient été bien plus élevés, comme je le démontrerai dans un instant. En supposant que nous aurions pris le volume du commerce du Canada en 1896, pour établir une estimation du commerce des huit années uivantes, et que nous aurions basé cette estimation sur le résultat des huit années précédentes, quel aurait été le résultat de ce calcul ? Durant la période antérieure à 1896, le volume de nos exportations et de nos importations était en chiffres ronds de $1,733,000,000. Tandis que durant la dernière période il était de $2,713,000,000. Ce qui représente une augmentation de $979,000,000, une augmentation moyenne par année de $122,000,000.

En d'autres termes, le commerce du Canada durant les huit dernières années a donc été d'environ $122,000,000 par année plus considérable que durant les huit années qui ont précédé l'année 1896 ; et si nous avions fait en 1896 une estimation de ce qui devrait arriver durant les huit années du régime libéral en nous basant sur les résultats obtenus durant les huit années précédentes, nous aurions commis une erreur de $122,000,000.

Dans les chiffres que j'ai cités, j'ai pris l'estimation la plus basse. Je n'ai pas basé ces estimations sur la progression géométrique qui a eu lieu dans ce pays durant ces dernières années, mais simplement sur la progression arithmétique, supposant que d'ici à quelques années cette progression serait aussi considérable que durant les années immédiatement précédentes. C'est pourquoi je considère que les estimations que je me propose de soumettre sont loin d'être exagérées.

En 1901, nous avions 2,495,000 acres de terre ensemencée en blé. En 1906, nous devrons en avoir 3,700,000 acres, et en 1911, à la fin de la période décennale, nous devons en avoir 6,200,000 acres. En 1901, nous avoins 162,500 acres de terre ensemencée en orge, en 1906, nous espérons que ce chiffre aura atteint 250,000 acres et en 1911, 432,000 acres. En 1901, nous avions 833,000 acres d'ensemencées en avoine. En 1906, nous espérons en récolter 8,000,000 de boisseaux, et en 1911, nous espérons en avoir 2,200,000 acres en culture.

Prenons maintenant la production moyenne. Je ne base pas mes calculs sur le résultat d'une année exceptionnelle ou particulière, mais sur la production moyenne durant les 5 années qui ont suivi et précédé le dernier recensement. En se basant sur cette estimation, je considère qu'il est juste de supposer que puisque le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ont produit 63,310,532 boisseaux de blé en 1901, en 1906 ils en produiront 70,800,000 boisseaux, et 117,800,000 en 1911. En 1891, il s'est récolté dans cette partie du pays 7,331,255 boisseaux d'orge. Je considère qu'en 1906 cette production aura atteint 8,000,000 de boisseaux et en 1911, 13,824,000 de boisseaux. En 1901, nous avons récolté 38,909,654 boisseaux d'avoine, en 1906, cette production devra être de 58,000,000, et en 1911, de 81,400,000 boisseaux.

Si nous passons maintenant au bétail, et si nous basons nos calculs sur les mêmes principes, je constate qu'en 1891 nous avions 418,542 chevaux, et je considère qu'en 1906 ce nombre devra avoir atteint 750,000 et en 1911, 1,240,000. Quant à ce qui concerne les vaches laitières, nous n'avons pas les états pour 1901, mais je m'attends à ce qu'en 1906 leur nombre soit de 560,000 et en 1911 de 920,000.

D'autres animaux de boucherie, nous pouvons nous attendre à voir, en 1906, 1,560,000 et en 1911, 2,500,000. Ces chiffres sont importants, car c'est sur eux qu'il va nous falloir baser nos calculs et notre attente de ce que les chemins de fer et autres moyens de communication auront à transporter des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba en 1906 et 1911.

D'après le contrat qui est devant nous aujourd'hui, le nouveau chemin devrait être parachevé cinq ans après la signature de l'acte. Par conséquent, en 1908, le chemin devrait être terminé. Nous sommes fondés à croire qu'il se passera un an ou à peu près, une fois terminé, avant qu'il soit à son mieux pour le transport des marchandises. Ce que nous avons réellement à faire, alors, c'est de voir à répondre aux besoins du trafic en 1911; et les chiffres que j'ai présentés indiquent dans une certaine mesure quels seront ces besoins. Je disais il y a quelques instants que c'était là ce que les chemins de fer auraient à transporter; mais je n'étais pas allé tout à fait assez loin dans mes calculs. Une certaine quantité de blé, d'orge et d'avoine sera requise pour la semence et l'alimentation dans le Manitoba et l'Ouest; tous les animaux de l'Ouest ne seront pas exportés. Jestime que le surplus du blé exportable en 1906 sera de 60,000,000 de boisseaux, et en 1911, de 100,000,000 de boisseaux. Nous pouvons compter également qu'il sera exporté de l'avoine sous forme de grain ou de farine, au montant de 28,000,000 de boisseaux en 1906, et de 40,000,000 de boisseaux, en 1911. Quant aux bêtes à cornes, nous pouvons compter qu'en 1906 à peu près 156,000 têtes et en 1911, 250,000 têtes pourront être exportées. Il y aurait d'exportable du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, 120,000 wagons, en 1906, et 165,000 wagons, en 1911, de blé, d'avoine et de bestiaux. En d'autres termes, il y aurait en 1906 une moyenne de dix trains de trente wagons chacun pour chaque jour de l'année, et en 1911 une moyenne de quinze trains de trente wagons chacun pour chaque jour de l'année. On comprendra ce que cela veut dire lorsqu'on saura que, d'après le dernier recensement, pendant trois ans, la moyenne a été d'à peu près 120 wagons par jour, ou de quatre trains de trente wagons chacun pour chaque jour de l'année. Autrement dit, en 1906, nous devrions avoir deux fois et demi autant de wagons, et en 1911, près de quatre fois autant de wagons de ces produits du Nord-Ouest que nous en avons aujourd'hui.

Or, les honorables députés de la gauche, et parmi eux le chef de l'opposition, ont mis leur foi dans le mode combiné de transport par eau et voie ferrée de préférence au mode de transport par voie ferrée seulement.

M. HENDERSON : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député d'Halton (M. Henderson) dit: Ecoutez, écoutez. Je suis persuadé qu'il accepte aveuglément le mot d'ordre de son chef, quel qu'il soit. Mais l'honorable leader de l'opposition, quelle que soit sa confiance dans le mode de transport par eau et voie ferrée combinées, n'en formule pas moins un projet de moyen de communication entièrement par voie ferrée ; et plusieurs honorables députés de la gauche ont commenté ce projet très favorablement. Les avocats du mode de transport par eau et voie ferrée combinées n'ont qu'un seul argument : c'est que le blé peut être transporté à meilleur compte par cette voie combinée que par voie ferrée entièrement. Mon honorable ami le leader de l'opposition, dans l'énoncé de son programme, s'est déclaré en

faveur de l'acquisition de la voie du chemin de fer du Canadien du Pacifique, depuis Sudbury jusqu'à Fort-William, et de la nationalisation de la voie depuis Fort-William jusqu'à Winnipeg. Ceci doit être dans le but d'établir une route entièrement par voie ferrée, et fait voir que l'honorable gentleman se rend compte de l'importance d'une telle route, et de l'insuffisance, en vue des besoins de notre trafic, de la route par eau et voie ferrée combinées. Si l'honorable député a l'intention de se servir de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique au nord du lac Supérieur, la route par eau et voie ferrée combinées peut, je le reconnais, avoir une certaine supériorité sur celle par voie ferrée entièrement.

Tout le monde sait, en effet, que le Canadien du Pacifique au nord du lac Supérieur ne saurait concurrencer la voie d'eau. Nous savons tous que ce chemin présente des rampes d'un pour cent. Nous savons tous que, quelle que soit la somme que l'on dépense, ou quoi qu'on fasse, pour l'améliorer, on ne pourra jamais, par suite de la nature même du pays qu'il traverse, faire de ce chemin un tronçon d'une grande voie transcontinentale destinée à transporter les marchandises au plus bas prix possible.

Mais, M. l'Orateur, j'admettrai la prétention de l'honorable député qu'il nous faut une route par eau et voie ferrée combinées. Personne ne nie l'importance de cette route pendant une partie de l'année, en été. Mais je désire faire observer ceci : les grains, et surtout le blé, seront probablement transportés surtout par la route d'eau et de voie ferrée, tant qu'elle sera ouverte ; mais le blé n'est pas le seul produit, et bientôt même ne sera pas le plus important des produits, qu'on exportera du Nord-Ouest. Mon honorable ami de Peel, il y a quelques instants, fit allusion au raisonnement présenté par l'honorable ministre de l'Intérieur relatif au transport de bestiaux de l'est à destination des Territoires du Nord-Ouest par cette voie ferrée. Mon honorable ami ne se doute peut-être pas de l'étendue de ce commerce. Dans le cours de la dernière saison plus de 25,000 têtes de bestiaux maigres furent transportés de l'est du Canada dans les Territoires du Nord-Ouest ; et dans le même temps, 40,000 bêtes à cornes étaient expédiées du Mexique vers nos territoires. Pourquoi ? Parce qu'il n'y avait pas de route convenable pour transporter ces bestiaux à bas prix de l'est du Canada au Nord-Ouest. Or, M. l'Orateur, ces 25,000 bêtes à cornes qui furent expédiées au Nord-Ouest, l'année dernière, et ceux en nombre presque égal qui y furent expédiées l'année avant, venaient en grande partie de l'Ontario ; mais dans un avenir prochain, les provinces maritimes et Québec, et même cette contrée du nord à travers laquelle la voie transcontinentale du Grand-Tronc-Pacifique doit passer, seront en mesure d'élever des jeunes bestiaux qui pourront profitablement être expédiés au Nord-Ouest pour y être engraissés et de là renvoyés vers l'est et exportés en Angleterre. Mon honorable ami hoche la tête. Il oublie peut-être que, ces années dernières, nous avons expédié de l'est du Canada vers les Etats de l'ouest américain des milliers de bestiaux pour cette fin. Mon honorable ami ne sait peut-être pas que si les Etats de l'Ouest américain ont été les plus grands éleveurs de bestiaux du monde, néanmoins des acheteurs de l'Ouest, de l'Iowa, du Missouri, du Kansas, du Colorado et du Nebraska, ont parcouru tous les recoins du Canada pour obtenir de jeunes bestiaux en vue de les engraisser dans l'ouest, puis de les expédier sur Chicago et de les exporter en Angleterre. Or, M. l'Orateur, si c'est là la condition de l'industrie de l'élevage dans les Etats de l'ouest américain qui s'y sont adonnés depuis nombre d'années, ne pouvons-nous pas nous attendre à voir la même chose produire pour les Territoires du Nord-Ouest, à mesure que l'élevage du bétail s'y développera ?

M. BLAIN : L'honorable ministre dit que les exportations de bétail du Canada aux Etats-Unis augmentent. Peut-il nous donner les chiffres des trois dernières années ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, les exportations n'ont pas augmenté. Pourquoi ? Parce que nos gens ont dû garder tous leurs bestiaux pour la reproduction au pays. Ils ont refusé de vendre aux acheteurs des Etats-Unis parce qu'ils ont trouvé un nouveau débouché pour ces bestiaux dans notre Nord-Ouest. C'est la raison pour laquelle notre commerce de bestiaux avec les Etats-Unis n'a pas augmenté. Ce n'est pas que les Etats de l'ouest américain n'en veulent pas ; ces états aujourd'hui obtiennent leurs jeunes bestiaux du Mexique, comme nos gens du Nord-Ouest le font, parce qu'ils ne peuvent se les procurer au Canada; et c'est parce qu'ils ne peuvent se les procurer en quantités suffisantes chez nous qu'ils tournent leur attention vers le sud et qu'ils les font venir du Mexique.

Mais l'honorable député a entièrement corroboré l'opinion que j'exprime à la Chambre. L'honorable député ne se trompe pas lorsqu'il dit que dans un avenir prochain la population du Nord-Ouest élèvera ses propres bestiaux. Elle le fait aujourd'hui, et elle le fera sur une plus grande échelle plus tard. Il est tout aussi important, il est même plus important, pour le progrès du Nord-Ouest, que l'industrie de l'élevage et de l'engraissement soit développée que la culture du blé. Le peuple de l'est du Canada sait parfaitement que l'industrie animale est la base de sa prospérité. Elle sait aussi que si les colons, partis de leur région pour s'établir dans le Manitoba et le Nord-Ouest, peuvent pendant quelques années se passer de bétail par suite de la richesse naturelle de leur sol vierge et de la facilité avec laquelle ils en obtiennent de fortes récoltes, il va leur falloir dans un avenir prochain adopter ce qu'on appelle la culture mixte et

se constituer des troupeaux. Lorsqu'ils en seront venus à ce point, les quantités de produits animaux qu'ils auront à expédier des territoires fera paraître bien insignifiantes leurs exportations de blé. Nous allons voir se répéter dans notre Nord-Ouest ce qui s'est passé dans l'ouest américain. Lorsque les colons de l'est se rendirent d'abord dans ce pays et commencèrent à se répandre sur les plaines fertiles du Mississipi et au-delà, ils s'adonnèrent en premier lieu à la culture du blé et du maïs. Plus tard ils se mirent à faire de l'élevage, au point qu'aujourd'hui Chicago est le centre d'un commerce des produits animaux beaucoup plus important que celui du blé ou de la farine. Je ne crains pas de prédire que les colons du Manitoba et du Nord-Ouest, qui aujourd'hui ne songent guère à autre chose qu'au blé et à la farine, tourneront dans un avenir prochain leur attention vers l'industrie animale, sous forme d'établissements de salaisons et de conserves, d'abattoirs, de commerce de bestiaux, et le commerce des grains du Nord-Ouest aura alors relativement beaucoup moins d'importance. Lorsque ce temps viendra, et il ne saurait tarder à venir, ces produits animaux ne pourront suivre la route des lacs combinée à la voie ferrée ; tous ces produits devront voyager par voie ferrée seulement ; ils ne sauraient être transportés autrement. J'insiste sur ce point, car dans toute la discussion de cette question des transports, non seulement en cette Chambre, mais dans la presse, on n'a parlé que du commerce des grains, en comparaison duquel tout le reste paraît n'avoir aucune importance.

J'ai quelques chiffres ici qui feront voir ce qu'est le commerce de Chicago à cet égard. Je pense que nous pouvons raisonnablement nous faire une idée de ce qui va se produire dans notre pays par ce qui se passe aux Etat-Unis. On regarde Winnipeg comme le futur Chicago de notre pays. Chicago est situé à la tête de la navigation des lacs. Winnipeg est éloigné de près de 500 milles de ces lacs. S'il est un endroit sur ce continent où la route d'eau peut concurrencer avec succès la voie ferrée, c'est Chicago. Quand il s'agit d'expédier des marchandises de Chicago aux rivages de l'Atlantique, elles suivent la voie des lacs que jusqu'à Buffalo; à partir de Buffalo, elles sont expédiées par voie ferrée, ou par le canal de l'Erié, et ne sont transbordées qu'une seule fois ; ou bien elles sont expédiées par voie ferrée directement de Chicago à l'Atlantique sans aucun transbordement. D'un autre côté, dans le cas de marchandises expédiées de Winnipeg (et Winnipeg sera à l'avenir le point de concentration de tous les produits de notre grand Nord-Ouest), si on veut les faire voyager par la route combinée des lacs et de la voie ferrée, elles devront d'abord être transportées par terre jusqu'au lac Supérieur ; puis transbordées soit sur les wagons de chemins de fer dans un des ports de la baie Georgienne, soit sur un navire océanique à Montréal, ou ailleurs. Par suite, la route des lacs combinée avec la voie ferrée est moins avantageuse à partir de Winnipeg qu'à partir de Chicago.

Mais quels sont les faits se rapportant au transport des produits de l'ouest à partir de Chicago ? J'ai ici quelques chiffres empruntés aux rapport de la chambre de commerce de Chicago. Ils montrent comment les produits du grand ouest qui sont concentrés à Chicago sont dirigés sur les ports de l'Atlantique. Je crains de fatiguer la Chambre——

Une VOIX : Continuez.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mais ces chiffres sont intéressants et ont leur importance dans mon argumentation. Les chiffres que je vais citer sont pour les années 1900, 1901 et 1902. En 1900, des grains comprenant le blé, le maïs, l'avoine, le seigle, l'orge, les graines de graminées et de lin, au montant de 3,449,000 tonnes, furent expédiés de Chicago vers l'est par la voie d'eau, et 2,287,000 tonnes de ces grains furent expédiées par la voie ferrée entièrement. De farine 109,000 tonnes furent expédiées par eau, et 614,000 tonnes par voie ferrée. Prenons, maintenant, les produits animaux, y compris la viande de porc salée, le bacon, le bœuf préparé, les peaux et la laine, le saindoux, le fromage et le beurre (non pas les animaux vivants, mais les produits animaux) : par eau, il en fut expédié de Chicago vers l'est, 20,000 tonnes, et par voie ferrée, 1,445,000 tonnes. Mettez ces trois articles ensemble : grains, farine et produits animaux, il en fut expédié de Chicago vers l'ouest, en l'année 1900, 3,579,000 tonnes par eau, et 4,347,000 tonnes par voie ferrée.

M. REID (Grenville) : Sont-ce les envois de Chicago vers la mer directement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, directement.

M. BELL : Pas tous à destination des ports maritimes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, pas tous à destination des ports maritimes. Le tableau indique seulement les marchandises expédiées vers l'est sans distinguer celles à destination des ports maritimes, mais la plus grande quantité était à destination de ces ports. Ce tableau ne tient pas compte des énormes quantités de grains qui passent au sud et ne touchent pas Chicago du tout, mais sont envoyées directement et sans arrêt. Le tableau n'indique que les marchandises qui vont à Chicago et sont expédiées de là. Quant aux marchandises qui passent par Chicago-sud, elles sont expédiées par voie ferrée entièrement. J'oserais dire qu'il y a bien dix fois plus de ces dernières marchandises que des autres qui ne vont pas aux ports maritimes de l'Atlantique.

En 1901, d'après ce même rapport, 2,169,000 tonnes de grain furent expédiées par eau, et 2,239,000 tonnes par voie ferrée, Farine, 89,000 tonnes expédiées par eau et 724,000 tonnes par voie ferrée sur tout le parcours. Produits animaux, 15,000 tonnes

par eau et 1,444,000 tonnes par voie ferrée. Si nous prenons le total de ces produits (et ils sont de la même nature que ceux qui sont expédiés du Nord-Ouest et qui de Winnipeg doivent être transportés aux ports de mer envue d'être exportés en Angleterre), nous voyons qu'en 1901, 2,276,000 tonnes furent expédiées à Chicago par eau et 4,608,000 tonnes par chemin de fer sur tout le parcours, soit plus du double.

Je vais donner les mêmes chiffres pour 1902, car je désire montrer que ces résultats ne sont pas exceptionnels, mais que la même chose se produit d'année en année. En 1902, 105,000 tonnes de farine furent expédiées par eau et 463,000 tonnes par voie ferrée ; grains, 1,760,000 tonnes expédiées par eau et 1,609,000 tonnes expédiées par chemin de fer. Produits animaux, 775,000 tonnes par eau et 1,269,000 tonnes par voie ferrée. Total durant l'année, 1,867,000 tonnes par eau et 3,342,000 tonnes par voie ferrée, soit deux fois autant. Maintenant, je vais résumer ces chiffres très brièvement. Si nous prenons le total des trois années, nous avons de grains et de produits animaux qui ont été expédiées par eau : 7,720,000 tonnes, et par chemin de fer 12,298,000, soit une moyenne annuelle pour ces trois ans de 2,573,000 tonnes par eau, en regard de 4,099,000 tonnes par chemin de fer. L'excédent annuel moyen des envois par voie ferrée est de 1,525,000 tonnes.

Voici le tableau :

ENVOIS de Chicago par eau et par chemin de fer, 1900.

——	Par eau.	Par ch. de fer.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Farine	109,921	614,945	724,876
Blé	797,317	302,181	1,099,498
Maïs	2,211,107	899,683	3,110,790
Avoine	414,504	903,924	1,318,429
Seigle	12,461	21,804	34,266
Orge	10,852	126,883	137,736
Graines de graminées et de lin	3.210	32,735	35,945
Total, farine, grains et graines	3,559,384	2,902,158	6,461,542
Grains seuls	3,449,453	2,287,213	.....
Lard salé	3,220	22,703	25,923
Bacon, etc	57	395,453	395,510
Bœuf carcasse	.....	589,475	589,475
Peaux et laine	2,341	84,744	87,085
Saindoux	14,462	225,423	239,886
Fromage	10	23,569	23,580
Beurre	1½	104,266	104,268
Total, produits animaux	20,094	1,445,636	1,465,731
Total, grains et produits animaux	3,579,479	4,347,794	7,977,273

ENVOIS de Chicago par eau et par chemin de fer, 1901.

——	Par eau.	Par ch. de fer.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Farine	89,579	724,188	813,762
Blé	945,661	419,797	1,365,458
Maïs	947,344	847,507	1,794,852
Avoine	258,038	1,039,752	1,297,790
Seigle	11,196	24,842	36,039
Orge	4,468	81,546	86,010
Graines de graminées et de lin	2,487	25,779	28,266
Total, farine, grains et graines	2,258,770	3,163,410	5,422,180
Grains seuls	2,169,191	2,439,222	.....
Lard salé	2,515	16,805	19,320
Bacon, etc	1,140	381,703	382,843
Bœuf carcasse	40	540,797	540,837
Peaux et laine	2,787	130,273	133,060
Saindoux	8,713	224,263	232,976
Fromage	9	28,467	28,476
Beurre	3½	122,540	122,544
Total, produits animaux	15,208	1,444,851	1,460,059
Total, grains et produits animaux	2,276,979	4,608,261	6,882,240

ENVOIS de Chicago par eau et par chemin de fer, 1902

——	Par eau.	Par ch. de fer.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Farine	105,966	463,378	569,345
Blé	660,857	245,706	906,564
Maïs	857,081	418,542	1,275,623
Avoine	174,986	811,528	986,514
Seigle	59,761	19,595	79,358
Orge	7,224	76,906	84,130
Graines de graminées et de lin	840	37,075	37,915
Total, farine, grains et graines	1,866,718	2,072,733	3,939,452
Grains seuls	1,760,752	1,609,353	.....
Lard salé	.....	18,960	18,960
Bacon, etc	.....	330,340	330,340
Bœuf carcasse	.....	524,900	524,900
Peaux et laine	775	76,716	77,492
Saindoux	.....	191,249	191,249
Fromage	.....	26,344	26,344
Beurre	.....	100,893	100,893
Total, produits animaux	775	1,269,405	1,270,181
Total, grains et produits animaux	1,867,494	3,342,139	5,209,633

M. FISHER.

ENVOIS de Chicago par eau et par chemin de fer, 1900-1-2.

——	Par eau.	Par ch. de fer.	Total.
1900.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Farine, grains et graines	3,559,384	2,902,158	6,461,542
Produits animaux..	20,094	1,445,636	1,465,731
1901.			
Farine, grains et graines.....	2,258,770	3,163,410	5,422,185
Produits animaux..	15,208	1,444,851	1,460,059
1902.			
Farine, grains et graines....	1,866,718	2,072,733	3,939,452
Produits animaux..	775	1,269,405	1,270,281
1900-1-2.			
Total, grains et produits animaux.. .	7,720,952	12,298,195	20,019,147
Moyenne annuelle..	2,573,650	4,099,398	6,673,049

La moyenne annuelle de l'excédent des envois par chemin de fer est de 1,525,747 tonnes de grains et produits animaux.

Cela montre clairement et distinctement que les arguments qui peuvent être présentés isolément, de-ci de-là, dans le cours de cette discussion, en faveur de la route par eau et chemin de fer combinés, ne sont pas concluants. A mon avis, ce tableau est une réponse directe et complète à la déclaration faite l'autre jour, par l'honorable leader de l'opposition, lorsqu'il cita ces paroles d'un expert :

On ne transporte pas plus de dix pour cent du blé entièrement par chemin de fer, et cela ne se fait que lorsqu'il est absolument nécessaire d'en expédier à n'importe quel prix. Aux Etats-Unis les trois quarts du grain sont expédiés par transport mixte, et il ne faut pas oublier que la concurrence des chemins de fer dans ce pays se fait par des chemins qui y traversent des territoires très peuplés et où il se fait un commerce très considérable.

On rapporte que sir William Van Horne aurait dit qu'il est impossible de transporter un seul boisseau de grain le long de la rive nord du lac Supérieur.

M. BELL : Je ne crois pas que sir William Van Horne ait dit cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais trop ; mais ce serait la plus entière condamnation de la route suivie par son chemin de fer qu'on pourrait soumettre au pays. On ne pourra dire la même chose du chemin de fer que nous projetons, car les rampes le long de ce chemin de fer sont deux fois plus douces que celles le long de la rive nord du lac Supérieur sur le parcours du Pacifique Canadien.

M. BELL : Il a été décidé de combien seront les rampes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voici dans quelle mesure c'est décidé : Nous savons que les rampes le long de la rive nord du lac Supérieur sont même de 1 pour cent ; et nous savons par les rapports au sujet du pays à travers lequel ce chemin projeté doit passer qu'au lieu d'être une contrée extrêmement rocheuse et vallonneuse, coupée de ravins profonds, c'est une contrée généralement unie, légèrement inclinée sur tout le parcours ; et on m'informe que les partis d'explorateurs du Grand Tronc qui sont aujourd'hui dans cette région ont pu trouver une route avec des pentes d'au plus un demi pour cent. En d'autres termes, cette voie sera deux fois plus douce que celle du Canadien Pacifique le long de la rive nord du lac Supérieur. C'est un des points faibles de la proposition de mon honorable ami le chef de l'opposition, car la route qu'il voudrait faire adopter au lieu de la nôtre, ne pourrait concurrencer les transports par voie d'eau et voie ferrée combinés. Si nous établissons des chemins de fer pour le transport des grains de notre Nord-Ouest, il faut qu'ils soient en mesure de soutenir la concurrence des transports par eau et par chemin de fer combinés. Le projet que nous avons soumis assure ce résultat, et, à mon avis, on ne saurait soumettre d'autre plan qui l'assure.

Maintenant, M. l'Orateur, je désire signaler un autre fait relatif à mon argumentation d'il y a un instant. J'ai dit que non seulement le blé et autres grains, mais aussi les produits animaux de notre Nord-Ouest devraient être transportés. Je me reporte au rapport de la Chambre de commerce de Winnipeg et j'y lis que, l'année dernière, les meuniers de Minnéapolis obtinrent du gouvernement des Etats-Unis l'autorisation de moudre en entrepôt les grains du Canada pour exportation de la farine en Europe. Apparemment, d'après le rapport, les résultats furent satisfaisants, car il a été annoncé dans les journaux qu'une grande quantité du blé du Manitoba de la récolte de cette année a été expédiée aux meuniers de Minnéapolis. Cela veut dire qu'une forte proportion de la récolte de blé du Canada, au lieu d'être exportée en Europe, sous forme de grain, est convertie en farine par l'initiative de nos voisins du sud, et d'après le rapport de la Chambre de commerce de Winnipeg, ils y trouvent leur compte. N'est-il pas raisonnable de supposer que nos propres gens à Winnipeg, Portage-du-Rat et autres endroits vont se mettre eux aussi à moudre le blé de l'Ouest et à expédier la farine vers l'est du Canada et en Europe ? N'est-ce pas là une nécessité du développement de l'ouest? Je sais bien que la raison pour laquelle aujourd'hui tant de blé est transporté de l'ouest

du Canada pour y être moulu dans l'est, c'est qu'il n'y a pas de débouché dans le Nord-Ouest pour les sous-produits. Les gens de l'ouest ne se sont pas encore mis à utiliser le son et la farine grossière pour la nourriture des bestiaux et des cochons ; mais lorsqu'ils se seront appliqués à l'élevage dans le Nord-Ouest, lorsqu'il y aura là un large débouché pour les sous-produits du blé, vous verrez se développer à Winnipeg ou ailleurs un autre centre comme Minnéapolis, où aujourd'hui le blé des états de l'ouest et du Canada est converti en farine ; vous verrez s'élever d'énormes moulins à farine et les produits de l'ouest seront expédiés vers l'est, sous forme de farine et non sous forme de grain.

La farine de l'ouest sera transportée vers l'est par voie ferrée ; une très petite partie (s'il en est du tout) sera expédiée par la voie combinée des lacs et des chemins de fer. C'est une preuve de plus qu'une voie ferrée d'entier parcours est absolument requise. Et cette voie ferrée d'entier parcours doit être la meilleure possible. La sorte de route dont a parlé le chef de l'opposition ne fera pas l'affaire. Il voudrait la faire passer par la rive nord du lac Supérieur, où les pentes sont des plus difficiles, et par des chemins détournés à travers Ontario et Québec, au lieu d'adopter la ligne droite proposée par le gouvernement, qui traversera le pays de l'intérieur de Winnipeg à Québec de la manière la plus directe. Le chef de l'opposition propose de mettre son plan à exécution par l'achat de la voie du Canadien du Pacifique qui longe la rive nord du lac Supérieur, par l'achat du chemin de fer Canada-Atlantique, par la construction d'une longue ligne de raccordement, et par la réduction des pentes entre Port-Arthur et Winnipeg, de quelque manière. Le chef de l'opposition présente au parlement un plan fait de pièces de rapport, qui ne répondra pas à la fin qu'on se propose en construisant un chemin droit, avec des pentes douces, et qui reliera directement deux points importants. Le leader de l'opposition pour mettre son projet à exécution dépenserait des dizaines de millions, je ne sais trop combien de dizaines de millions. Il a dit lui-même qu'il ne s'opposait pas à une dépense libérale des fonds publics pour cette fin ; et je dois dire que ses plans indiqueraient, en effet, qu'il aime la dépense.

Une VOIX : Son projet entraînerait la dépense de centaines de millions.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est possible ; mais je n'ai pas le temps de faire des calculs détaillés dans le moment. Toutefois, nous savons que son projet coûterait à exécuter beaucoup plus que celui du gouvernement lequel, d'après l'estimation du ministre des Finances, n'entraînerait une dépense que de $13,500,000.

Quelques VOIX : Oh !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela fait rire mes amis de la gauche.

M. HENDERSON : Et avec droit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Se moquent-ils des chiffres présentés par le ministre des Finances? Qu'on me permette de dire que ni en cette Chambre, ni ailleurs, jamais on n'a montré, ou tenté de montrer la fausseté d'un seul des calculs de l'honorable ministre des Finances. Bien plus, dans les sept ans que mon honorable ami a occupé cette position, il a chaque année soumis au parlement et au peuple canadien des états financiers ; et ils ont toujours été tellement modérés que dans aucun cas ces messieurs de la gauche n'ont pu y relever d'erreur ou d'inexactitude.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, la réputation du ministre des Finances est tellement grande au Canada que le peuple acceptera ses déclarations avec la confiance que le prix fixé par lui représente le maximum de ce qu'il faudra payer pour cette entreprise. J'ose dire que jamais dans l'histoire du Canada il n'a été soumis au peuple un projet d'une telle importance transcendante qui lui impose une dépense aussi légère.

M. TAYLOR : Le ministre des Finances n'a pu que difficilement trouver l'argent nécessaire pour solder la dépense du recensement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les finances du Canada sont tellement florissantes, que le ministre des Finances a pu l'année dernière, annoncer au monde un surplus deux fois plus considérable que jamais auparavant dans notre histoire, et cela en dépit de l'affiirmation de mon honorable ami que le recensement a coûté bien cher.

Je n'ai pas l'intention de discuter à fond le mérite de cette mesure. La question a été discutée avec talent par les honorables députés des deux partis. Je félicite ces messieurs de l'opposition d'avoir fait de leur mieux, d'avoir critiqué le plus habilement et le plus rigoureusement qu'ils ont pu ce projet du gouvernement. Mais tout ce qu'ils ont pu démontrer c'est que le plan du chef de l'opposition n'a pas la pleine approbation de ses partisans. Ces messieurs de la gauche ont reconnu que l'intérieur doit être développé et que le Canada devrait être élargi du nord au sud de manière à ce que nous prenions plus complètement possession de la zone agricole. Le leader de l'opposition dit qu'il est prêt à construire un chemin de colonisation de Québec à Winnipeg. Il est très disposé à le faire, après avoir dépensé des millions et des millions à faire l'acquisition du chemin de fer Canada-Atlantique et du chemin de fer Canadien du Pacifique sur la rive nord du lac Supérieur, et à adoucir les rampes du Canadien du Nord, ou du Canadien du Pacifique depuis le lac Supérieur jusqu'à Winnipeg. Et une fois ces millions dépensés, il est prêt

à contruire un chemin de colonisation de l'est à l'ouest.

M. CLANCY : Quand ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il l'a dit dans son discours.

M. CLANCY : Mais quand se propose-t-il de le faire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aussitôt que les renseignements nécessaires auront été obtenus ; et comme les renseignements sont déjà connus de la Chambre et du pays, le chef de l'opposition serait, sans doute, prêt à commencer sur le champ les travaux de construction de cette ligne.

M. CLANCY : Lorsque les intérêts du pays l'exigent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député de Peel a dit que ce plan ne serait pas acceptable ; l'honorable député de Jacques-Cartier a dit la même chose ; il a dit qu'il n'y avait aucune nécessité d'un chemin de Québec à Winnipeg, mais qu'il nous fallait des chemins de colonisation partant des anciens établissements et se dirigeant vers le nord. Il n'y a pas le moindre doute que ces chemins ne développeraient pas le pays comme le fera le chemin de fer projeté par le gouvernement. Le projet soumis par ces messieurs de la gauche ne donnerait pas des moyens de transport faciles et économiques pour les produits de l'ouest. Mais le projet soumis par le gouvernement sans aucun doute assurera cet avantage. Par ce projet, nous nous proposons de donner à cette région de Québec et d'Ontario un des meilleurs chemin de fer sur le continent d'Amérique, un chemin qui fera partie de notre grande voie de communication entre l'ouest et nos ports de mer de l'Atlantique ; un chemin qui pourra transporter les produits de notre contrée de l'ouest au plus bas prix possible, et qui, par conséquent, favorisera la colonisation de cette contrée, d'une manière toute spéciale. Comme je l'ai indiqué, l'honorable chef de l'opposition se propose dans une grande mesure de marcher sur nos traces. Mais ses partisans ne veulent pas de son plan ; ils voudraient construire le chemin d'une tout autre manière. M. l'Orateur, nous soumettons un projet très défini formulé dans un contrat signé et accepté par une compagnie respectable de grands moyens, qui va le mettre à exécution le plus rapidement possible. A l'encontre de cette mesure, mon honorable ami le chef de l'opposition en présente une qui implique de longues négociations et discussions avec trois ou quatre compagnies de chemins de fer, chacune desquelles est prête à saigner le pays ; de sorte que si son parti était au pouvoir, il se trouverait lié à ce projet et forcé de céder à leurs demandes. Nous ne savons pas, nous ne pouvons savoir ce que ce projet du chef de l'opposition coûterait. Mais nous savons, le pays sait, ce que notre projet va coûter, et le coût est si ridiculement modeste, que la difficulté consiste à faire croire au peuple qu'il ne coûtera pas davantage. Mais, je l'ai dit il y a un instant, le peuple sait à quoi s'en tenir sur le compte du ministre des Finances, et lorsque celui-ci déclare que le projet peut être exécuté moyennant $13,000,000, le peuple le croit, le peuple l'appuiera et votera en faveur de l'entreprise. Pour ma part, je suis bien prêt à me présenter devant le peuple et à lui demander son approbation à cette mesure.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. A. A. LEFURGEY (Prince-est, I.-P.-E.). M. l'Orateur, à cette période avancée du débat, je ne me serais pas risqué à prendre part à la discussion, si l'importance du sujet ne faisait un devoir à chacun de nous d'exprimer son sentiment. L'honorable ministre de l'Agriculture, qui m'a précédé, avait promis d'avancer de nouveaux arguments pour justifier ce projet que le gouvernement impose au pays. Mais l'honorable ministre a négligé complètement la question des transports, et s'est contenté de nous fournir des statistiques très intéressantes sur le développement de la production agricole dans l'ouest et les brillantes perspectives d'avenir dans ce pays. Nous sommes heureux qu'on nous dise quel brillant avenir s'ouvre pour l'ouest, mais cela n'a rien du tout à voir avec la question des transports. L'honorable ministre a cité des chiffres qui par eux-mêmes peuvent avoir leur valeur ; mais ils n'ont nullement trait à la question qui nous est soumise en ce moment. Ils démontrent la grande nécessité qu'il y a de bien considérer la question. L'honorable ministre a fait voir que dans dix ou vingt ans d'aujourd'hui des quantités énormes de produits seront expédiés du Nord-Ouest. Raison de plus, M. l'Orateur, pour que nous prenions bien le temps de donner au problème de l'écoulement le plus économique de ces produits sa véritable solution. Mais l'honorable ministre de l'Agriculture est le docile partisan de son chef, et en conséquence il n'a pas voulu condamner le prétexte invoqué par le très honorable premier ministre pour présenter ce projet à la Chambre ; il s'est contenté d'exprimer sa désapprobation en mesurant ses éloges. Après nous avoir dit que nos voies navigables nous fournissent le moyen le plus économique de transporter les produits de l'ouest, il s'est mis à excuser la construction projetée de ce chemin de fer destiné à les compléter, sans exposer aucun plan général d'amélioration de ces voies navigables.

Or, cette question des transports est la plus importante qui puisse être soumise au parlement, si nous tenons compte de la place que le Canada est appelé à occuper parmi

les nations commerciales du monde. A la période où nous sommes de l'histoire du développement des transports dans toutes les parties du monde, nous devrions nous arrêter et réfléchir avant d'engager notre pays dans l'exécution d'un projet dont l'effet sera probablement de retarder de bien des années la véritable solution du problème des transports au Canada ; dont l'effet sur nos finances sera tel que nous ne pourrons de longtemps nous mettre en mesure d'effectuer les transports aussi économiquement qu'on le fait aux Etats-Unis. La lutte pour la suprématie dans le commerce international se continue de nos jours avec toute son intensité. Il est reconnu dans tous les pays commerçants que cette lutte est une des questions les plus importantes auxquelles ils aient à faire face. Non Seulement le développment de notre commerce extérieur dépend-il de cette question des transports, mais tout le développment intérieur du pays en dépend également. Si le Canada doit garder sa place permi les nations commerçantes du monde, il est d'absolue nécessité que nous ayons des moyons de transport égaux, sinon supérieurs à ceux de la république voisine. Indubitablement, nous ne sommes pas prêts à résoudre ce problème maintenant. Pour pouvoir y arriver, il nous faudrait d'abord faire l'examen sérieux et approfondi de la question, connaître celle-ci à fond et sous toutes ses faces. C'était l'attitude prise par le gouvernement à la rentrée des Chambres, car nous trouvons dans le discours du trône le passage suivant :

> Toute cette question de transport et d'installations de tête de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

On voit que les ministres n'étaient pas alors d'avis de s'occuper de cette question sans l'assistance d'experts. Cinq mois se sont écoulés. La commission est-elle nommée? Si je ne me trompe, M. l'Orateur, pas un seul membre de cette commission n'a été nommé encore, et aucun rapport sur le sujet n'a été présenté par le gouvernement. S'il nous fallait plus de preuves à cet égard, nous n'aurions qu'à nous reporter au décret du conseil passé le 19 mai dernier, et subséquemment soumis à la Chambre. Ce décret renferme des choses d'un grand intérêt, étant donné le projet actuellement à l'examen. Plusieurs honorables députés ont lu ce document, mais je crois à propos de le signaler encore une fois aux promoteurs de cette entreprise. Les membres du cabinet s'étaient fait apparemment une idée assez compréhensive de ce qu'il faudrait faire pour arriver à la véritable solution du problème des communications. Ce décret du conseil dit :

> Le développement du Nord-Ouest Canadien a démontré que nos routes canadiennes étaient impuissantes à transporter les produits canadiens. Le rapport dit aussi.
>
> Que nos exportations agricoles ne pourront commander de l'autre côté des mers le prix que leurs excellentes qualités naturelles leur permettraint d'obtnir, que lorsqu'elles cesseront d'être confondues et mêlées avec des produits inférieurs ou souvent falsifiés des autres pays ; et pour leur conserver leur idendité distincte il faut les exporter par les voies canadiennes.
>
> Le ministre soumet de plus que les questions à l'étude sont compliquées et comprennent, entre autres objets à atteindre, le transport des produits de l'ouest depuis le lieu de production jusqu'aux marchés de l'univers.

Il me semble qu'à la suite d'une telle déclaration, d'un tel aveu de la part du gouvernement que l'assistance d'experts serait requise pour étudier à fond les divers aspects de cette question, il est prématuré et peu sage de soumettre un projet au parlement trois ou quatre mois après la rentrée des Chambres. Le décret du conseil continue :

> Il est clair qu'avant que l'on puisse arriver à une solution satisfaisante de ces questions il faudra faire une enquête complète et minutieuse concernant :
>
> Les conditions dans lesquelles les expéditions de produits se font présentement et la possibilité de les améliorer.
>
> L'établissement d'entrepôts sur les lacs et rivières, et aux ports océaniques.
>
> Les installations aux ports intérieurs des lacs et des rivières, et aux ports de l'Atlantique et du Pacifique.
>
> L'état de la route du Saint-Laurent et généralement toute amélioration, agrandissement, et autres choses pouvant donner des moyens de transport plus économiques et plus satisfaisants par les voies canadiennes terrestres et fluviales. Le ministre soumet de plus que cette enquête ne devra pas être limitée aux routes et autres installations employées maintenant, mais, s'il est nécessaire que l'on fasse de nouvelles investigations afin de découvrir si l'on ne pourrait pas établir d'autres voies de transport plus satisfaisantes par terre et par eau.
>
> Les forces qui militent contre le transport par les voies canadiennes sont les suivantes —
>
> Concurrence de la part des Etats-Unis ;
>
> Concurrence de la part des vaisseaux venant des ports américains sur le lac Supérieur.
>
> Le ministre soumet qu'une enquête devrait être faite au sujet de la division des produits du Canada par les ports de Boston, Portland et autres des Etats-Unis. On devrait aussi étudier avec soin les méthodes les meilleures et les plus économiques dont se servent nos concurrents de l'autre côté de la frontière.
>
> Le ministre est d'avis que dans ces circonstances il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et d'adopter les meilleurs moyens possibles de transporter ses propres produits, et soumet que la méthode la plus efficace de faire une telle enquête et d'obtenir les informations les plus désirables serait de nommer une commission composée d'experts ; cette commission peut être nommée et recevoir ses pouvoirs en vertu du chapitre 114 des statuts du Canada.

On ne supposerait pas qu'ayant, lors de la rentrée des Chambres, exprimé l'opinion ci-dessus, et l'ayant soumise au parlement le 19 mai, notre gouvernement s'engagerait dans une entreprise de cette nature sans

avoir des plans bien mûris ainsi que des relevés topographiques et autres renseignements quelconques à soumettre à la députation.

L'honorable ministre de l'Agriculture a dit que ce projet n'avait pas été adopté avec précipitation, que réellement le pays l'avait eu à l'examen depuis deux ans. Mais si le pays l'a eu à l'examen depuis deux ans, comment se fait-il que le gouvernement n'avait pas de mesure à présenter à la Chambre au commencement de la session ? Comment se fait-il qu'il a soumis ces diverses résolutions et finalement, très tard dans la session, le présent projet ? Le ministre a cité un passage d'un rapport de la Chambre de commerce de Winnipeg, au cours de son argumentation ; mais que dit cette chambre de commerce :

Qu'il soit nommé un expert parfaitement au fait de la gestion des chemins de fer, pour faire rapport sur les conditions existantes, et sur ce qui, dans son opinion, ferait de l'Intercolonial une entreprise rémunératrice et du plus grand avantage pour le pays ; et aussi pour étudier les projets suivants et en faire rapport afin que le gouvernement et le pays puissent prendre ces choses en considération.

L'honorable ministre a oublié, semble-t-il, de citer cette partie de la recommandation de la chambre de commerce de Winnipeg.

Mais nous n'avons pas que cette résolution ; nous avons en outre l'opinion d'un homme qui s'est occupé toute sa vie de chemins de fer et de transport, et que l'on a voulu, je crois, nommer président de la commission proposée, un homme qui a déclaré que le projet actuel ne pouvait apporter aucune solution à la question du transport du grain de l'ouest, Sir William Van Horne s'est exprimé comme suit :

Jamais le chemin de fer Canadien du Pacifique, ni le Grand Tronc, ni aucun autre chemin entièrement situé en territoire canadien ne consentiront à transporter absolument par voie terrestre contournant les grands lacs, aucun chargement de blé destiné à l'étranger, pour l'excellente raison qu'ils ne sauraient en espérer aucun profit. Et les problèmes concernant le transport des marchandises de l'ouest ne seront jamais résolus par la constitution d'un chemin de fer entièrement situé en territoire canadien et s'étendant d'un océan à l'autre.

La Chambre et le pays, M. l'Orateur, connaissent sir William Van Horne. Ses attaches avec le Pacifique sont connues et tout le monde sait que si le chemin de fer du Pacifique pouvait transporter du blé de l'ouest aux ports de l'est par son propre chemin, il le ferait certainement au lieu de transporter ce grain par les lacs.

Nous avons aussi l'opinion d'une autre personne que les honorables députés de la droite regardent aussi comme une autorité sur la question des transports, le gérant de la Compagnie du Grand-Tronc, M. Hays. Le premier projet de la Compagnie du Grand Tronc n'était pas de construire un transcontinental depuis l'Atlantique jusqu'à la côte du Pacifique. La compagnie avait eu d'abord l'idée de passer par Gravenhurst ou North-Bay, afin d'arriver aux plaines fertiles de l'ouest. Personne ne peut s'expliquer pourquoi le gouvernement n'a pas adopté ce plan ni pourquoi il s'est lancé dans l'aventure actuelle, à moins que ce ne soit pour satisfaire des parasites politiques. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas consulté dès le commencement et n'a-t-il pas écouté celui de ses membres qui avait le plus de connaissances en fait de chemins de fer? Mais au lieu de cela, celui qui était tout désigné pour donner conseil sort du cabinet parce qu'il n'approuve pas la manière dont le gouvernement veut résoudre la question des transports dans l'ouest, et il condamne cette solution dans un discours puissant auquel jusqu'à présent aucun des membres du gouvernement ou aucun de ses amis n'a pu répondre. Mais il n'y a pas besoin d'avoir recours à d'aussi hautes autorités que celles que j'ai mentionnées pour trouver la condamnation de ce projet ; l'expérience des cent dernières années aux Etats-Unis suffit. Le projet du gouvernement ne présente pas un seul point recommandable et il se condamne lui-même Il est vrai que le premier ministre nous a dit que son projet avait deux buts. Premier but, transporter le grain jusqu'à la mer ; deuxième but, protéger le Canada au cas où les Etats-Unis aboliraient le privilège de transit. Si le premier ministre ne nous l'avait pas dit, nous n'aurions jamais supposé que le gouvernement avait ces objets en vue, en faisant passer un chemin dans un pays où d'ici à plusieurs années il n'y aura pas de trafic suffisant pour justifier la dépense que l'on entreprend. Nous aurions plutôt cru que son but était tout autre. C'est la première fois dans l'histoire du pays que l'on appuie de si grands projets sur des arguments aussi faibles. Le privilège de transit ! L'honorable chef du gouvernement a été très éloquent lorsqu'il nous a dit que ce privilège allait nous être enlevé ; le développement commercial du Canada allait être arrêté si nous ne trouvions pas quelques moyens de nous délivrer des Etats-Unis. Mais voyons ce que dit le rapport annuel de la commission du commerce entre les Etats pour l'année 1892, à peu près vers le temps que les craintes du chef du gouvernement ont été éveillées. Ce rapport dit :

Le transit des marchandises à destination de l'étranger par territoire américain a été un grand avantage pour le pays. Les statistiques indiquent qu'il passe à travers les Etats-Unis une bien plus grande quantité de marchandises canadiennes en destination de l'étranger que de marchandises américaines à travers le Canada, mais c'est le contraire lorsqu'il s'agit du transit des marchandises de consommation domestique dans les deux pays. Dans les deux cas les marchandises traversent un territoire ou l'autre sans payer de droits de douane, et la continuation de ce trafic dans de telles conditions repose sur le bon vouloir, l'esprit

d'équité, ou encore sur les concessions qu'un des deux pays peut faire à l'autre.

Le danger d'une guerre avec les Etats-Unis est dans le moment aussi éloigné que celui de voir ce pays nous enlever le droit de transit, et ce n'est que dans le cas de guerre que ce privilège pourrait nous être refusé. Bien plus, je crois fermement que si ce privilège nous était enlevé, cela n'aurait d'autre effet que de nous obliger à compter sur nos propres forces.

Dans une année ou deux, et si nous améliorions nos propres moyens de transport, nous ne parlerions plus de ce droit de transit que comme d'un fantôme inoffensif. Mais ce n'est pas la première fois que le gouvernement se sert de ce fantôme pour justifier ses projets. Il y a quelques années on s'en est servi pour effrayer le parlement et le pays, et leur faire accepter le vol du Yukon. En plusieurs autres occasions le chef du gouvernement et ses collègues ont ausi cru bon de se réclamer de ce privilège de transit pour justifier d'autres actes aussi risqués, mais ces sortes de subterfuges devraient être maintenant complétement percés à jour.

Où donc est ce trafic si pressant qui oblige à construire la division de l'est du chemin de fer proposé? Il n'y en a certainement pas dans le Nouveau-Brunswick, et depuis trois ou quatre ans que je fais partie de parlement, je n'ai jamais eu connaissance que quelqu'un de cette province ait demandé de plus grandes facilités de transport. Je connais assez bien les provinces maritimes et je n'ai jamais entendu personne demander un nouveau chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick. Mais s'il était réellement nécessaire d'ouvrir un plus grand territoire dans le Nouveau-Brunswick et de dépenser pour cela des millions, le meilleur moyen serait celui que le gouvernement nous a recommandé au commencement de la session, c'est-à-dire faire un relevé topographique du pays, et demander à des experts de soumettre un projet complet. Quant à la ligne entre Winnipeg et Québec, elle est absolument inexcusable. On a tenté de la justifier en disant que c'est un chemin de fer de colonisation, mais il semble absurde de vouloir construire un chemin de fer de colonisation de 1300 milles de longueur avant d'en avoir fait l'exploration, surtout lorsque nous avons dans la partie onest du pays des millions d'acres de terre que l'on sait être beaucoup plus fertile que la terre dans cette partie du pays La prairie n'attend que les bras des colons pour donner des récoltes de blé, et dans les territories du Nord-Ouest seulement, nous avons 150 millions d'acres de terre propres à cette culture. Est-il possible de croire que les terres moins fertiles qui se trouvent entre Winnipeg et Québec se coloniseront tant que les terres des territoires de l'ouest qui sont déjà traversées par des chemins de fer et où d'autres se construisent rapidement, ne le seront pas encore ? De plus il y a encore dans les anciens districts des provinces d'Ontario et de Québec des milliers de cultivateurs qui sont encore à 40 milles de tout chemin de fer. La construction de ce chemin de fer de Winnipeg à Québec entraîne une dépense inutile et il n'y en a pas besoin avant 50, 60 et même 70 ans. L'idée de coloniser un pays aussi vaste et où la population est aussi disséminée que le Canada, au moyen d'un chemin de fer traversant un district où il n'y a encore aucune trace d'habitation, est certainement contraire à toutes les saines doctrines économiques, et les quelques établissements épars qui surgiront le long de ce chemin de fer de 1300 milles retarderont les progrès que le pays pourrait faire, augmenteront le coût de l'administration publique et empêcheront la solution de la question des transports ; ce ne sont pas des chemins de colonisation qu'il nous faut, mais une grande route commerciale à travers le continent. Qu'ont fait les Etats-Unis ? Ont-ils construit des chemins de fer dans les parties non habitables du pays ? Il n'y a que quelques années qu'ils ont ouvert l'Oklahoma à la colonisation, ils n'ont pas accordé de grandes subventions à des chemins de fer comme nous le faisons ici. On a colonisé les autres parties du pays avant d'ouvrir l'Oklahoma, et lorsque l'on ouvrit ce district, un flot de population s'y précipita. Aujourd'hui ce territoire est prospère et sa population est de 500,000 âmes. Ce n'est que lorsque les plaines fertiles du Nord-Ouest donneront des récoltes moins abondantes, ou que la population y sera si considérable qu'il n'y aura plus de terres à prendre, qu'il sera nécessaire d'ouvrir à la colonisation l'immense territoire que nous avons entre Winnipeg et Québec.

Quelques honorables députés de la droite me paraissent avoir oublié que nous avons un chemin de fer transcontinental en voie de construction dans l'ouest. Si, ainsi que nous l'a dit le ministre de l'Agriculture, le gouvernement connaissait la situation de ce chemin depuis deux ans, comment se fait-il qu'il n'a pas aidé à MM. Mackenzie et Mann avant aujourd'hui à pousser la construction du Canadian Northern à travers la vallée de la Saskatchewan jusqu'à Moncton, et de là jusqu'au littoral ?

Comment se fait-il que le gouvernement ne se soit pas prévalu du pouvoir qu'il s'était réservé d'accorder des droits de circulation sur les chemins de fer recevant une aide du gouvernement—comme le Canadian Northern qui vient de recvoir 10 millions de dollars—afin d'aider à traverser la crise dont le pays souffre présentement d'après le chef du gouvernement ? De plus nous ne pouvons pas espérer peupler dans dix ans la zone que le Canadian Northern va ouvrir, et je ne puis comprendre pourquoi l'on y construit de nouveaux chemins de fer.

Le chef du gouvernement nous a dit que le temps était arrivé d'agir et qu'il n'y avait plus lieu de délibérer. Mais depuis sept ans que le parti libéral est au pouvoir, comment se fait-il qu'en présence du développement de l'ouest il n'ait pas proposé de plan d'amélio-

ration des voies de transport avant aujourd'hui ? Tous les ans cette question a été discutée, mais le gouvernement, à l'exception d'un de ses membres qui n'est plus dans le cabinet maintenant, n'a pas fait d'efforts substantiels pour offrir au pays un moyen raisonnable de régler cette question. Et, cependant, le gouvernement a l'audace de soumettre aujourd'hui au parlement et de s'en vanter devant le pays, un projet qui à sa face même et à la lumière de toutes les statistiques que nous pouvons nous procurer en fait de transports, est un projet mal conçu et mal agencé.

Au sujet de la section est du chemin, même si l'on admet que sa construction est nécessaire pour des fins de colonisation dans l'avenir, le gouvernement aurait pu la faire petit à petit dans les parties les plus favorables du pays. C'est ainsi que se fait la colonisation ordinairement: on ne traverse pas ainsi d'un seul coup 1,300 milles de territoire, mais on construit le chemin par degrés en suivant les routes les plus faciles et les parties les plus avantageuses du pays. Quant à l'ouest, ce n'est pas tant un plus grand nombre de chemins de fer qu'il demande qu'une plus grande quantité de matériel roulant sur ceux qui existent déjà. Ce que l'ouest demande, ce sont des tarifs de transport plus bas et le contrôle de ces tarifs par le gouvernement. C'est là ce qu'on demande dans l'ouest.

Lorsque j'eus le plaisir de visiter l'ouest l'année dernière avec l'honorable chef de l'opposition, je n'ai entendu personne demander plus de chemins de fer, mais tout le monde demandait une réduction dans les taux de transport et la réglementation de ces taux par le gouvernement; et plus de locomotives, plus de wagons, plus de facilités enfin pour expédier le grain jusqu'aux grands lacs. Ce projet du gouvernement ne remplira certainement pas ce but, car il ne traverse pas les districts où se récolte le blé, qui ne trouveront pas de soulagement si l'on ne fait pas des installations plus considérables dans les ports actuels. Ce qu'il nous faut aujourd'hui c'est le perfectionnement de notre service des lacs, la construction et le creusement de nos canaux, et des élévateurs aux deux bouts de la route du Saint-Laurent et des grands lacs.

Tous les pays cherchent à bon droit à réduire le coût du transport de leurs produits jusqu'aux marchés étrangers, et la nécessité d'atteindre ces marchés par la route la plus économique possible est si évidente qu'aucun pays ne l'a jamais mise en doute. Subordonner cette question à ce cauchemar du privilège de transit, est certainement indigne d'un homme d'Etat et indigne aussi du chef du gouvernement. Les Américains qui ne négligent aucun moyen de se protéger, se préparent à traverser le territoire canadien au nord ou le territoire mexicain au sud, et sont disposés à adopter n'importe quel autre moyen de diminuer le coût de leurs transports. Il est certainement louable que le Canada désire expédier ses produits par territoire canadien, mais pourquoi ignorer le facteur le plus important dans la solution de la question des transports, le transport par eau, parce qu'il est le plus économique ? Il n'y a pas de puissance capable d'empêcher le trafic de suivre la route la plus facile et la plus économique. C'est contraire à tous les principes d'économie ou de bon sens, et un système de transports créé dans le seul but de nous affranchir de l'obligation de faire passer les marchandises par les Etats-Unis en entrepôt, comporte le sacrifice pour le cultivateur d'une partie du revenu qu'il a le droit d'attendre de sa récolte. Un particulier ne voudrait jamais faire une proposition de ce genre, mais le gouvernement actuel, apparemment pour répondre aux démandes des parasites politiques qui demandent des subventions, consent à sacrifier les cultivateurs et les exportateurs de ce pays, et met en péril le développement commercial du Canada.

Nous voulons une solution réelle de la question des transports. Nous voulons une route toute canadienne, s'il est possible de l'avoir, et cela est possible si nous voulons utiliser les moyens qui sont à notre disposition en nous servant des plus grandes mers intérieures qui soient au monde. Le seul moyen d'avoir une route toute canadienne et économique est d'unir les intérêts de l'ouest à ceux de l'est en utilisant la route de nos grands lacs et de nos canaux.

Il n'y a certainement pas dans le moment de problème de plus grande importance que celui des transports. L'ouest a besoin des transports à bon marché, mais l'est y est aussi intéressé. Si nous allons trop vite dans l'est nous pouvons retarder la solution du problème dans l'ouest, mais le trafic finira toujours par trouver sa voie véritable. Vous ne pouvez pas détourner le trafic de la voie la plus économique. Autant vaudrait essayer à faire reculer la marée ; vous pouvez la retarder mais vous ne pouvez par l'arrêter. Conséquemment c'est l'est qui souffrira le plus de l'erreur que l'on commet aujourd'hui. Le gouvernement ne pouvait imaginer un plus mauvais plan que celui du Grand Tronc-Pacifique pour transporter les produits manufacturés de l'est dans l'ouest. Le chemin que le gouvernement propose de construire ne touche à aucun centre manufacturier d'Ontario, et la seule ville qu'il traverse dans la province de Québec est celle de Québec même. Le chemin passe au nord des centres industriels des deux provinces et ne peut les atteindre que par des embranchements. Le chemin passera à 200 milles au nord de Montréal; à 300 milles au nord de Toronto, et à une distance encore plus éloignée d'Hamilton, Brantford, Guelph et autres villes manufacturières de l'Ontario. Il y a déjà un transcontinental passant plus près de ces centres manufactu-

riers que le chemin proposé. Ce chemin de fer peut suffire à tout le trafic actuel entre l'est et l'ouest. Il sera peut-être nécessaire plus tard de construire un autre chemin, mais pas à présent. Il y a deux points importants que nous ne devrions pas oublier : la nécessité d'obtenir la route la plus économique possible pour le transport des produits de l'ouest vers l'océan et des produits de l'est à l'intérieur du pays. Le projet du gouvernement ne résoud pas la première nécessité, car ainsi que je le démontrerai plus tard, il veut détourner le trafic de la route qui offre le moins de résistance—la voie d'eau—et quant au deuxième objet, le chemin s'éloigne indubitablement des lieux de production des articles manufacturés nécessaires à l'ouest, c'est-à-dire les villes de l'est. Or, le seul moyen raisonable d'espérer garder les marchés de l'ouest pour nos articles manufacturés, est de vendre ces articles à des prix pouvant soutenir la concurrence des articles des Etats-Unis. Aucune loi ne peut nous donner cela, mais nous pouvons protéger autant nos manufacturiers en leur offrant des moyens de transports à bon marché qu'en élevant les droits de douane. Le projet du gouvernement de faire passer ce chemin en plein nord ne donne pas ce transport à bon marché aux principaux centres manufacturiers de Québec et Ontario. En présence de cet état de choses, n'est-il pas stupide de croire que nous pouvons être utile à ces provinces en leur offrant un chemin de simple trafic local ou pour des fins de colonisation. Le trafic local du nouvel Ontario et du nouveau Québec ne ressemble en rien au trafic d'entier parcours entre l'est et l'ouest, et je ne vois pas de raison satisfaisante pour sacrifier les intérêts importants du trafic d'entier parcours aux intérêts du trafic local ou de la colonisation. Le gouvernement commet une très grande erreur en dépensant des millions pour construire un chemin qui ne raccorde pas directement les plaines de l'ouest avec les grands lacs et Montréal, qui est le point géographique et commercial de distribution du trafic dans l'est, ou avec les centres industriels d'Ontario. Sous ce rapport le chemin de fer Canadien du Pacifique est bien supérieur au projet actuel, car il se rapproche beaucoup plus des centres manufacturiers d'Ontario et il en traverse plusieurs.

Du moment que l'Intercolonial, le Grand-Tronc, et le chemin de fer Canadien du Pacifique relient déjà Montréal et Québec aux provinces maritimes et aux ports de mer de l'Atlantique; du moment aussi que le Canadian Northern donne les mêmes raccordements, c'est gaspiller l'argent du public que de construire ce nouveau chemin qui ne sera pas aussi droit que l'on pense à cause des difficultés topographiques. Il faudra certainement lui donner autant de courbes et de détours qu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et ce chemin n'aura d'utilité que si son exploitation est

M. LEFURGEY.

plus économique que celle des chemins qui existent déjà. Bien que le chemin de fer Canadien du Pacifique réunisse admirablement les qualités que l'ont peut désirer pour un chemin de fer, il n'a pas encore cependant tout le trafic qu'il pourrait avoir, car il ne peut pas transporter à aussi bon marché que les navires sur les lacs. Il ne passe pas aujourd'hui plus qu'une moyenne d'un train et demi par jour sur cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg ; et ainsi que l'honorable chef de l'opposition l'a dit, si nous consacrions un peu de l'argent que le gouvernement se propose de dépenser pour construire ce nouveau chemin, à perfectionner le chemin de fer du Pacifique, nous pourrions l'outiller de façon à ce qu'il pourrait transporter dix ou quinze fois plus de trafic qu'aujourd'hui. Ce serait une économie, car il n'y a pas d'économie à construire un chemin à travers un territoire où il y a déjà d'autres chemins pouvant faire le même service. Si le gouvernement possédait une voie principale comme celle que propose le chef de l'opposition, voie sur laquelle les autres chemins de fer pourraient faire circuler leurs convois, il serait possible d'espérer alors obtenir de meilleures facilités de transport et des tarifs plus bas entre l'est et l'ouest. Les cultivateurs et producteurs de l'ouest pourraient communiquer facilement en tout temps de l'année avec les manufacturiers et les importateurs de l'ouest. D'après le plan du gouvernement, le pays va dépenser la plus grande partie de son argent à construire un chemin là où il est le moins nécessaire, tandis qu'une bien petite partie des cent millions de dollars qu'il faudra dépenser pour construire cette division de l'est suffirait à résoudre économiquement le problème des transports entre l'est et l'ouest.

Ce n'est pas mon intention d'étudier en détail les différents articles du contrat, car d'autres députés l'on fait avant moi. Mais je veux dire que le projet dans son ensemble est impraticable, surtout le plan d'accorder des droits de circulation à d'autres chemins de fer sur un chemin possédé par une autre compagnie particulière, ainsi que l'ont démontré l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Les conditions consignées dans le contrat, concernant le trafic dont la route n'est pas stipulée à l'avance par l'expéditeur, sont absurdes et contraires à tous les principes de commerce et de transport, à moins que le chemin du gouvernement n'offre le moyen le plus économique de transport, ce qu'il n'offre certainement pas. Mais quand même tous les détails en seraient praticables, le projet dans son ensemble ne donne pas la solution vraie du problème des transports.

Mais voyons ce que l'expérience des Etats-Unis nous enseigne. Que constatons-nous ? L'expérience des cent dernières années a

démontré d'une façon indéniable les avantages, au point de vue de l'économie, des transports par la voie des lacs et des canaux ; et l'augmentation des transports par eau a plus que marché de pair avec l'augmentation des facilités accordées au trafic. Les Américains qui sont toujours à l'affût de nouveaux moyens d'économie dans le coût des transports, se préparent à dépenser des centaines de millions de dollars en vue de perfectionner leurs transports par eau. Le congrès vient de recommander une dépense de trois cents millions de dollars comme utile et nécessaire à l'amélioration des voies fluviales intérieures. Outre les cent millions que l'on propose d'appliquer à l'agrandissement du canal Erié afin de le mettre en état de transporter le grain et les autres articles qui viennent de l'ouest par la voie des grands lacs, l'Etat de l'Illinois achève en ce moment d'immenses travaux que devront relier le lac Michigan à la rivière de l'Illinois, en vue de la construction ultérieure d'un canal de 14 pieds de profondeur jusqu'au golfe du Mexique. On s'occupe aussi du projet de relier les immenses dépôts de charbon dans l'ouest de la Pennsylvanie avec les mines de fer du lac Supérieur au moyen d'un canal qui traverserait le portage séparant le lac Erié de la rivière Ohio.

Il y a encore beaucoup d'autres projets en vue. Bien que l'expérience du siècle dernier ait démontré que le transport par chemin de fer coûte plus cher que le transport par eau, les compagnies de chemins de fer ont pu cependant, grâce à l'influence qu'elles exercent sur les législateurs, empêcher l'amélioration des transports par eau. Je pourrais, s'il était nécessaire, citer des cas où l'influence puissante des compagnies de chemins de fer a réussi à faire adopter par la législature d'un Etat une loi empêchant de creuser des canaux de plus de trois milles de longueur, et empêcher aussi ces canaux de traverser des villes et des villages. Mais on semble comprendre aujourd'hui les choses autrement aux Etats-Unis et on insiste pour donner le plus d'expansion possible aux canaux du pays. Une nation ne s'enrichit pas en entassant ses excédents de produits dans les entrepôts ou dans les voûtes, ou en mettant à son trafic des obstacles soit physiques soit douaniers. Nous ne nous opposons pas non plus de ce côté-ci de la Chambre à une dépense judicieuse des fonds publics faite en vue du développement futur du pays. Notre commerce naîtra du travail, de l'industrie et de l'intelligence de notre population, mais il faut donner au pays les plus grandes facilités possibles de transport en même temps que les plus économiques. C'est ainsi que nous devons envisager la question des transports. Les statistiques nous indiquent que le transport par les canaux coûte le tiers du transport par chemins de fer—le transport sur l'océan coûte encore moins—et une nation qui ne tient pas compte d'une économie de 66 pour 100 dans le coût du transport, gaspille ses ressources et impose un fardeau onéreux au peuple. Notre pays a d'immenses facilités de transport par eau, et nous devrions réfléchir avant de commettre la bévue monumentale que propose le gouvernement. Nous ne devons pas oublier les cultivateurs et les producteurs. Un article rapporte d'autant plus que l'on peut le transporter plus économiquement jusqu'au marché, et l'on ne peut ignorer, sans en subir les conséquences, que la navigation a des avantages que ne possèdent pas les chemins de fer.

Je trouve ce qui suit dans le bulletin n° 21, publié 21 mai dernier par M. L. M. Haupt, du département de l'Agriculture, aux Etats-Unis :

La valeur d'une ferme ou d'une mine ne dépend pas seulement de sa richesse productive mais aussi du coût du transport de ses produits jusque sur le marché, car si ce dernier item dépasse la marge du profit d'exploitation il ne restera rien pour le travail qu'on y met. Les facilités de transport sont donc un facteur important dans la mise en valeur d'une propriété. Le département de l'Agriculture des Etats-Unis nous informe que la moyenne du coût de transport d'une tonne de marchandises par mille sur un route ordinaire de terre est de 25 cents ; par chemin de fer cette moyenne n'est que 0·72 ou 7·2 millièmes par tonne par mille, tandis que par les canaux ordinaires elle n'est que de 2·4 millièmes et par les lacs une petite fraction d'un millième seulement.

La valeur commerciale des différents produits du pays peut donc être établie d'après les différents moyens de transport, ainsi qu'on peut le voir par le tableau suivant, en supposant que le transport coûtera la moitié de la valeur du produit. C'est plus que ce qu'il devrait coûter, mais ces chiffres font voir le coût relatif de chaque mode de transport.

Valeur commerciale des produits transportés par route de terre, de fer ou d'eau.

Produits.	Valeur.	Milles par r. de ter.	Milles par ch. f.	Milles par can'x.
Produits de la forêt.$	5 50	22	764	2,293
Produits agricoles ..	19 00	76	2,640	7,920
Manufactures..	18 50	74	2,570	7,710
Marchandises..	153 00	612	21,250	63,750

Ces chiffres montrent d'un coup d'œil les avantages énormes du transport par eau sur le transport par chemins de fer ; ils montrent aussi que le transport par route ordinaire de terre est presqu'impossible, car il coûte 33 fois plus que le transport par chemin de fer et à peu près 100 fois plus que le transport par eau. Le ministre de l'Agriculture nous a dit que le blé ne constituait qu'une petite partie des produits de l'ouest qu'il faudra transporter dans l'est, mais nous savons tous que dans le moment le transport du blé est le facteur le plus important que nous ayons à considérer, et le gouvernement lui-même admet que c'est le problème qu'il lui faut à résoudre. Si nous pouvons réussir à résoudre ce problème, la question du transport des autres produits de l'ouest peut attendre. L'honorable député de King, I.P.-E. (M. Hughes) a dit dans son discours :

Quelle objection y aurait-il à ce que le Grand-Tronc-Pacifique fasse du trafic transcontinental en même temps que du trafic de colonisation.

L'honorable député (M. Hughes) a voulu faire croire que le journal libéral indépendant de Charlottetown, le Guardian, n'a pas compris la situation, mais tout ce qu'il a réussi à nous démontrer c'est que lui-même n'avait pas la moindre conception du projet du gouvernement ou du but du projet du gouvernement, parce qu'il confond un chemin de fer de colonisation avec un chemin destiné à transporter jusqu'à la mer les produits de l'ouest de la manière la plus économique possible. M. Haupt nous donne les chiffres suivants du coût relatif du transport du blé par les lacs, les canaux et les chemins de fer.

1868—	Cents.
Lacs et canaux	16·23
Lacs et chemins de fer	20·76
Chemin de fer seulement	30·49
1897—	
Lacs et canaux	4·35
Lacs et chemins de fer	7·32
Chemins de fer seulement	12·32

Le transport par eau coûtait donc, en 1868, près de la moitié du transport par chemin de fer, et en 1897, malgré les progrès des chemins de fer, le transport par eau ne coûtait plus que le tiers. Nous avons là la preuve des advantges que procure à toutes nos industries le transport par eau à bon marché des choses nécessaires à la vie. Ce point est parfaitement établi par les statistiques de M. Haupt que les honorables députés de l'autre côté de la Chambre aimeront sans doute à lire. M. Haupt dit :

Le bon marché des transports crée le trafic ; et tout ce qui tend à produire ce résultat, pourvu qu'il y ait un bénéfice, profite aux chemins de fer comme aux autres modes de transport. Le transport par eau est un élément important pour atteindre cette fin. Son influence sur la prospérité du pays est démontrée par l'extrait suivant d'un rapport du comité du commerce du Sénat, fait par le sénateur William P. Frye, en 1892, au sujet du commerce des grands lacs. On y lit ce qui suit :

Aucun autre mode de transport n'a plus contribué à notre développement industriel. Le transport par les lacs ne coûte aujourd'hui qu'un neuvième du transport par chemin de fer. . . . En 1890 on a transporté par les lacs 18,849,681,384 tonnes de marchandises par mille, ou environ 27:5 par cent de tout ce que les chemins de fer des Etats-Unis ont transporté.

Le ministre de l'Agriculture a cité des chiffres donnant la quantité de marchandises transportées par chemins de fer seulement et la quantité transportée par les lacs et par chemins de fer. Mais dans les Etats-Unis la proportion transportée par les lacs et canaux est de 27.5 de tout le trafic :

Le transport de ces marchandises au prix moyen par chemin de fer, disons, neuf millièmes, aurait coûté $169,647,132 ; mais au prix d'un demi millième que coûte le transport par la voie des lacs la dépense ne serait plus que de $22,619,617, soit une économie de $147,027,514. . . . Toutes les améliorations apportées à la voie des lacs ont coûté environ $30,000,000, ou approximativement un cinquième de l'économie annuelle dans le coût des transports. Nos lacs ont été le facteur le plus puissant dans l'abaissement du coût des transports. . . Lorsque l'on considère qu'une diminution d'un millième par tonne dans le coût du transport des marchandises par chemin de fer équivaut à une économie de $100,000,000 dans le coût des transports, la valeur de ce facteur ne peut être trop appréciée. Ces faits établissent la supériorité des transports par eau.

Le seul but que le gouvernement peut avoir en imposant ce projet au pays sans lui donner le temps de faire connaître ce qu'il en pense, est de se glorifier dans ses derniers jours en s'élevant un monument derrière lequel il essaiera de cacher sa honte et son dénigrement persistant du chemin de fer Canadien du Pacifique construit par le gouvernement conservateur. Le gouvernement veut donc aujourd'hui s'immortaliser en s'élevant un monument, mais il ne voit pas que le transport par eau est le plus économique que l'on peut donner à l'ouest. Pour montrer l'influence de ce transport sur le prix des choses nécessaires à la vie, je citerai encore un extrait de l'article de M. Haupt :

En 1901 le Kansas semait 5,355,638 acres de terre en blé qui donnèrent une récolte de 99,069,304 boisseaux, tandis que le Nebraska, l'Etat voisin, semait 2,456,543 acres et récoltait 42,006,885 boisseaux. La production par acre dans le Kansas étant d'un quart de boisseau plus forte que dans le Nebraska, le prix du blé, en vertu de la loi de l'offre et de la demande, aurait dû être plus bas ; au contraire il fut 5 cents plus élevé. Le principal point d'expédition dans le Nebraska est Omaha sur le fleuve Missouri, à 492 milles de Chicago, par chemin de fer, et 412 milles de Saint-Louis, d'où l'on peut expédier le blé en gros par eau jusqu'à la Nouvelle-Orléans pour un millième par tonne par mille. Le principal port est la ville de Kansas, sur le Missouri, située à environ 230 milles plus bas. Depuis ce port jusqu'à Chicago la distance par chemin de fer est 458 milles et jusqu'à Saint-Louis 285 milles. Le parcours par chemin de fer entre Kansas et Chicago est par conséquent de 34 milles plus court ; il y a 129 milles de moins pour arriver à Saint-Louis, et 239 milles de moins pour atteindre un port d'où le transport peut se faire par eau jusqu'au golfe. Le rendement du blé ayant été de 18·5 boisseaux par acre, ce gain de 5 cents par boisseau représenterait 92·5 cents de plus que le prix du blé au Nebraska, et si l'on avait semé tout l'état du Kansas en blé, le bénéfice, dû à la proximité des transports par eau, se serait élevé à près de $50,000,000, mais le bénéfice sur la récolte réelle a été de 4,953,965. . . . . Sur la récolte seule de 61,506,034 boisseaux de maïs le Kansas obtient $5,535,543 de plus que son voisin le Nebraska. L'avoine lui a rapporté six cents de plus par boisseau, de sorte que de cette source seule son revenu est de $1,039,944 plus élevé que celui du Nebraska. Conséquemment si le Kansas avait expédié ces trois produits de son sol à l'étranger, il aurait économisé sur les frais de transport la somme de $11,530,000, et le Nebraska par contre aurait perdu, à cause de sa position géographique, la somme de $14,267,000. Cette somme, capitalisée à 3 pour cent, dépasserait, croit-on, le total du coût des améliorations à nos havres et rivières. Et cependant la commission du fleuve Misssouri a été abolie

M. LEFURGEY.

parce que le résultat obtenu ne semblait pas justifier la dépense.

Je vais maintenant, M. l'Orateur, donner quelques chiffres concernant le canal Erié. Ce canal qui s'étend depuis Buffalo jusqu'à Albany, soit une distance de 352 milles, a été ouvert en 1826, et a une capacité de 5,000,000 de tonnes. On a commencé par se servir de bateaux de 76 tonneaux, mais le canal a été agrandi de temps à autre suivant les besoins croissants du trafic. Il n'est pas encore assez grand, et on propose de dépenser $100,000,000 pour l'agrandir—pour construire virtuellement un nouveau canal—entreprise proportionnellement aussi grande aujourd'hui que l'était la construction du vieux canal en 1826. Mais on a démontré par des chiffres le bénéfice que cette entreprise rapporterait, et aujourd'hui les partis politiques sont d'accord et se sont engagés à agrandir le canal suffisamment pour y laisser passer les plus gros bateaux. Il suffira de dire que les chefs politiques n'ont pas voulu faire de cette question une question de parti pour qu'on ait ici une preuve de la popularité de ce projet.

Il en aurait été de même ici si le gouvernement avait, comme il l'avait promis, nommé une commission pour étudier la question des transports afin d'en tirer un rapport réfléchi et pratique, au lieu de la proposition hasardée du gouvernement soumise seulement pour satisfaire aux désirs politiques des amis du gouvernement. M. Wilner nous donne, dans la American Monthly Review of Reviews du mois de juillet 1903, l'historique du canal Erié au point de vue statistique. En voici un extrait :

Canaux versus chemins de fer comme moyens de transport.—La partie la plus intéressante n'est pas cependant la partie historique, mais la partie statistique. Les ingénieurs évaluent le transport dans les barges d'une capacité de mille tonneaux à 26 cents la tonne depuis Buffalo jusqu'à New-York. Avant 1825 le transport d'une tonne de marchandises par chemin de terre depuis Buffalo jusqu'à Albany, coûtait $100, et $10 lorsque le canal Erié fut ouvert au trafic. Ce prix de 26 cents par tonne représente ·8 cents par boisseau de blé, ou 52 millièmes par tonne par mille. Le transport par le canal Erié aujourd'hui coûte en moyenne 87 cents par tonne, ou 2·62 cents par boisseau de blé, ou 1·9 millième par tonne par mille. Le transport par chemin de fer entre Buffalo et New-York pendant ces dernières années a coûté environ six millièmes par tonne par mille. Le transport du blé, qui est le principal article au sujet duquel les chemins de fer et le canal se font concurrence, coûte beaucoup moins cher, mais il est encore à trois cents et demi par boisseau, ou $1.17 par tonne ou deux millièmes et demi par tonne par mille. Les chiffres sont une lecture aride, mais pour tous ceux qui apprécient l'influence que le commerce joue dans l'augmentation de la richesse d'un pays, ces chiffres ne peuvent manquer d'être intéressants. Il est incontestable que la diminution que produirait dans le coût des transports entre New-York et Buffalo la construction de ce canal, mettrait de nouveau New-York maître du trafic de l'ouest aussi absolument que lorsque l'ouverture du canal entre Buffalo et Albany en a réduit le coût de $100 à $10 par tonne. La différence entre ·52 d'un millième et deux millièmes et demi par tonne, par mille, est un différence aussi grande aujourd'hui que l'était en 1825 la différense entre $100 et $10 par tonne.

Le trafic qui se fera par le canal Erié et par nos canaux lorsqu'on les aura agrandis est immense. Ce même article nous donne aussi des statistiques montrant la quantité immense du trafic qui passe par les grands lacs :

Le trafic qui passe par les canaux du Sault Ste-Marie s'est élevé en 1901 à 28,403,065 tonnes dont 23,087,742 tonnes sont venues à l'est.

Ceci semble contredire l'honorable ministre de l'Agriculture :

Il est passé, en 1901, par le canal de Suez, 10,-823,840 tonnes. Et le commerce qui descend par le lac Supérieur n'est qu'une petite partie de celui qui se concentre sur le lac Erié. Le trafic qui part du lac Michigan est aussi considérable. Le port de Buffalo, en 1902 a reçu 119,534,437 boisseaux de grains et céréales ; en 1898 il en avait reçu 262,912,849. Cela ne représente qu'une petite partie du grand trafic que la ville de New-York veut accaparer par la construction de ce canal.

Mais si nous adoptons le projet que propose le gouvernement nous allons retarder pour un temps indéfini toute chance pour le Canâda d'avoir sa part de cet immense trafic qui passe par le Sault Sainte-Marie et qui augmente tous les ans :

Les taux de transport par chemin de fer étaient si élevés, en 1901, que Pittsburg a tenté avec succès de transporter de l'acier jusqu'à Conneaut sur le lac Erié, d'où on le descendait par le lac jusqu'à Buffalo et ensuite par canal jusqu'à New-York. Cleveland a aussi tenté l'expérience d'expédier de l'acier par bateau jusqu'à Buffalo et de là jusqu'à New-York. Il est donc évident, que si le transport par eau est d'une importance aussi grande pour les industries du fer, une localité qui réunit les avantages de ce transport pour les produits bruts et les articles manufacturés a une grande supériorité sur d'autres.

Le même publiciste dit encore :

C'est le marché de Liverpool qui établit le prix du blé et ce prix est à proprement parler le même à New-York qu'à Liverpool, moins le coût du transport océanique ; c'est le prix du marché de Chicago qui règle le prix du blé dans l'ouest, et ce prix est le même que celui de New-York moins le coût du transport depuis Chicago jusqu'à New-York. On transporte aujourd'hui le blé de Chicago à Buffalo par la voie des lacs pour 1·2 cent du boisseau. En 1902 la moyenne a été de 1·5 cent. Le transport de Buffalo à New-York coûté environ 3½ cents. On calcule que le nouveau canal réduira ce coût à 2½ cents. Il reste maintenant à savoir si cette réduction fera hausser le prix du blé dans l'ouest en faveur du producteur, ou le fera diminuer dans l'est en faveur du consommateur. Si c'est le cultivateur qui doit profiter du changement, celui de l'état de New-York en profitera aussi, mais si c'est le consommateur, l'Etat de New-York en profitera encore plus qu'aucuna autre Etat.

J'ai cité ces chiffres afin de montrer que les Etats-Unis, qui ont une expérience de cent ans en fait de transports, se préparent à utiliser de toutes manières possibles leurs voies d'eau, parce qu'ils jugent ce mode de transport bien supérieur au transport par chemin de fer ; le profit que devront retirer les cultivateurss et les producteurs de l'agrandissement du Canal Erié et autres voies de transport est si élevé qu'ils veulent y dépenser plus de $300,000,000.

En se basant sur les taux actuels entre Fort-Willam et Winnipeg, le transport du grain du Nord-Ouest, par le nouveau chemin, coûtera les prix suivants :

	Par boisseau. cents.
Blé, Winnipeg à Québec..	19·98
Blé, Winnipeg à Saint-Jean.... ..	26·97
Blé, Winnipeg à Halifax..	28

Il est vrai que le chemin de fer Canadien du Pacifique a transporté du blé depuis Fort-William jusqu'à Montréal pour 12 cents par boisseau, ce qui équivaudrait à 18 cents depuis Winnipeg ; mais ce transport a été fait dans des circonstances exceptionnelles ; la compagnie était obligée de transporter ce blé afin de fournir du lest à ses navires, et, ainsi que sir William Van Horne l'a dit, la Compagnie du Pacifique ne consentirait pas à transporter du blé dans d'autres circonstances. Voyons maintenant ce que coûte le transport du blé ailleurs. Wolvin et Cie ont transporté du blé depuis Duluth jusqu'à Québec par eau à raison de 3 cents et 3 cents et demi par boisseau, et l'on transporte aujourd'hui du blé depuis Fort-William jusqu'à Montréal via Depot-Harbour pour 3 cents et trois quarts, ce qui fait 9 cents et trois quarts depuis Winnipeg. Depuis Fort-William jusqu'à Montréal via Port-Colborne on a transporté du blé pour trois cents, ce qui signifie 9 cents depuis Winnipeg ; de sorte que le plus bas prix auquel nous pourrions transporter du blé par le nouveau chemin de fer depuis Québec jusqu'à Winnipeg serait 19.98 cents, ou depuis Fort-William à Québec 13.98 cents. En opposition à ces routes canadiennes nous voyons que le Grand Tronc transporte par voie des Etats-Unis depuis Chicago jusqu'à New-York du blé pour 10·9 boisseau; de Chicago à Buffalo le coût par chemin de fer est 7.5, et par eau de 1 et demi net ; soit une économie de 57·10 cents en faveur du transport par eau, depuis Chicago jusqu'à New-York; le transport par eau et par chemin de fer coûte 5·89 cents, et de Chicago à New-York par les lacs et le canal 5·26 cents, soit une économie par cette dernière route de 63 cents.

Le rapport de la commission industrielle des Etats-Unis dit que le coût du transport d'un boisseau de blé par chemin de fer depuis Chicago jusqu'à New-York était de 12 cents en 1898, et par les lacs et le canal 4·45 cents, y compris les péages à Buffalo. Pour 1902 nous pouvons mettre à 5.54 cents le coût de transport par les lacs et chemins de fer, à 9.88 cents le transport exclusivement par chemin de fer, à cinq cents le coût moyen du transport entièrement par eau. L'agrandissement du canal Erié réduira ce dernier chiffre à deux cents et demie.

Tous ces chiffres prouvent l'inutilité abnotre par de ce grand trafic si nous n'utilirésoudre le problème du transport du blé si l'on n'utilise pas les lacs et les canaux, et la nécessité de perfectionner ces moyens de transport si nous voulons faire concurrence aux routes américaines et conserver à nos navires leur part dans l'augmentation constante du commerce du grain et autres produits aux différents ports du lac Supérieur et à Chicago.

Comment pouvons-nous espérer obtenir notre part de ce grand trafic si nous n'utilisons pas les moyens qui sont à notre disposition, et si nous dépensons notre argent et nos ressources dans l'exécution d'un projet mal conçu et improfitable. J'ai montré l'expérience des Etats-Unis au sujet de la question des transports et les conclusions auquelles ils en sont arrivés ; j'ai montré aussi quel trafic immense s'assurerait le pays qui aurait les moyens de transport les plus économiques, dans l'espérance qu'en répétant ces renseignements et en les aojutant à ceux que d'autres ont soumis avant moi, le gouvernement réfléchirait et abandonnerait son projet absurde. Le pays n'a pas encore perdu l'espoir que le gouvernement cherchera d'autres moyens plus convenables, plus sensés et plus pratiques de résoudre la question des transports. Le gouvernement peut encore revenir sur ses pas et ne pas mettre le pays dans des embarras dont il ne pourra sortir que dans plusieurs années. L'honorable chef du gouvernement semble croire que nous sommes à la veille d'une crise, mais d'un autre côté il ne paraît pas s'apercevoir que le moyen qu'il propose pour nous en garantir va prendre de cinq à huit ans, et que d'ici à ce temps-là il sera devenu inutile. Il n'aura qu'à adopter l'excellent projet soumis par l'honorable chef de l'opposition, projet propre à satisfaire tous les besoins du trafic dans l'ouest et à résoudre le problème des transports, d'une façon satisfaisante ; car le gouvernement possédant le chemin jusqu'à Depot-Harbour et depuis Scotia-Jonction jusqu'à Winnipeg via North-Bay, l'abaissement des tarifs en faveur des habitants de l'ouest lui sera chose facile, tandis que le projet du gouvernement n'apporte aucun soulagement à l'ouest, et, en confiant à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique l'administration complète du chemin du gouvernement, nous nous mettons dans l'impossibilité d'ici à 50 ans et plus de donner satisfaction au sentiment populaire croissant en faveur des chemins de fer possédés par l'Etat. Nous ne savons même pas si c'est le Grand-Tronc-Pacifique ou le Grand Tronc qui va administrer ce chemin,

cer le gouvernement ne s'est pas expliqué à ce sujet.

Il y a quelques années déjà que l'opinion publique, surtout dans l'ouest, demande que le gouvernement fixe le tarif des transports. Le sentiment général au Canada est aujourd'hui favorable à la possession et à l'exploitation d'un chemin de fer transcontinental par l'Etat afin que le gouvernement puisse fixer les taux de transport, et le temps est maintenant arrivé d'agir. Nous avons jusqu'à présent accordé des subventions et construit, pour ainsi dire, tout le réseau des chemins de fer du Canada, dont nous avons ensuite fait cadeau à des compagnies. Le temps est certainement arrivé où le pays devrait posséder des chemins de fer qu'il construit et ainsi être maître de la situation. La concurrence entre les chemins de fer ne soulagerait pas l'ouest. Il nous faut le transport par eau, et un chemin de fer possédé et exploité par le gouvernement. Il est absurde de vouloir remédier au mal en construisant un chemin de fer et en le donnant à une compagnie. Le doublement des chemins de fer n'est pas non plus désirable ou économique. C'est un gaspillage des ressources du pays et c'est le pays qui en définitive paie pour tout cela.

Les preuves ne manquent pas du succès des chemins de fer de l'Etat ; la question n'est plus à l'état d'expérience. La Prusse, l'Allemagne, la Suisse, la Belgique, l'Australie et les colonies australiennes, exploitent avec succès leurs chemins de fer comme chemins d'Etat. Au Canada les recettes du chemin de fer Intercolonial ont toujours été en augmentant. En 1896-7 les recettes étaient de $2,866,028 et en 1902 de $5,671,381. Depuis lors l'administration de l'Intercolonial a toujours vu ses recettes grossir de plus en plus.

En outre, si on établit une comparaison équitable entre les taux des autres réseaux du Canada et de l'Intercolonial, on voit que la comparaison est tout à l'avantage du chemin de fer de l'Etat. Le tarif du transport sur l'Intercolonial n'est que de 98 cts par mille parcouru, tandis qu'il est de $1.51 sur le Grand Tronc, alors que les frais d'exploitation sont beaucoup plus élevés sur l'Intercolonial que sur le Grand Tronc. Ce n'est pas seulement au Canada que l'exploitation des chemins de fer de l'Etat coûte plus cher que l'exploitation des chemins de fer appartenant à des compagnies, car on remarque la même chose en Europe, et cependant les taux de transport sur les lignes de l'Etat sur le continent sont beaucoup plus bas qu'en Angleterre, où les chemins de fer appartiennent à des compagnies.

L'Intercolonial, mille pour mille, est aussi bien outillé que le Grand Tronc, bien qu'il transporte la moitié moins de trafic, et les frais d'exploitation, y compris l'entretien de la voie, les constructions, etc., ne seraient pas sensiblement augmentés par une augmentation du trafic. Avec une faible dépense additionnelle, l'Intercolonial pourait transporter le double du trafic qu'il transporte actuellement.

Si l'administration de ce chemin était confiée à une commission indépendante des partis politiques, on pourrait en attendre des résultats beaucoup plus satisfaisants. Depuis sept ans, nous avons dépensé au delà de $15,000,000 sur l'Intercolonial, et cela dans le but de le prolonger vers l'ouest, de manière à atteindre les terres à blé des territoires du Nord-Ouest. Aujourd'hui, on nous demande de dépenser $100,000,000 pour défaire l'œuvre des sept dernières années, pour empêcher la réalisation du projet que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, avec l'approbation de ses collègues, s'était proposé dès le premier jour que lui fut confié le portefeuille des Chemins de fer et Canaux.

Le coût de ce projet d'un nouveau transcontinental est diversement évalué de $120,000,000 à $150,000,000. Je crois même qu'un honorable député (M. Osler) qui a une grande expérience dans les affaires de chemins de fer, prétend qu'il coûtera au delà de $280,000,000. Il arrive à ce chiffre en posant comme règle que les améliorations que nécessite un chemin de fer pendant les vingt-quatre premières années de son exploitation en doublent le coût originaire. En supposant que ce chemin coûtera $120,000,000, au bout de 25 ans il aura coûté $240,000,000, et à l'expiration des 50 années, nous ne serons pas éloignés du demi-milliard.

En faisant des calculs modérés on arrive aux chiffres suivants : De Winnipeg à Edmonton, 1,800 milles à $40,000 par mille, $72,000,000. L'intérêt pendant dix ans, à 3½ pour 100, donne $25,200,000, et la différence entre 3 pour 100 et 3½ pour 100, pendant 40 ans, est de $12,640,000. Pour la section des montagnes, l'intérêt sur les obligations, pendant dix ans, représente $7,200,000 ; cela donne un total de $117,040,000. Dans ce calcul, il n'est pas tenu compte de l'intérêt qui devra être porté au compte du capital, pendant la durée des travaux de construction, ce qui représente encore quatre ou cinq millions.

Il ne faut pas oublier, non plus, que la garantie des obligations surchargera le crédit du Canada de 30 à 40 millions de dollars. Il y a encore le pont de Québec qui coûtera au pays quelque chose comme $5,000,000.

Il est facile de voir que les calculs avec lesquels l'honorable premier ministre a cherché à égarer la Chambre et le pays, en disant que le coût de cette entreprise ne dépassera pas $13,000,000, sont absurdes. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) est le seul orateur de la droite qui a eu la témérité de dire que ce chiffre de $13,000,000 était ridiculement bas, et cependant, comme j'ai déjà eu l'occasion de le constater, l'honorable ministre de l'Agriculture est un docile partisan de son chef.

Je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre, ni aborder des questions purement de provinces dans la discussion d'un aussi

vaste projet. Mais puisque l'honorable premier ministre a jugé à propos de nous soumettre un projet qui n'a rien, dans son ensemble, pour le recommander à la faveur du public; puisqu'il est évident que ce projet n'a d'autre but que de servir les intérêts de la droite et de ses amis ; puisque ce projet donnera de nouveaux chemins de fer à toutes les provinces de la Confédération, à l'exception de l'Ile du Prince-Edouard ; puisqu'il y a quelques jours, on a rejeté la proposition de l'honorable député de Prince-ouest (M. Hackett) qui demandait, comme compensation, la construction de quelques embranchements dans l'Ile-du-Prince-Edouard, j'espère, qu'on me pardonnera de demander pourquoi cette province a été aussi entièrement laissée de côté, et de dire quelques mots à l'appui de la proposition de mon collègue, l'honorable député de Prince-ouest.

Sur cette question particulière, je partage absolument l'avis de l'honorable premier ministre, et je dis comme lui que ce n'est plus le temps de délibérer, mais d'agir. Il y a longtemps et très longtemps même, qu'on délibère sur la question d'améliorer les moyens de communication dans l'Ile du Prince-Edouard, et nous voudrions maintenant que le gouvernement agisse. Tout le monde sait que cette province a eu beaucoup à souffrir du manque de communications entre l'île et le continent. Je ne reviendrai pas sur les conditions du traité d'union, mais c'est un fait reconnu que le gouvernement canadien s'est engagé à donner et maintenir, hiver comme été, des communications par bateaux à vapeur, entre l'île et le continent, de manière à relier les chemins de fer de l'Ile du Prince-Edouard avec les réseaux du Canada.

Aujourd'hui que la question des transports prime toutes les autres ; aujourd'hui que le gouvernement cherche à donner satisfaction à toutes les autres provinces, il me semble que le moment serait bien choisi pour faire droit aux légitimes demandes de l'Ile du Prince-Edouard.

J'ai déjà expliqué à la Chambre le déplorable état de choses qui a existé l'hiver dernier et qui a causé à nos expéditeurs des pertes considérables dont le gouvernement devrait les indemniser. Je ne veux pas me livrer à un grand déploiement de chiffres et de calculs, mais il me serait facile d'établir que l'Ile du Prince-Edouard n'a pas été traitée avec la même libéralité que les autres provinces, sous le rapport des dépenses faites pour améliorer les voies de communication, depuis la Confédération.

Qu'on examine le projet qui nous est soumis. L'Ile du Prince-Edouard devra prendre à sa charge le conquantième de la dépense, ce qui représente à peu près $2,000,000. C'est la population de l'île qui a payé les frais de premier établissement de son chemin de fer. car ils ont été portés à son débit lors de son entrée dans la Confédération ; on les a estimés à $3,144,214, ce qui équivalait à $32.50

par tête. Depuis cette époque, on a dépensé $1,485,090 pour des travaux publics dans la province. Mais, à venir jusqu'à il y a un an ou deux, un seul petit embranchement avait été construit sur le Cap de la Traverse et on a construit depuis lors l'embranchement de Murray-Harbour. La population de l'Ile du Prince-Edouard n'a pas eu sa juste part de voies ferrées. Le gouvernement conservateur précédent l'a admis ; mais, malheureusement, il était trop tard pour nous rendre justice. Aujourd'hui, le gouvernement du jour fait la sourde oreille à nos demandes instantes et réitérées d'embranchements nécessaires, et il soumet un gigantesque projet concernant toutes les autres provinces, mais, il ne tient aucun compte des besoins urgents de moyens de communication entre l'île et le continent et de lignes succursales dans diverses parties de la province où la population est plus dense, afin de favoriser avec des ressources inconnues l'établissement de territoires déserts.

Plus d'une fois, j'ai insisté sur la nécessité d'un embranchement de chemin de fer entre North-Wiltshire et Crapaud et il y a sur le versant occidental de l'île d'autres lignes dont le besoin se fait aussi vivement sentir, par exemple, depuis la station d'O'Leary jusqu'à l'extrémité ouest de l'île.

Nous ne demandons que ce qui est raisonnable et, sans nous opposer à tout projet ou à toute dépense légitimes, en faveur des vastes prairies de l'ouest, nous voulons qu'on tienne compte des anciennes provinces.

Un état comparatif de la longueur des voies ferrées, eu égard à la population, démontrera que l'Ile du Prince-Edouard est loin d'avoir sa part légitime, abstraction faite de ses besoins. Les chiffres suivants ont leur éloquence. Qu'on compare la longueur des voies ferrées eu égard à la population :

	Population.	Milles de c. de f.
	p. c.	p. c.
Ontario..	40·16	37·84
Québec..	30·16	18·26
Nouvelle-Ecosse	8·44	5·57
Nouveau-Brunswick	6·09	7·65
Ile du Prince-Edouard...	1·88	1·11
Manitoba..	5·01	11·28
Ter. du Nord-Ouest	4·29	11·02
Colombie Anglaise..	3·53	7·27

Cette comparaison est détestable si l'on prend en considération que, sur les $4,629,304 dépensés dans l'Ile du Prince-Edouard, cette province même a contribué $3,144,214, somme qui fut imputée sur son compte lors de son entrée dans la confédération. Sa part a été bien maigre. La construction de l'embranchement du Cap de la Traverse avait pour but de remédier à la situation en maintenant des communications d'un bord à l'autre du détroit en hiver comme en été.

Mais le gouvernement a jugé à propos de nous abandonner à notre sort et notre situa-

tion depuis notre union avec les autres provinces ne s'est guère améliorée à cet égard. Aujourd'hui, lorsque le gouvernement du Canada est en état de redresser nos griefs et lorsque l'occasion s'en présente, il devrait nous mettre en contact direct avec son réseau de chemins de fer, ce qu'il pourrait faire en acquérant la voie ferrée du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, reliant Sackville au Cap Tourmentin. Alors, il ne resterait plus qu'à traverser sept ou huit milles en steamer et, je l'ai fait observer à maints reprises dans cette Chambre, ce serait le passage le plus court entre l'Ile et la terre ferme quand les ports de Summermerside et de Charlottetown ne seraient pas accessibles. Le gouvernement ferait un grand pas vers la solution du problème des moyens de transport dans l'Ile du Prince-Edouard, s'il fournissait un steamer convenable et s'il facilitait le débarquement en construisant une jetée, ce que la population lui demande depuis des années.

Mais ce n'est pas uniquement de l'insuffisance des moyens de transport que nous avons à nous plaindre. Nous avons demandé, et le gouvernement nous a promis, un service télégraphique satisfaisant. Nous avons une compagnie qui prétend avoir un monopole et qui exige des taux excessifs, bien que ses bureaux ne soient ouverts que douze heures durant. L'autre jour, cette question a été soulevée devant un comité du Sénat. L'avocat de la compagnie anglo-américaine suggérait un amendement refusant à la Compagnie Fédérale de téléphone et de télégraphe le privilège d'établir un télégraphe sous-marin, mais le comité a repoussé cet amendement et a virtuellement déclaré qu'il n'existait aucun monopole. Il appartient maintenant au gouvernement d'intervenir et de nous donner un service amélioré.

J'ai maintenant signalé les moyens dont ce parlement dispose pour résoudre le problème des moyens de transport au Canada. Comme je le disais en commençant, c'est une question d'une importance extrême dont la solution mettra le Canada au premier rang des nations commerçantes. Nous devrions utiliser nos grandes artères fluviales de manière à en faire les voies les plus faciles et les plus naturelles pour atteindre nos ports de mer. Je le répète, le projet du chemin de l'opposition est le plus complet et le plus facilement réalisable, et j'espère que le gouvernement s'arrêtera dans sa course insensée pour remettre ce problème à l'étude.

M. Wm ROCHE (Halifax). Je conviens avec l'honorable préopinant (M. Lefurgey) qu'il est presque impossible de trouver des aperçus nouveaux sur le sujet et que c'est probablement une tentative oiseuse que de vouloir ajouter quoi que ce soit à la masse de renseignements que nous possédons. Vous et moi, M. l'Orateur, pesons d'ordinaire les opinions exprimées par les membres de la députation et vous allez former votre jugement sur cette question. Il m'est donc permis de rappeler que le représentant de Simcoe-sud nous a exhortés à étudier ce sujet avec l'impartialité d'un juge. Pour cela, il faut d'abord, il me semble, nous demander quelle a été la preuve et quels ont été les aveux. En premier lieu, on a établi que le gouvernement, au nom du pays, était tenu de venir en aide au Nord-Ouest. Dans quelle situation se trouve le Manitoba. On nous a appris qu'il y avait là-bas un encombrement de produits, de grain notamment, et que la population de cette province ne pouvait pas les vendre le plein prix, faute de moyens de les amener au marché à des conditions raisonnables. Quels sont ceux qui nous ont dépeint la situation, et qui ont demandé des voies ferrées Ce sont ceux qui représentent l'opinion publique au Nord-Ouest.

Les journaux se sont plaints de l'encombrement, les représentants du Manitoba ont sincèrement déclaré que l'insuffisance des accommodements nécessaires causait aux habitants de cette région de lourdes pertes, et la Chambre a ajouté foi à ces témoignages. Le gouvernement, se rendant à ces déclarations que personne n'a niées ni réfutées, a compris qu'il fallait faire cesser cette accumulation des produits et venir en aide à la population de ces territoires, tant pour maintenant que pour plus tard. Il a compris, pour obtenir ces résultats, qu'il fallait fournir des moyens de transport entre l'ouest et l'est, par la route la plus courte, le meilleure, la moins coûteuse, en construisant un chemin de fer transcontinental. En deuxième lieu, comme cette entreprise coûtera cher et que tout le pays devra y contribuer, on a admis que toutes les provinces du Dominion qui coopéreront à la réalisation du projet devront participer aux avantages qui découleront du transport des produits de l'ouest et profiter des richesses de ce fertile pays. De plus, on a décidé que ces produits seraient transportés jusque dans nos ports. Aussi, se propose-t-ou maintenant de relier Moncton à Winnipeg par un chemin de fer et de coopérer à l'établissement d'une voie ferrée de Winnipeg au littoral. Examinons donc si la réalisation de ce projet amènera les résultats désirés et si les frais de l'entreprise seront trop élevés eu égard à nos ressources.

Je me suis permis de dire que c'est un chemin de fer qu'il faut et, tout en professant beaucoup de respect pour le représentant de l'Ile du Prince-Edouard que nous venons d'entendre, je motive ainsi mon opinion. D'abord, le creusement d'un canal est une entreprise fort coûteuse. Puis, malheureusement, aucune rivière ne coule de ce territoire, et un canal, quand il n'y a pas d'eau dans le pays, ne facilite guère le mouvement des marchandises. Comment l'opposition combat-elle cette proposition ? Elle soutient, entre autre choses, que le gouvernement ne saurait construire économiquement ce chemin de fer. Je pourrais attribuer cette affirmation au représentant de Lanark (l'ho-

norable M. Haggart). De plus, elle ajoute que le gouvernement ne construira pas cette voie ferrée. Je crois que c'est mon honorable ami, le député d'Hamilton (M. Barker) qui a défendu cette thèse. En troisième lieu, les frais d'établissement du chemin seraient énormes. Quatrièmement, le Grand-Tronc-Pacifique ne l'exploiterait pas par suite (a) d'obstacles naturels ; (b) d'une perfidie quelconque de la part du gouvernement; (c) de quel faux-fuyant auquel le Grand-Tronc-Pacifique aura recours. Enfin, nous sommes en face de la proposition de l'honorable et savant leader de l'opposition.

A mon entrée en Chambre, le premier député qui éveilla mon attention fut mon honorable ami, le représentant d'Hamilton. Les membres de la droite le prennent pour un homme modeste et débonnaire que le sentiment du devoir porte à faire de temps à autre son apparition dans cette Chambre pour nous citer des chiffres ou nous exposer des arguments nouveaux, appeler l'attention sur un aspect différent de la question ou sur un item omis de nos calculs. Pourtant, en cette circonstance, il s'est départi de son maintien ordinaire et du ton qui lui est familier.

Il s'est révélé à nos regards émerveillés orateur consommé. Aucun député ne pourrait faire une description plus frappante que la sienne d'une locomotive lancée à toute vitesse à travers les marécages et les terres désolées qui s'étendent au nord du lac Supérieur et dans les contrées septentrionales d'Ontario, et vomissant le feu et la fumée produits par la combustion du pin des rochers. C'était un tableau d'un vivant réalisme—et dire qu'il n'y avait pas de gardebestiaux ! Ensuite l'honorable député nous a dépeint un courageux commis aux écritures. Assis dans son bureau, au Manitoba, son panama sur la tête et probablement un cigare aux lèvres, au milieu du bourdonnement des mouches, il remplit ses fonctions, calme et héroïque, en dirigeant le transport des marchandises au mieux des intérêts de la compagnie qui l'emploie. Lorsque Nelson était à Copenhague, le marin qu'il avait chargé de faire les signaux lui apprit que le commandant en chef, sir Hyde Parker, lui ordonnait de battre en retraite. Nelson prit la lunette d'approche, l'appliquera à son œil éteint et dit : Je ne vois pas son signal ; laissez flotter le signal de continuer le combat. L'héroïque commis aux écritures poursuit sa tâche, sans s'occuper de violer les instructions et d'expédier les marchandises par une ligne autre que celle qui lui a été désignée. M. Wainwright fait irruption dans le bureau, M. Hays y accourt, sir Charles Rivers-Wilson s'y précipite et, tous trois, disent à ce commis : Vous violez l'engagement solennel pris envers le gouvernement du Canada ; vous nous exposez à de grands dangers. Votre conduite nous sera préjudiciable. A cela, le commis répondra : Il est vrai que le contrat stipule que :

M. ROCHE (Halifax).

A toutes époques pendant la durée dudit bail, la compagnie tiendra en service sans interruption et d'une manière efficace, les deux divisions du chemin de fer, en donnant un service régulier et suffisant pour les besoins du trafic entier, à la satisfaction du gouvernement.

Il est également vrai que l'article 42 dit :

Il est par les présentes déclaré et convenu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le fret ayant son point de départ sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits en Canada, transporté par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiennes que par les ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports du Canada.

Ce que vous dites est vrai ; mais, pour moi, l'intérêt de la compagnie passe avant tout et, malgré ces stipulations, je continuerai à expédier ces marchandises à mon gré, parce que le devoir m'incombe de faire ce qui me semble préférable au point de vue de la compagnie." Il est fort à craindre que ce commis stoïque serait forcé de déguerpir.

Le représentant d'Hamilton soutient qu'il serait impossible d'exploiter ce chemin de fer dans ce territoire, parce qu'on n'y trouve pas de charbon. Je lui dirai que l'une des raisons d'exloiter ce chemin, l'un de ses avantages et l'une des sources d'abondantes recettes, provieudra de ce que le chemin de fer pourra transporter du charbon, non seulement pour sa consommation particulière, mais pour l'usage des habitants de ce pays ; que le transport de charbon des provinces d'en bas où il est abondant sera une source de gains pour la compagnie qui utilisera ainsi des wagons qui autrement demeureraient vides en revenant à leur point de départ.

Outre ce charbon, le chemin de fer transportera toutes sortes de lourdes marchandises. Nous espérons aussi qu'il apportera dans l'ouest les produits des provinces maritimes, à des taux excessivement bas, grâce à l'abondance du trafic, et qu'ainsi la construction de cette voie ferrée sera un bienfait pour les provinces. Pourtant, si nous découvrions que les directeurs et les gérants de ce chemin de fer, ouvertement ou subrepticement, détournent le trafic qui doit prendre la route des provinces maritimes en passant sur le territoire canadien, nous pourrions obliger la compagnie à respecter ses engagements. Nous avons une arme puissante : la possibilité d'exiger le capital et l'intérêt capitalisé des prêts faits à la

compagnie par le gouvernement fédéral et les provinces qui se sont élévés jusqu'à représenter la respectable somme de $58,000,000.

M. THOMSON (Grey) : L'honorable député nous dira-t-il quel sera, selon lui, le volume du trafic sur la division de l'est du Grand-Tronc-Pacifique ?

M. ROCHE : Oui. Le point de départ du Grand-Tronc-Pacifique sera un port de mer. N'aurons-nous pas de rapports commerciaux avec l'ouest, n'y expédierons-nous pas quelques-uns de nos produits, permettrons-nous toujours que le trafic suive la même direction ? Croyez-vous que, lorsque l'ouest aura pris son plein développement, il n'aura pas besoin des marchandises européennes, ou que celles-ci ne seront pas apportées dans nos ports de mer ? N'importons-nous pas de grandes quantités d'articles anglais et européens et n'est-il pas préférable de les faire venir par les ports des provinces maritimes plutôt que par Portland, Boston ou New-York, comme à présent ? L'ouest s'imagine-t-il que nous achèterons tout chez lui et qu'il n'achètera rien de nous ? Puisqu'il a des produits dont nous avons besoin et que l'est a des marchandises que l'ouest n'a pas, un échange mutuel ne sera-t-il pas profitable aux deux parties du pays ? Ne doit-on rien attendre de l'avenir ou verra-t-on se réaliser les espérances de ceux qui s'attendent à voir les échanges s'établir, le commerce augmenter, le trafic se développer de manière à ce que les deux populations deviennent unies non seulement par les liens de l'amitié mais par une participation mutuelle aux bénéfices commerciaux.

Quelques VOIX : Posez donc une autre question !

M. THOMSON : Il n'a pas répondu à la mienne.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Il vous a fort bien répondu.

M. ROCHE (Halifax) : Au cours de ce débat, nous avons entendu un discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) et d'un autre ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart). Vous le savez, M. l'Orateur, je professe le plus profond respect pour l'ex-ministre (l'honorable M. Blair) ; j'ai même de l'admiration pour lui. Sa conduite dans cette Chambre, sa connaissance approfondie des affaires, la manière habile avec laquelle il a surveillé l'adoption des lois concernant les chemins de fer lui méritent notre respect et notre admiration. Si cela était en mon pouvoir, je ne voudrais en aucune façon amoindrir tant soit peu sa réputation. Je me contente de déplorer sa démission au moment où ses lumières et ses services auraient tant contribué à faire adopter ce projet si important.

Mais si l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a été un administrateur excellent, je n'ai jamais entendu dire qu'il ait construit un seul mille de voie ferrée ; si son opinion vaut autant que celle du tout gérant d'une ligne de chemin de fer, je préfère, quand il s'agit du tracé, des travaux de construction, de la viabilité de la voie, m'en rapporter au témoignage d'un ingénieur civil ou de quelqu'un qui a déjà mis la main à de pareilles entreprises. Nous n'avons pas à nous mettre en quête d'une opinion favorable de la part d'un ingénieur de réputation. Sir Sandford Fleming, le plus renommé des ingénieurs du Canada, sinon d'Amérique, qui vient de mener à bonne fin la pose d'un télégraphe sous-marin dans l'océan Pacifique, entre le Canada et l'Australie, et qui connaît intimement tout le pays que sillonnera le chemin transcanadien, reçut la visite d'un journaliste lorsque le bruit se répandit que le Grand-Tronc-Pacifique entendait établir une ligne transcontinentale. Son opinion, que je rapporte ici, est une preuve considérable de la sagesse qui a présidé au choix du tracé fixé dans la charte du chemin de fer transcanadien :

Je suis porté à croire que M. Blair est dans la bonne voie quand il propose de prolonger l'Intercolonial jusqu'à l'océan Pacifique. Pourtant, il me semble que ce serait commettre une erreur que de s'appliquer à former comme au hasard une nouvelle ligne transcontinentale en reliant divers tronçons de chemin de fer dont le tracé a été adopté sans plan d'ensemble. Cela aurait comme conséquence d'allonger la voie entière, de diminuer le mérite de l'entreprise au point de vue du génie civil et de causer des défectuosités qui dépareraient pour toujours une grande ligne transcontinentale. Pour réaliser le projet que M. Blair a formé d'établir un autre chemin de fer national, celui-ci, à mon avis, devrait partir du pont de Québec, aujourd'hui en cours de construction, où il se raccorderait avec l'Intercolonial, et se diriger, de là, par le trajet le plus court, vers Port-Simpson sur la côte du Pacifique. D'après ce que je connais de l'aspect général de la plus grande étendue du pays intermédiaire, je crois qu'en y apportant l'attention ordinaire on pourrait établir une ligne excellente au point de vue du génie civil. Elle passerait au nord des bords accidentés des lacs Huron, Supérieur, Nepigon et Winnipeg, et traverserait une vaste étendue de terrains d'alluvion couverts de forêts et sillonnés de cours d'eau.

Premièrement.—Le pont de Québec est en voie de construction. C'est une entreprise qui m'a toujours plu, mais, bien osé aurait été celui qui, il y a vingt-cinq ans, aurait parlé de la mener à bonne fin. Le pont de Québec permettra à la nouvelle ligne de se raccorder avec l'Intercolonial aussi bien qu'avec le Grand Tronc et ce raccordement mettra ses convois à même de se rendre dans les ports de l'Atlantique et d'en revenir en toutes saisons.

Deuxièmement—De Québec à Port-Simpson, la nouvelle ligne traversera le plus souvent des terres boisées, et aujourd'hui le bois a une valeur à laquelle on ne songeait pas il y a un quart de siècle. Le territoire à franchir est une pépinière de bois de pulpe ; les régions désertes de Québec et d'Ontario renferment des trésors inépuisables de ces essences végétales, trésors qui n'atendent que d'être recueillis. Cette moisson se renouvellera sans cesse, et le

champ en est le plus vaste qui soit dans l'Amérique du Nord et peut-être dans l'univers entier.

J'ai déjà dit que je doutais qu'il fût sage ou opportun d'établir sans plan arrêté une nouvelle ligne transcontinentale. Je crois que le voie la plus courte possible entre les plages des deux océans sera encore assez longue. Pour ces raisons et d'autres motifs puissants, je suis en faveur du tracé le plus acceptable pour l'établissement, entre le pont de Québec et Port-Simpson, d'un nouveau grand chemin de fer fédéral et d'embranchements choisis judicieusement sur tous les centres désirables. L'observation de ces principes fondamentaux produirait d'heureux résultats. Il me semble que le champ est assez vaste pour construire la nouvelle voie ferrée. Elle ne nuirait en rien aux autres lignes et agrandirait le réseau des chemins de fer du Canada. Je suis convaincu de la possibilité d'établir une belle ligne nationale sur le parcours désigné et d'avoir comme termini les meilleurs ports de mer. Grâce à un passage, à travers les Rocheuses, moins élevé que celui d'aucun autre chemin de fer traversant l'Amérique du Nord, grâce à une construction plus avantageuse que celle de l'Intercolonial, une telle voie ferrée reculerait les limites de la zone habitée, et permettrait de fonder des établissements et de créer des industries lucratives là où la chose n'est pas passible présentement. Dans l'extrême ouest, elle transformerait en pâturages les plaines fertiles du bassin de la rivière à la Paix et du Nord de la Colombie Anglaise et rendrait plus facile en toutes saisons l'accès des champs aurifères les plus reculés.

Lorsqu'il sera temps d'utiliser le chemin comme route d'entier parcours, on constatera que, quant à la distance, ses avantages sont plus grands que ceux de la route qui passe par San Francisco et New-York. Pour se rendre de Yokohama à Liverpool l'on se trouvera ainsi s'épargner 605 milles marins sur le Pacifique et 195 sur l'Atlantique, et 502 milles statutaires sur terre ; la distance entière sera abrégée d'environ 1,423 milles statutaires.

Si on l'envisage uniquement au point de vue national, je ne saurais imaginer une entreprise publique plus propre à répondre aux besoins de ce jeune pays dans toute son étendue. Je me réjouis d'apprendre qu'il en est déjé si sérieusement question dans les annales du Canada.

C'est là l'opinion de sir Sandford Fleming; mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard (M. Lefurgey) est d'un avis contraire.

Le deuxième député qui s'est signalé à notre attention au cours de la discussion, c'est l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, mon honorable ami le représentant de Lanark-sud (M. Haggart). Il a beaucoup été mêlé au creusement des canaux, mais n'a pas plus d'expérience que l'ex-ministre (l'honorable M. Blair) en ce qui a trait à la construction des voies ferrées. Bien qu'il ne mérite pas les éloges que j'ai adressés à l'ex-ministre sur l'économie et les résultats satisfaisants de son administration, j'avoue qu'il est plus au courant de l'exploitation que de la construction des chemins de fer. Mais je l'ai souvent admiré. Une fois qu'il a une idée en tête il est véhément et positif. A-t-il raison,

M. ROCHE (Halifax).

il est irrésistible ; il s'élance sur ses adversaires, telle une frégate toutes voiles dehors, les bouches à feu aux sabords. J'avoue volontiers que lorsqu'il a tort—ce qui arrive souvent—il est encore plus positif et véhément, si c'est possible ; il n'écoute pas les arguments qu'on lui oppose, et bien qu'il ait tort, ses éclats de voix, son assurance, son opiniâtreté lui gagnent les suffrages de toute l'opposition et lui donnent un air de triomphateur. Mon savant ami, qui préside aux destinées de l'opposition, l'a fait venir pour lancer des malédictions contre Québec et jeter un défi à la Nouvelle-Ecosse, et il s'est acquitté de sa tâche avec grand zèle. Il a eu recours aux paroles comme un prophète des anciens jours. Les regards tournés vers le désert, il a déclaré qu'un chemin de fer ne saurait franchir cette contrée accidentée couverte de fourrés et de marécages, traversée dans toute so longueur par des chaînes de montagnes. Une personne qui a parcouru ce territoire déclare que le voyageur y est sujet à des hallucinations. M. O'Sullivan, que les promoteurs d'un chemin transcontinental et le gouvernement de Québec avaient chargé d'explorer ce pays, pendant l'hiver de 1897-98, nous l'apprend :

Pendant l'hiver de 1897-98, je laissai à Rupert-House une brigade d'ingénieurs qui explorèrent le littoral et les estuaires des rivières du voisinage et qui, en mars et avril, traversèrent le pays en droite ligne depuis Rupert-House jusqu'au lac Abbitibi et revinrent par le lac Témiscamingue. Comme preuve que ce pays serait bien choisi pour y construire un chemin de fer ils n'ont pas rencontré d'obstacles dans leur voyage, mais ils furent souvent les victimes d'une illusion d'optique. En effet, le matin, quand ils étaient en rase campagne, ils apercevaient au loin en avant d'eux ce qui leur semblait être des chaînes de montagnes barrant leur route. Mais il ne leur servait à rien de marcher plusieurs jours dans la même direction; ils ne parvenaient jamais à ces montagnes—partout la plaine est légèrement ondulée.

Si le gouvernement envoie des arpenteurs dans ce territoire—et il en enverra— et s'ils rencontrent des geysers, des torrents qui remontent vers leur source, des précipices, des abîmes qui——

Comme ceux des monts Ida et Cassius, engloutissent des armées entières.

——des endroits où la croûte terrestre est si mince qu'on peut sentir à travers les ardeurs des flammes et les émanations du soufre, ou des montagnes de granit, ils pourront certes rebrousser chemin. Ils pourront s'orienter dans une autre direction ; il n'est pas nécessaire de construire une voie ferrée à travers ces obstacles.

Bill Nye, le légendaire gouverneur du Nevada, envoya une fois une brigade d'ingénieurs dans la direction de l'est. Après avoir exploré différents Etats et Territoires, ils arrivèrent à l'océan Atlantique. Ils s'arrêtèrent là et dépêchèrent quelqu'un auprès de Bill Nye pour savoir ce qu'ils feraient. Il leur répondit de poursuivre leur route. Nous, nous pourrons nous arrêter. Le repré-

sentant de Lanark ne connaissait pas le terrain ni le tracé de la voie, ni le coût probable de l'entreprise ; il n'avait aucun moyen de se former une opinion ; personne n'a pu lui dire à dix millions près ce que coûterait ce chemin de fer. Mais, il s'est trouvé un homme ordinaire comme nous, sans parler de ceux qui ont des connaissances spéciales, qui sans s'occuper des ingénieurs, sans consulter personne, a prévu tout, le prix de chaque boulon, de chaque pont, de chaque ponceau, des excavations dans le roc et la terre meuble, et qui a fixé le coût exact de l'entreprise à $125,000,000, ni plus ni moins ; c'est mon honorable ami, le représentant de Grey-est (M. Sproule). Sur quoi nous basons-nous? Sur les rapports de gens désintéressés, qui ont été envoyés dans cette contrée, sans parti pris, sans qu'il fût question du projet qui nous est soumis, sans penchant vers une solution du problème plutôt que vers une autre, et qui ont affirmé sincèrement qu'il était possible de construire un chemin de fer là-bas et que le pays exploré était propre à la culture et à la colonisation. Quels sont les témoignages sur lesquels nous nous reposons? Nous connaissons les études géologiques du professeur Bell et autres. Nous avons le témoignage du représentant de Gaspé (M. Lemieux). Il nous a cité les données des ingénieurs et les déclarations des ministres du culte des deux confessions principales, des Pères Oblats et des clergymen de l'église d'Angleterre. Il a cité au long leurs rapports faisant foi qu'ils ont traversé ce territoire, qu'ils l'ont trouvé propre à la culture et à l'établissement d'une forte population. Nous avons ensuite les autorités citées par le ministre des Finances, par le ministre de l'Intérieur et par d'autres orateurs. J'ai aussi quelques autorités à invoquer, une ou deux. Une lettre du professeur Bell renferme une couple de passages qui touchent à cette question. J'en ferai lecture et je laisserai à celui qui voudra me contredire le soin de citer les autres autorités. Voici la lettre du professeur Bell :

Ottawa, 7 mars 1887.

M. J. G. Scott, Québec.

Cher monsieur,—J'ai reçu ce matin votre lettre du 4 et j'ai l'honneur de répondre à vos questions de la manière suivante :

1. Une étendue considérable du territoire au sud de la baie de James est propre à la colonisation.

2. Mes propres explorations n'ont pas été poussées à l'est du bassin de la rivière de l'Orignal. On trouve dans cette vallée plusieurs terrains fertiles, entre le plateau d'épanchement des grands lacs et le commencement des basses terres qui s'étendent au sud-ouest de la baie de James. Cela représente le tiers du territoire situé entre le lac Supérieur et la baie de James. Le sol se compose en grande partie de marne ou terre brunâtre quelque peu graveleuse et d'argile de couleur claire avec du sable par endroits. Dans les forêts d'arbres conifères où le terrain est plat, il arrive souvent qu'à la surface se trouvent des mousses profondes, mais quand le feu a passé et que des essences différentes ont poussé, le sol est ordinairement sec.

3. En été et en hiver, la température est la même que celle qui règne dans le comté de Rimouski. Les étés sont moins chauds et les hivers moins froids qu'à Winnipeg.

4. En moyenne, il tombe encore trois pieds de neige ou un peu plus, moins cependant que dans le voisinage de la cité de Québec.

5. On a constaté que la culture des pommes de terre et autres racines y réussit admirablement. Le foin aussi y pousse abondamment. Je crois qu'on pourrait y récolter de l'orge chaque année et que la culture du seigle serait avantageuse. Chaque année à Moose-Factory et Rupert-House ou sème de l'orge et chaque fois que j'ai visité ces endroits, j'ai constaté que cette céréale avait bien mûri. Cependant, on dit que la récolte manque parfois. Néanmoins, cette contrée est beaucoup plus au nord que celle que j'ai mentionnée et, ce qui est pis, elle est près du littoral, ce qui dit-on est un inconvénient en automne. M. John McIntyre (aujourd'hui à Fort-William) déclaré qu'il a récolté du blé mûr à Missinaibi et à New-Brunswick-House qui sont dans la même zone. J'ai fait semer à New-Brunswick-House et à Norfolk, sur l'Abbittibi, plusieurs graines de céréales et de plantes potagères et j'ai eu la preuve que le sol peut produire tout ce qui se récolte, par exemple, dans le comté de Rimouski, Je crois que cette contrée est propre à l'élevage des bestiaux et à l'industrie laitière et, probablement, à la culture des céréales.

Et ainsi de suite. J'ai d'autres témoignages dans le même sens, mais je m'abstiendrai de les lire. Nous sommes peut-être disposés à attacher peu d'importance à l'opinion de gens du métier qui peuvent être influencés par l'intérêt, et à croire qu'ils présentent leurs rapports sous un jour plus favorable que ne le ferait un témoin ordinaire. Mais nous avons, nous, les dires de citoyens ordinaires, ni géologues, ni arpenteurs, d'hommes qui connaissent ces territoires, qui les ont parcourus dans l'exercice de leurs devoirs et qui, sans vernis et sans fard, nous parlent de ces contrées, de leur excellence pour la culture et l'exploitation forestière.

Je me trouvais récemment à Québec où j'ai rencontré sur le quai de la gare un propriétaire de grands chantiers situés dans ces territoires. Cette question venait d'être soulevée devant la Chambre et je lui ai demandé ce qu'il en pensait. J'ignore s'il est conservateur ou libéral; toujours est-il qu'il m'a déclaré qu'il avait parcouru cette contrée où on ne rencontrait aucun des obstacles dont l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous a parlé, et qu'il est possible d'y construire une voie ferrée et de s'y livrer à la culture. Il y a là-bas, me disait-il, du bois en abondance et le pays est très beau ; on devrait s'y établir. Nous avons encore le témoignage de certains membres de la députation, de marchands de bois qui ont passé leur jeunesse dans ce pays septentrional et qui en connaissent les avantages. Ils ont déclaré sans hésitation que les rapports défavorables mis en circulation sont injustes, et que les rapports représentent cette contrée sous un jour faux.

Ce pays, disent-ils, est propre à la culture ; on peut y établir un chemin de fer et c'est une partie du Canada dont l'établissement serait avantageux sous tous les rapports.

L'autre jour, à mon hôtel, je parlais à un personnage qui a vu le jour dans le voisinage de ces territoires et qui les a entièrement parcourus, et il m'a confirmé la vérité de tout ce que je viens de dire. Il m'a appris que ce pays est excellent, qu'il offre des attraits aux colons et à ceux qui peuvent utiliser le bois et les autres ressources qu'il renferme. Ainsi, nous avons d'un côté les remarques dissuasives des représentants de Lanark (l'honorable M. Haggart) et d'Hamilton (M. Barker) et, d'un autre côté, le témoignage probant de personnes qui sont allées sur les lieux, qui les ont étudiés, qui les connaissent à fond et qui déclarent sans hésitation qu'il est possible d'y construire une ligne de chemin de fer. Elles nous disent que le pays est propre à la culture et riche en ressources de toutes sortes.

Celui que j'ai entendu parler ensuite a été l'honorable et savant chef de l'opposition, et j'ai eu pitié de lui quand je l'ai vu se débattre entre ce qu'il doit à son parti et ce qu'il doit au collège électoral qu'il représente. Son embarras fut manifeste d'un bout à l'autre de son discours ; car, après avoir critiqué le projet ministériel, après l'avoir blâmé, il est revenu sur chaque détail et nous a appris qu'il en approuvait les grandes lignes, qu'il favoriserait toute proposition de nature à améliorer le sort des provinces d'en bas qu'il approuverait l'obtention des résultats désirés, déclarant cependant qu'il n'appuierait pas le projet qui nous est soumis. Il était prêt au besoin à construire une ligne de chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'au littoral, mais indépendamment du présent projet. Il voulait bien qu'on construisît la voie ferrée de Winnipeg à Québec, mais à la même condition. De plus, il serait en faveur d'établir un chemin de fer de Québec à Moncton si on lui démontrait que les provinces maritimes en retireraient des avantages. Au cours de ses observations, mon honorable ami s'est demandé : Que fera-t-on des 1,600 milles de l'Intercolonial ; quelle partie de cette ligne utilisera-t-on ? Répondant au raisonnement du député de Hants, relativement à la nationalisation des chemins de fer, il a dit : Si vous ne voulez pas de la nationalisation, que ferez-vous de l'Intercolonial ; le vendrez-vous ou de quelle manière vous en déferez-vous ? Mon honorable ami connaît la propriété des termes et, lorsqu'il parle de régler la question de la nationalisation des voies ferrées et demande si le gouvernement vendra l'Intercolonial, il sait que ce ne sont là que des échos de conversations courantes. Quelle partie de l'Intercolonial utilisera-t-on? On utilisera l'Intercolonial d'Halifax à Montcon, de Moncton à Saint-Jean, d'Halifax à Pictou et à Sydney, de Lévis à Montréal, de Moncton à Lévis, à l'aller et au retour, pour le transport des marchandises et des voyageurs. Et il sera très profitable de l'exploiter en même temps que le Grand-Tronc-Pacifique. Car la voie de ce dernier sera préférable pour le transport de Québec à Moncton et aux provinces d'en bas, tandis que celle de l'Intercolonial vaudra mieux pour le voiturage vers l'ouest des wagons vides ou chargés des produits des provinces maritimes. Le chef de l'opposition a laissé entendre qu'il était prêt à discuter avec le ministre de l'Intérieur l'opportunité de céder l'Intercolonial au Grand Tronc-Pacifique. Certes, si un débat de ce genre avait lieu, mon honorable ami serait un adversaire formidable. Malheuresement pour lui, dans ce combat, il aurait à supporter le poids d'une véritable cuirasse de Saül : Je veux parler de ses déclarations antérieures, principalement des discours que lui et M. Kenny prononçaient dans la salle Saint-Patrice, à Halifax, avant l'élection de 1900, discours reproduits par le Morning Herald. Je n'ai pas besoin de faire connaître M. Kenny. C'est l'un des citoyens les plus estimés d'Halifax ; il a déjà représenté le comté d'Halifax dans cette Chambre et plusieurs des anciens députés le connaissent.

Le " Morning Herald " est également bien connu. Mon honorable ami, le leader de l'opposition a son étude dans l'édifice qu'occupe ce journal, et l'on dit même que le bureau de rédaction du " Herald " se trouve dans son étude. Près des pièces qu'occupent mes honorables amis, il y a un corridor. Dans les ateliers d'imprimerie, il y a parfois des corridors bien sombres et bien étroits. Mais celui-ci est large. Je suis certain qu'en passant devant une certaine porte, mon honorable ami lui tourne invariablement le dos. Pourquoi ? Parce que dans la pièce à laquelle cette porte donne accès se trouve la machine tory. Là, aujourd'hui même, siège le comité qui décide quels sont les électeurs qui déposeront leurs bulletins dans l'urne le jour de l'élection—qui, selon lui, aura lieu le 14 octobre—et quels seront les candidats. On relève les noms des morts qu'on fera voter quand même lors de la prochaine lutte. Et le lendemain matin, des ateliers à l'étage inférieur sortira un article larmoyant sur les menées répréhensibles de la machine libérale dans la perverse cité de Toronto. La question agitée dans ces discours reproduits par le " Herald " a des rapports intimes avec le sujet du présent débat ; il s'agit de la propriété de l'Intercolonial, " le chemin de fer du peuple," aujourd'hui si précieux aux yeux de mon honorable collègue, le leader de l'opposition, mais alors considéré comme un bien d'une moindre valeur ; car son collègue et lui proposaient alors de confier l'administration de ce qu'ils appellent maintenant le chemin de fer du peuple au Canadien du Pacifique. Leur projet était d'accorder à cette compagnie des droits de circulation de Saint-Jean à Moncton, en échange de privilèges semblables ac-

cordés aux trains de l'Intercolonial entre Québec et Montréal. Le 13 octobre, le "Morning Herald" reproduisait la déclaration faite par l'honorable député et M. Kenny devant leurs électeurs concernant les droits de circulation accordés au Pacifique entre Saint-Jean et Halifax. On sait que l'expression "confier l'administration" d'un chemin de fer signifie simplement accorder des droits de circulation, car la compagnie ainsi favorisée reçoit le droit de route pour l'écoulement de son trafic. Mais devant le peuple et quand il s'agit de soulever les préjugés contre un adversaire, on parle de céder le chemin de fer à une autre corporation. Dans la salle Saint-Patrice, le 28 octobre 1900, M. Kenny, le collègue de mon honorable ami, et ce dernier lui-même se présentèrent devant leurs électeurs. Voici un compte rendu de leurs discours :

M. Kenny—Le Pacifique Canadien, si on lui avait fait des conditions équitables, serait parti d'Halifax et aurait traversé le Canada jusqu'à la Colombie Anglaise. Or, un immense trafic serait le partage du port d'Halifax, si un arrangement avait éé conclu avec le Pacifique Canadien, sur des bases équitables, un arrangement comme il en existe entre les chemins de fer aux Etats-Unis et même entre certaines voies ferrées du Canada. Aujourd'hui, le ministre des Chemins de fer déclare que le Pacifique Canadien doit s'arrêter à Saint-Jean ; je ne transporterai les marchandises qu'à ma guise, dit-il. L'Intercolonial se termine à Montréal ; le grain s'accumule à l'ouest de cette ville.

M. Borden s'est déclaré satisfait de ce qui a été fait jusqu'ici. Les circonstances nous favorisaient, mais il faut se défier de la machine libérale.

Telle est la proposition que le chemin de fer Canadien du Pacifique a faite au chemin de fer Intercolonial. Qu'a dit l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ? Je vais le lire :

Carleton, N.B., 27 octobre, 1900.

M. Blair a déclaré que la lutte provient d'une part de la politique, et d'autre part d'une cupidité désordonnée, et que, maintenant qu'une élection doit avoir lieu, on exercera une pression pour obtenir en faveur des amis du chemin de fer Pacifique Canadien quelque chose qu'ils ne sauraient exiger comme question de droit.

Après avoir expliqué la prétention du chemin de fer Canadien du Pacifique que l'on devrait lui permettre de solliciter la clientèle sur le territoire du chemin de fer Intercolonial, et de se faire livrer le trafic à Saint-Jean, M. Blair a démontré que si l'on consentait à cela le résultat en serait que d'année en année le chemin de fer Canadien du Pacifique enlèverait à l'Intercolonial une grande partie du trafic auquel celui-ci a droit et sur lequel il compte pour assurer son succès, et ferait à peu près un simple embranchement de la ligne entre Moncton et Montréal. Pas de capitulation en faveur du chemin de fer Canadien du Pacifique. A son point de vue, la question est celle-ci : Doit-il, en sa qualité de ministre des Chemins de fer, sacrifier les intérêts pécuniaires qui appartiennent au chemin de fer Intercolonial afin de procurer de plus grand avantages et de plus gros bénéfices au chemin de fer Canadien du Pacifique ? Il n'a pu prendre la responsabilité de déclarer qu'il est de son devoir d'agir de façon à nuire aux intérêts du chemin de fer du pays.

Sur quelle raison valable, a-t-il dit, le Pacifique Canadien peut-il se baser pour nous demander de ramener nos wagons vides à Montréal afin qu'un plus grand nombre de ses propres wagons soient remplis ? Après avoir parlé de l'augumentation toujours croissante des affaires du chemin de fer Intercolonial depuis qu'il pénètre dans la ville de Montréal, M. Blair déclare qu'il n'aurait jamais prolongé la ligne s'il eût cru devoir accéder à la demande du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Mon honorable ami a retroussé ses manches (au figuré), il a pris son air le plus grave et il a défié l'honorable député de Hants de retourner chez lui et de déclarer à ses gens qu'il était prêt à livrer l'Intercolonial au chemin de fer du Grand Tronc ou au chemin de fer Canadien du Pacifique. Maintenant, il va nous falloir contester cette élection. On nous a défié et la lutte doit avoir lieu à Dartmouth, selon les règles de Queensbury, et puisse la victoire sourire au meilleur champion. "Allez dire aux gens de la Nouvelle-Ecosse, dit-il, si vous vous proposez de donner l'Intercolonial au chemin de fer Canadien du Pacifique ou au Grand Tronc-Pacifique." Or, les honorables membres de la gauche ont déclaré que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux était incompétent ; ils ont prétendu qu'il avait fait des choses qu'il n'aurait pas dû faire ; mais maintenant ils prétendent qu'il est l'administrateur le plus capable. Lors de la discussion qui a eu lieu à Dartmouth, lorsque M. Kenny et le chef de l'opposition ont paru devant les électeurs, le chef de l'opposition a lancé à la tête de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux l'une des invectives les plus mordantes qui aient jamais été prononcées contre un criminel dans une cour de justice. Maintenant, ils échangent des conseils amicaux, et je crois pouvoir entendre mon honorable ami dire : "Il est vrai que je vous ai qualifié de concussionnaire ; il est également vrai que j'ai dit que vous aviez pris part aux tripotages du comté de Drummond ; mais mon cher monsieur, je vous assure que tout cela est dû à la politique ; je vous assure que, personnellement, j'ai pour vous le plus grand respect, et que je n'ai aucune animosité envers vous.

Eh bien ! M. Kenny a ouvert le bal, et il a annoncé que l'Intercolonial s'arrêterait à Montréal, qu'il ne pouvait obtenir aucun trafic de l'ouest et qu'un effort devrait être fait pour amener le trafic à un chemin de fer qui va jusqu'aux foyers des colons de l'ouest, et qui transporterait les produits de l'ouest sans interruption jusqu'aux ports des provinces maritimes. Il a annoncé aux électeurs qu'on les avait frustrés de leurs justes droits en les privant d'une part du travail que ce chemin de fer offrirait, par suite de l'obstination de M. Blair qui s'efforçait d'empêcher le chemin de fer Canadien du Pacifique d'obtenir le droit de par-

cours sur l'Intercolonial. Il a affirmé que les ouvriers et les marchands de Dartmouth, ainsi que les habitants du comté, étaient privés de leurs justes droits par la conduite de cet individu qui terrait ferme à l'Intercolonial. Mon honorable ami a écouté tout cela et il n'a pas dit un seul mot à l'encontre. Il n'a pas parlé alors du chemin de fer du peuple, il n'a pas parlé alors des maux qui résulteraient de la cession de cette voie ferrée au Grand Tronc, ou au chemin de fer Canadien du Pacifique ou à n'importe quel autre chemin de fer. Voici ce qu'a dit M. Kenny :

Il est de notre intérêt, sans distinction de parti, de faire ce que nous pourrons pour que le chemin de fer Canadien du Pacifique se rende à Halifax, et je crains que nous ne puissions le faire tant que M. Blair sera ministre des Chemins de fer.

C'était le 30 octobre. Le chef de l'opposition disait :

Il est à désirer que le port de Halifax soit relié au chemin de fer Canadien du Pacifique.

D'où vient ce nouveau zèle pour le chemin de fer Intercolonial ? Pourquoi affirme-t-on que c'est le chemin de fer du peuple ? Pourquoi faut-il tout sacrifier au chemin de fer Intercolonial ? Come le premier ministre l'a fait remarquer, l'Intercolonial est destiné au pays, et non le pays à l'Intercolonial. Puis, mon honorable ami le chef de l'opposition a dit que nous devrions attendre, que ce chemin de fer ne devrait pas être construit immédiatement, que l'on ne devrait pas procurer ces avantages aux populations du Nord-Ouest. Il veut avoir l'opinion d'experts de l'Intercolonial avant de décider si le chemin de fer doit être construit ou de choisir le tracé. Je veux demander quel fonctionnaire de l'Intercolonial, à l'exception du sous-ministre des Chemins de fer, émettrait ici l'avais qu'il faudrait quant au territoire que la voie devrait traverser, ou quant au mode de construction, ou pourrait donner au gouvernement et au parlement une décision qui pourrait justifier de leur part des mesures immédiates pour sa construction. Puis il a parlé d'une crise. " Quelle crise s'est produite durant les 90 jours écoulés entre le 19 mars et le 30 juillet ? " Comme si une crise ne pouvait pas se produire durant une période plus courte que des mois et des années. Mais, M. l'Orateur, les plus grands événements se sont produits dans le temps le plus court ; ils sont arrivés sans que rien ne les eût fait prévoir, comme des coups de tonnerre par un temps serein. Songez aux grands événements qui se sont produits durant les cent jours entre le débarquement à Grenoble et la catastrophe de Waterloo. Songez à ce qui s'est passé durant les trente jours entre le premier conflit de Strasbourg et l'occupation de Paris, il n'y a pas encore bien longtemps.

Les hommes d'Etat voient clairement et distinctement d'un coup d'œil ce qui doit être fait, et lorsqu'ils voient qu'il est à propos de frapper un coup hardi, de faire quelque chose de nature à façonner les destinées d'un pays, le gouvernement doit alors avoir le courage d'agir promptement, de profiter de l'occasion pour faire un acte avantageux pour le pays, et qui assurera à jamais la reconnaissance de ce pays envers le gouvernement qu'il s'est donné.

M. ROCHE (Halifax).

Mon honorable ami a voulu tourner en ridicule le choix du tracé à deux milles seulement de la frontière américaine, et il a également tourné en ridicule le vieil épouvantail de l'abolition du privilège de transit. Nous savons que le privilège de transit permet aux chemins de fer canadiens de faire circuler des trains à travers le territoire américain et jusqu'à des ports américains, et nous savons que ce chemin de fer ne passera pas sur le territoire américain. S'il passe à un demi-mille de la frontière américaine, est-ce que cela n'est pas suffisant ? La largeur d'une simple voie en dehors du territoire américain suffit pour dispenser le chemin de fer de passer sur le territoire américain. En temps de paix cela serait satisfaisant, mais en temps de guerre nous ne saurions dire quelle distance serait satisfaisante. L'honorable chef de l'opposition est ensuite entré dans force détails au sujet des nappes d'eau et des canaux, et sur cette partie de la question il a été précédé par l'honorable député de Victoria (M. Hughes) qui a produit une statistique très volumineuse et très complète afin de prouver que le transport par les canaux du trafic américain à destination de l'océan est moins dispendieux que ne le serait le transport de nos produits par voie ferrée en Canada. Mon honorable ami de Prince-est (M. Lefurgey) a invoqué ce soir les mêmes arguments afin de prouver que le transport par les canaux aux Etats-Unis est moins dispendieux. Malheureusement pour nous, nous n'avons pas de canaux s'étendant sur toute la longueur du pays entre l'est et l'ouest. Un canal est un ouvrage très précieux lorsqu'il relie de grandes voies navigables, mais c'est un ouvrage très dispendieux. Sur une courte distance, lorsqu'il relie de grandes routes navigables, il offre des facilités pour réduire le prix du transport, mais cela représente des travaux énormes. Malheureusement, nos rivières coulent sur la longueur du pays au lieu de couler vers le sud, comme les rivières américaines. En conséquence, nous ne pourrions jamais, au moyen de ce genre de transport à l'intérieur, rivaliser avec les Etats-Unis et nous ne pourrions jamais participer au transport des produits de l'ouest s'il nous fallait compter sur ce mode de transport. Il nous faudrait renoncer à toutes nos espérances en ce qui concerne ce commerce et l'abandonner aux Etats-Unis, si nous n'avions pas les facilités des Etats-Unis. Le seul moyen qui nous reste ce sont nos chemins de fer, car nos rivières sont gelées en hiver. Durant la saison où ces produits doivent être

expédiés de l'ouest, il nous faut nous servir du seul mode de transport à notre disposition qui est le long parcours par voie ferrée, où il n'y a pas d'interruption du trafic, où il n'y a pas de transbordement, où il n'y a pas de transfert dans les barges de canaux ou dans les élevateurs entre l'endroit où le grain est récolté et l'endroit d'où il est expédié à sa destination, en Europe. Le transport se fait sur une ligne continue, offrant une communication peu coûteuse et non-interrompue, et c'est là le seul mode qui puisse rivaliser avec le système de canaux et de rivières des Etats-Unis. Mais voici en quel dilemme se trouve mon honorable ami le chef de l'opposition.

Il s'est dit à lui-même: Si je préconisais un pareil plan, si je préconisais le transport à bon marché au moyen des canaux, qu'est-ce que mes adversaires diraient? Ils veulent dépenser l'argent, ils veulent le transport des marchandises à travers notre propre territoire. J'ai mes discours de l'année dernière qu'il me faut expier, il me faut couvrir la mise du gouvernement et surenchérir d'un point. Je crois que l'honorable député a réfléchi durant quelque temps car le plan qu'il a soumis à la Chambre porte des traces de modification. Mais une heureuse idée lui a été suggérée; je crois que ce doit être en passant dans un musée où il aura vu le squelette d'un ichthyosadre, et les grands ossements du squelette lui auront représenté ses projets. La longue queue avec ses articulations représentaient les articulations de sa proposition. Les deux grandes oreilles retombant de chaque côté représentaient les chemins de colonisation, et comme celle qui se trouvait du côté inférieur aurait pu suggérer la déviation du commerce vers les Etats-Unis, il a semblé prétendre qu'il vaudrait mieux couper l'oreille du côté inférieur et la placer sur le côté supérieur afin d'avoir deux chemins de colonisation. Supposons que mon honorable ami soit dans la ville de Montréal et qu'il ait reçu ce mandat qui, prétend-il, vient du peuple et qui nous enjoint à son avis d'adopter sa proposition et de reléguer dans les ténèbres extérieures le projet du gouvernement. Qui prendra-t-il avec lui pour mettre son projet à exécution ? Il ne peut prendre l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux parce qu'il offenserait l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart), et il ne peut prendre l'honorable député de Lanark parce qu'il offenserait l'honorable député de Hamilton (M. Barker). Alors, il lui faudrait prendre son fidèle argentier, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Il part de la ville de Montréal et il constate qu'il ne peut avoir aucun trafic. Les gens qui ont apporté du grain de l'ouest ne lui en donneront pas pour qu'il le transporte sur sa voie ferrée. Ils en ont besoin pour leur propre usage et ils veulent le transporter aux ports américains. Il se dit donc: Il faut que j'obtienne du trafic, et pour cela, il faut que je prolonge mon chemin plus loin vers l'ouest afin de pouvoir commander le trafic. Il construit un chemin de fer à partir de la Jonction Jacques-Cartier jusqu'à Sainte-Rosalie, distance de trente-sept milles au coût de $2,000,000. Puis il dit : Il faut que j'aille plus loin, il me faut commander le trafic, et il dit à son argentier: Est-ce que nos moyens nous le permettent ? J'achèterai le chemin de fer qui s'étend jusqu'à Depot Harbour, sur une distance de 342 milles, et je paierai pour cela $20,000,000. Son argentier se lamente mais il passe outre et lorsqu'il arrive à Depot Harbour, il ne peut y trouver du grain. On le lui passe au nez. Ceux qui l'ont apporté de l'ouest l'emportent plus loin pour lui faire concurrence. Il voit débarquer des jeunes filles aux toilettes d'été et en corsages blancs avec des roses rouges sur leurs chapeaux et après elles une bande d'hommes en salopettes, coiffés de chapeaux mous et se servant d'expresions énergiques qui ne sont contenues dans aucun volume de poésie de ma connaissance. En embarquant à bord du bateau, il s'est écrié. Quid times ? Cæsarem vehis. En arrivant à Port-Arthur avec ses bateaux de $2,000,000, il a constaté qu'il n'y avait pas là de grain pour lui. Il a constaté que le grain était transporté de Duluth à Portland et à Buffalo et qu'il ne pouvait obtenir de grain à moins d'aller plus loin vers l'ouest. Ayant constaté cela, il achète le chemin allant à Depot-Harbour, dont la longueur est de 342 milles et dont le coût est de $12,000,000, et de Depot-Harbour à Sudbury, il achète ou construit une ligne de 120 milles au coût de $30,000 par mille, ce qui donne $3,-500,000. Et une fois arrivé là, il constate qu'il n'est pas plus en mesure de commander le trafic, et alors il s'adresse au chemin de fer Canadien du Pacifique et lui dit: Je veux avoir ma part du trafic de l'ouest; je veux que vous me donniez le droit de parcours sur votre ligne. Mais les directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique disent: Non, monsieur, nous avons construit cette ligne pour notre propre avantage; nous ne sommes pas ici pour notre santé; si vous voulez avoir ce chemin il vous faudra nous le payer. Alors il se peut que la moutarde monte au nez du chef de l'opposition, et qu'il dise: j'aurai le chemin en dépit de toutes les conséquences. Peut-être qu'il procédera à l'expropriation du chemin, qu'il exproprierа 80 milles du chemin entre North Bay et Sudbury, qu'il exproprierа 450 milles de plus entre Sudbury et Fort-William. On nous dit que ce chemin a coûté au chemin de fer Canadien du Pacifique $80,000 par mille, et l'on aura bien soin de faire payer cela au gouvernement, ce qui fera une dépense additionnelle de $45,000,000. Et lorsqu'il arrive à Fort-William avec cette voie ferrée, il constate qu'il n'y a pas de trafic en cet endroit, et il achète la ligne entre Fort-William et Winnipeg, soit une distance de 426 milles à $50,000 par mille et voilà encore $21,000,000 de plus. Ainsi pour ses 1,500 milles de voie ferrée, le chef de l'opposition

a dépensé une somme de $96,000,000. Je suppose qu'alors son argentier de Grey-est (M. Sproule) le quitte et s'en retourne chez lui. Et lorsque le chef de l'opposition sera arrivé là et pourra commander le trafic, il regardera autour de lui et se dira: Il faut que j'aille plus loïn; je n'ai pas consulté les gens de la Colombie Anglaise; je n'ai pas consulté l'opinion publique en cette province, il me faut aller plus loin. Il construit alors un chemin de 900 milles entre Winnipeg et Edmonton à $13,000 par mille, ce qui équivaut à $12,000,000 de plus. Puis il lui faut construire entre Edmonton et la côte, 400 milles à $40,000 par mille, ce qui équivaut à $7,000,000. Puis il y a la section des montagnes, 480 milles à $40,000 par mille, ce qui équivaut à $19,000,000, et alors il constate qu'il a 3,340 milles de chemin qui ont coûté $115,000,000. Alors, le chef de l'opposition est roi et maître de tout ce que son regard peut embrasser, mais il n'est pas content de son chemin de fer transcontinental. Il commence alors à s'apercevoir qu'il y a quelque chose au Nord-Ouest et il veut avoir deux chemins de colonisation. Il commence à s'apercevoir que ce précieux territoire serait d'une grande utilité pour le Dominion et il construit deux chemins de colonisation de 500 milles chacun à $18,000 par mille, ce qui équivaut à $20,000,000. Et maintenant que le gouvernement actuel a proposé de construire entre Québec et Winnipeg, le chef de l'opposition croit qu'il aimerait aussi à construire de Québec à Winnipeg et qu'il aurait alors 1,475 milles de plus à $28,000 par mille, ce qui équivaudrait à $42,000,000 de plus. Puis, le chef de l'opposition construirait ses élévateurs ainsi qu'il l'a promis, dans toutes les parties du pays, et avec les autres dépenses incidentes qu'il a promis de faire nous pouvons estimer, sans tomber dans l'extravagance, qu'il nous en coûtera $20,000,000 de plus.

Il y a les améliorations aux ports de Montréal, Halifax et Saint-Jean et les termini à tous ces endroits, et les ports libres, et l'agrandissement des canaux, et l'amélioration des communications fluviales, et toutes les autres facilités que nous pourrions estimer au prix modéré de $50,000,000 de plus. Ainsi nous avons un total de 5,815 milles de chemin de fer, pour $247,000,000, soit $542.32 et 22·455 de sou pour chaque famille d'Ontario. Voilà ce à quoi équivaut le plan du chef de l'opposition. Mais le défaut de ce plan, c'est qu'à chacun de ses chaînons, le trafic serait détourné vers les ports américains. Le défaut de ce plan, c'est qu'il n'ajoute aucune nouvelle voie ferrée aux facilités actuelles pour transporter le grain et les produits des Territoires du Nord-Ouest. Le chemin de fer du gouvernement sera utilisé par tous les chemins de fer auxquels des droits de parcours seront accordés, mais le chemin de fer du chef de l'opposition ne donnerait pas plus de pouvoirs de transit que nous n'en avons aujourd'hui, même après avoir été construit au prix d'une énorme dépense. C'est un chemin de fer qui laisse à désirer sous le rapport des rampes et des perfectionnements modernes; c'est un chemin de fer dont l'exploitation sera très coûteuse et qui n'ajoutera rien aux facilités de transport offertes au commerce du pays. D'un côté, vous remarquerez, M. l'Orateur, que le chemin de fer du gouvernement prend d'abord les produits du Manitoba et du Nord-Ouest et les transporte d'une façon continue à travers une région nouvelle, qu'il ouvre lui-même à l'exploitation, depuis les fermes du Nord-Ouest en droite ligne jusqu'à la mer. Ce n'est pas une ligne diagonale; ce n'est pas un trafic qui peut être détourné, mais chaque mille de cette voie ferrée porte les produits de l'ouest d'une façon ininterrompue à sa destination et les met à bord des navires. Je demanderai à mon honorable ami de Winnipeg (M. Puttee) s'il désire que son amendement soit attaché à la proposition de l'honorable chef de l'opposition. Est-ce qu'il considère que cette proposition est conforme à l'esprit de sa résolution? Considère-t-il que sa proposition relative à la possession des chemins de fer par l'Etat sera mise en pratique par la proposition du chef de l'opposition entraînant une dépense de $247,000,000?

Quels sont ceux qui approuvent le projet du gouvernement? Est-il acceptable pour le pays? La Colombie Anglaise l'approuve. Les représentants de cette province ont parlé en faveur de ce projet. Le Manitoba l'approuve; tous les députés de cette partie du pays ont recommandé le chemin de fer et l'ont appuyé. Ontario l'approuve; les députés de cette province le considèrent comme une entreprise qui produira de grands résultats pour cette province en développant le nord du pays, qui a été exploré et dont on a constaté la grande valeur. Québec l'approuve; les éloquents députés de Gaspé, Bonaventure et Bellechasse ont parlé en sa faveur; ils savent que ce chemin sera d'un grand avantage pour les ouvriers et les habitants du pays, qu'il créera une demande pour les matériaux requis pour sa construction; que ses villes, ses marchands, ses artisans en bénéficieront. Le Nouveau-Brunswick l'approuve; ses députés ont parlé en faveur de l'enterprise. Le tracé à travers la partie nord du Nouveau-Brunswick a été déclaré très avantageux, bien qu'au commencement du débat l'on ait cru que la région et les rampes seraient difficiles. Saint-Jean en bénéficiera. Cela le rapprochera de l'ouest. Cette ville est déjà le terminus d'un chemin de fer transcontinental, et elle se trouvera en communication facile avec un autre. La province de l'Ile du Prince-Edouard en bénéficiera; certains députés nous ont dit que cette province donne son adhésion à ce projet. La Nouvelle-Ecosse en bénéficiera. Bien que pas un seul mille de cette voie ferrée ne doive être construit dans cette province, nous espérons cependant que le trafic amené sur la ligne et expédié à la ville de Halifax procurera des

M. ROCHE (Halifax).

avantages à l'ouvrier et au marchand, ainsi qu'à la ville en général, qui souffre depuis longtemps du fait que l'on a négligé de lui faciliter ses communications avec l'ouest et du manque d'aménagements pour le transbordement des produits de l'ouest dans son port. Je dis que la province de la Nouvelle-Ecosse en bénéficiera. Nous espérons que son fer pour les ponts, les roues de wagons et pour les constructions, et ses bois pour la construction des wagons, maisons et pour d'autres fins seront utilisés. Les manufacturiers en bénéficieront ; les fabricants de wagons en bénéficieront ; les agriculteurs de la province en bénéficieront ; toutes les classes de la société seront intéressées à la mise à exécution de cet excellent projet. J'aimerais à savoir pourquoi l'honorable chef de l'opposition a appliqué un pareil camouflet à mon honorable ami de Grey-est. L'honorable député de Grey-est avait enflé ses voiles d'un vent d'économie, et il décrivait les sinistres effets d'une forte dépense sur cette voie ferrée. Cependant, l'honorable chef de l'opposition a soumis un programme mixte qui exigera une dépense de $250,000,000. Mon honorable ami de Grey-est a annoncé qu'il parcourait la province d'Ontario et qu'il informerait les cultivateurs du fait que la mise à exécution du programme du gouvernement impliquerait une hypothèque sur leurs propriétés et équivaudrait à retrancher une somme de tant sur leurs revenus. De l'autre côté de la frontière, dans les Etatsdu Vermont et du New-Hampshire, et dans les autres Etats situés sur la frontière, les gens parlent avec orgueil des sacrifices que leurs pères se sont imposés durant la guerre de la révolution, lorsque leurs frères et leurs fils ont laissé leurs traces sanglantes dans les neiges de Valley-Forge, lorsqu'ils ont guerroyé à travers les horreurs de cette campagne. Ils parlent avec satisfaction des contributions des villages et des fermes et des efforts faits par les femmes pour maintenir leurs pères et leurs frères à l'armée. Ils s'enorgueillissent des travaux et des sacrifices du passé, et ils ont devant eux leur vaste pays comme résultat de leurs travaux et de leurs sacrifices. Mais mon honorable ami de Grey-est ira dire aux cultivateurs : Les économies que vous avez en banque seront diminuées de 20 sous par année d'intérêt, peut-être, comme conséquence de cet énorme emprunt dont on veut vous charger. L'argent sera dépensé dans le pays. Il ne sera pas dépensé pour des munitions de guerre ; il sera dépensé parmi le peuple pour des fins commerciales ; il ne sera pas gaspillé ; il servira à développer le pays durant cent ans. J'insiste auprès du gouvernement pour qu'il active les choses. Il y a des gens qui disent au gouvernement de s'arrêter, d'attendre. Je lui dirai : En avant ; ne prêtez pas l'oreille à ces voix de sirènes qui vous disent d'attendre. Ecoutez les nations qui viennent en ce pays—les Suédois, les Norvégiens, les blondes races de l'Europe qui considèrent cette terre comme leur appartenant et qui sont prêtes à aller en prendre possession.

Le trop-plein de la population d'Europe viendra s'y établir. Au gouvernement d'ouvrir la voie et de porter la civilisation dans ce pays dont le poète a dit :

> To the regions of the home-wind,
> Of the North-west wind Keewaydin,
> To the islands of the blessed,
> To the land of the hereafter !

M. THOMSON (North-Grey) : M. l'Orateur, j'ai l'honneur d'être un des derniers venus dans cette Chambre, mon élection ayant eu lieu tout récemment, et comme la question d'une subvention considérable accordée au chemin de fer transcontinental a été discutée pendant mon élection, je me crois obligé envers mes électeurs d'exprimer une opinion conforme au mandat que j'ai reçu des citoyens de North-Grey il y a sept mois. J'ai écouté avec un grand plaisir les remarques de l'honorable député d'Halifax (M. Roche). Il me fait penser à Falstaff, tant son imagination est vive et son talent pour jongler avec les chiffres remarquable. Il dit que le Canada ne peut pas lutter contre les Etats-Unis dans les affaires de transport. J'ai regretté d'entendre un membre de cette chambre, abstraction faite du parti auquel il appartient, faire une déclaration de ce genre. Le Canada occupe une position qui lui assure la meilleure artère du monde pour l'écoulement du grain de l'ouest, par les lacs et le fleuve Saint-Laurent. Ce monsieur, faisant allusion à la proposition présentée par le chef de l'opposition, disait qu'il n'avait jamais entendu parler d'un envoi de grain à Depot-Harbour, et qu'il n'y aurait pas de cargaison là-bas pour l'Intercolonial s'il était prolongé jusqu'à ce port. L'orateur paraît peu au courant de la route suivie par le grain pour aller aux ports de mer, car l'an dernier, et cette année même des millions de minots ont été dirigés sur Depot-Harbour, Owen-Sound et Meaford pour être transportés de là à Montréal et au bord de la mer. Je peux lui dire qu'il est passé plus de grain par les canaux canadiens cette année que pendant les années précédentes; pas moins de huit à dix millions de minots ont passé par nos canaux. Je n'ai pas le moindre doute que cette la grande voie de transport pour conduire le grain des Etats de l'ouest et de notre Nord-Ouest jusqu'au littoral de l'Atlantique.

Les voyages de Gulliver ne sont rien en comparaison du discours de l'honorable monsieur, quand il parle du pays situé au nord entre Québec et Winnipeg et que le chemin de fer traversera probablement. Il nous le dépeint comme un superbe pays agricole, où abondent le bois de commerce, les minerais et tout ce qui peut rendre un peuple heureux et prospère. Cette affirmation me surprend; deux anciens ministre de la Couronne dont l'un a été ministre des Chemins de fer pendant plusieurs années dans

l'ancien gouvernement et dont l'autre s'est retiré de l'administration actuelle, deux hommes qui ont fait une étude approfondie de la question, qui se sont renseignés auprès de ceux qui ont parcouru ce pays, ont exprimé leur opinion sur le pays à travers lequel paserait ce chemin entre Winnipeg et Québec; et leur opinion diffère énormément de celle de mon honorable confrère d'Halifax; la différence est tellement grande qu'on ne peut pas s'imaginer à quelles sources mon confrère a puisé ces renseignements. Ces deux messieurs ont décrit ce pays comme une suite de rochers, de savanes et de lacs, et l'ancien ministre des Chemins de fer dans le gouvernement précédent, l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) affirmait qu'une grande lisière de terrain située au nord vers la baie James avait un certain degré de fertilité pour produire surtout des légumes, de l'orge et du seigle. Il n'était pas prêt à dire qu'on pouvait y récolter du blé. Il ajoutait que la ligne projetée reste éloignée au moins de 50 milles de cette région cultivable, et ainsi j'ai appris de lui que ce n'est pas un pays propre à la colonisation. Les essences forestières qu'on y trouve en abondance démontrent que le sol n'est pas fertile et que ce n'est pas un pays de colonisation dans le sens propre du mot. Je demandais au député d'Halifax (M. Roche) ce qu'il se proposait de transporter sur cette ligne entre Winipeg et Québec ou Halifax. Il répondit que les effets importés de la Grande Bretagne ou d'ailleurs seraient débarqués à Halifax et envoyés à l'ouest par ce chemin. Mais nous avons déjà une ligne de Saint-Jean, une ligne courte allant à l'ouest, et je ne vois pas que cette ligne soit encombrée par les cargaisons destinées à l'ouest. Le gouvernement a prétendu que ce chemin est construit pour faire disparaître l'encombrement de l'ouest. Pourquoi mon honorable ami ne m'a-t-il pas parlé de cela ? Les chiffres présentés à la Chambre par tous les orateurs prouvent que le Grand-Tronc-Pacifique construit entre Winnipeg et Moncton ne pourra jamais soutenir la concurrence, pour le transport du grain, avec la voie mixte par chemin de fer et par eau. Je crois que cette vérité est admise par tous les députés et tout le pays, et, lorsque j'ai demandé à l'honorable monsieur ce qu'il s'attendait à transporter sur ce chemin, il n'a pas dit un mot du grain de l'ouest ni d'aucun article de l'ouest; mais, se plaçant au point de vue provincial, pour se mettre en bons termes avec les gens d'Halifax, il répondit que ce chemin était construit pour attirer à Halifax les transatlantiques qui y déchargeraient les marchandises pour l'ouest, et que ces marchandises continueraient leur trajet sur le Grand-Tronc-Pacifique.

S'il n'y a pas de meilleure raison pour faire construire ce chemin, je doute fort que le peuple canadien donne son approbation à cette entreprise.

M. THOMSON.

J'ai été frappé des remarques du ministre de l'Agriculture au sujet du transport des effets par terre et par eau. Il voulait prouver qu'on envoie plus de marchandises de Chicago à l'ouest par chemin de fer que par eau. Il ne nous disait pas quelle était la destination de ces cargaisons. En réponse à une interpellation, il répondit qu'il ignorait si une grande partie se rendait à New-York. Cela était évident, car il doit savoir que très peu de marchandises expédiées de Chicago vers l'est par chemin de fer se rendent à New-York. Si l'honorable monsieur veut regarder sur la carte, il verra que Chicago est situé aux pieds du lac Michigan, à 225 milles plus au sud que la partie la plus septentrionale du Michigan, et un vaisseau partant de Chicago doit faire tout le tour de l'Etat du Michigan et descendre le lac vers la rivière Sainte-Claire, en allongeant son chemin de 450 à 500 milles. Donc, si le grain n'est pas expédié par eau, il part de Chicago et se rend aux port de Buffalo, de Toledo ou de Détroit. Mais Port Arthur, le port canadien, se trouve à la tête de la navigation ; par conséquent, le grain, arrivant de Winnipeg à cet endroit et continuant son voyage par eau, est expédié par le chemin le plus court jusqu'au littoral. Je prie monsieur le ministre de l'Agriculture de me résoudre l'énigme que voici: Dans une brochure publiée par son département on a pris deux pages pour expliquer aux cultivateurs comment il faut s'y prendre pour tordre le cou à un poulet; j'aimerais à savoir combien il faudra de pages pour les convaincre que le transport du grain par eau coûte plus cher que le transport par terre, et aussi pour convaincre les cultivateurs que la construction du Grand-Tronc-Pacifique ne coûtera aux cultivateurs du pays que $13,000,000. Voilà l'énigme que je pose au ministre de l'Agriculture. Mais je l'engage à ne pas y toucher avant d'avoir terminé son recensement de un million cinq cent mille dollars. Après qu'il aura fini cela, il pourra expliquer aux cultivateurs les petits détails auxquels j'ai fait allusion.

Le peuple canadien a fait de grands sacrifices pour unir les provinces et fonder une grande nationalité candienne sur ce continent américain. Lorsque la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick sont entrés dans cette confédération avec le Haut et le Bas-Canada, il était entendu que l'Intercolonial devait être construit aux dépens de la nouvelle confédération, et le Canada a fait de grands sacrifices pour construire ce chemin. Plus tard, la Colombie Anglaise entra dans la confédération, et une des conditions de cette annexion fut la construction par le peuple du Canada, dans les dix années, d'un chemin de fer à travers le continent. Vers ce temps, les mieux renseignés parmi nous savaient alors que le Nord-Ouest était un riche héritage pour nous. Un grand nombre de nos cultivateurs se dirigeaient vers les prairies des Etats de l'Ouest pour y trouver

des terres à meilleur marché pour leurs enfants. Le peuple du Canada vit alors la nécessité d'ouvrir à la colonisation notre ouest canadien, afin de permettre à la population des anciennes provinces de s'établir avantageusement, eux et leurs enfants, à l'ombre du drapeau sous lequel ils étaient nés, de trouver des terres à bon marché sans s'expatrier. Ce sont là les considérations qui ont porté le gouvernement du Canada à se mettre à l'œuvre pour construire la ligne à traves le continent. En 1880 ou 1881, le gouvernement passa un contrat avec la Compagnie du Pacifique Canadien, qui s'engageait à construire cette ligne en dix ans et recevait en retour 25,000,000 d'acres de terre, $25,000,000 en argent, et la partie du chemin déjà construite ou en construction, qui avait coûté au pays $34,000,000. En tout, le Pacifique Canadien a coûté au peuple canadien $84,000,000, et le peuple croyait avoir fait un bon marché. C'était une énorme entreprise pour la compagnie que la construction de ce chemin de fer à travers le continent. Les honorables messieurs de la droite avaient exagéré la dépense de construction de ce chemin de fer. D'après eux elle s'élèverait à $300,000,000, et le tableau décourageant qu'ils firent de la Colombie Anglaise et du Nord-Ouest dont ils parlent aujourd'hui d'une manière si enthousiaste était assez pour paralyser l'ardeur du peuple canadien. Il n'y a rien d'étonnant à ce que le peuple se soit senti soulagé d'un grand fardeau après que le gouvernement eût trouvé une compagnie qui consentait à construire le chemin de fer aux conditions ci-dessus. Tous nous étions d'avis que le gouvernement avait fait une bonne affaire. Et cela est prouvé par le fait que la première émission de $25,000,000 des obligations du Pacifique Canadien, ne rapporta que 25 centins par dollar et que le total des obligations, soit $85,000,000 ne réalisa que $50,000,000. Ceux qui placent leur argent dans ces entreprises sont les meilleurs juges de leur mérite. Il y avait heureusement des personnes à la tête des affaires qui avaient confiance dans le Canada, qui avaient confiance que le chemin finirait par être rémunérateur. Il en résulta que la construction du chemin, au lieu de durer dix ans, fut terminée en six ans. En 1886, le premier train se rendit jusqu'à Vancouver. Et après une exploitation de 17 ans, quel est le résultat ? Les recettes brutes du Pacifique Canadien, l'année dernière, ont atteint $43,000,000, une somme plus considérable que le revenu total des douanes du Canada. Les obligations du Pacifique, au titre nominal de $85,000,000, et qui avaient été vendues $25,000,000 sur les marchés monétaires du monde, valaient il y a quelques mois $125,000,000, ou $75,000,000 de plus qu'elles n'avaient été payées en premier lieu. Pendant des années, cette compagnie a payé sur ses obligations ordinaires, au moins cinq pour cent, et cette année même elle a accordé un dividende de six pour cent. La construction du chemin de fer du Pacifique Canadien a été le plus grand tour de force financier de notre histoire, elle a été couronnée du plus beau succès financier qui ait été accompli dans ce pays. Si dans des conditions semblables le peuple canadien prêtait son concours à ce chemin de fer, je me demande pourquoi le peuple du Canada aujourd'hui, dans des conditions toutes différentes, alors que le chemin de fer aura immédiatement du trafic et sera rémunérateur dès le début, s'imposerait la charge énorme d'une dépense de $150,000,000 à $250,000,000 pour créer quelques nouveaux millionnaires à ses propres dépens? Voilà l'argument que je crois le plus fort, c'est que le Pacifique Canadien a obtenu un magnifique succès financier, et que les conditions dans lesquelles se font la construction et l'exploitation des chemins de fer sont beaucoup plus favorables aujourd'hui. Une compagnie qui construit aujourd'hui un chemin de fer à travers le continent fait une entreprise plus avantageuse, même si elle ne reçoit pas un seul dollar des fonds publics. Parce que le peuple du Canada est venu au secours d'un chemin de fer qui avait pour but de cimenter l'union des provinces et de former un peuple canadien, et en même temps d'ouvrir à la colonisation les régions du pays les plus avantageuses, cela n'est pas une raison pour nous grever de nouvelles obligations très lourdes qui augmenteraient encore notre dette nationale, tout cela pour construire un chemin de fer auquel ces mêmes raisons ne sont pas applicables.

Le moment est venu pour moi de dire quelques mots de la division de l'est. On a cité beaucoup de chiffres devant cette Chambre, mais j'ai là-dessus mes propres opinions et je tiens à les exprimer. Si dans mon opinion la construction d'un chemin de fer de Winnipeg vers l'ouest peut se justifier, il n'existe positivement aucune justification en faveur de la construction du chemin de fer entre Winnipeg et Moncton. Je crois que c'est tout simplement gaspiller l'argent du pays. Et nous avons la déclaration de l'ancien ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) que le chemin de fer entre Winnipeg et Moncton coûtera de $70,000,000 à $75,000,000. Dans cette estimation, l'honorable monsieur n'a pas tenu compte de l'intérêt de l'argent pendant la construction. Ensuite nous sommes obligés de payer l'intérêt de cette dette pendant dix ans après l'achèvement du chemin. Ensuite nous le livrons au Grand-Tronc-Pacifique, qui nous paye trois pour cent pendant le reste des cinquante années. Dans cette convention, il y a quelque chose de moins satisfaisant encore. En entendant parler la première fois du contrat, j'étais sous l'impression que les recettes de toute la ligne seraient mises à contribution pour payer l'intérêt de trois pour cent sur cette section, qui est la partie ingrate et non rémunératrice du chemin, mais je constate que le contrat n'exige pas cela ; que seules les recettes de la section de l'est, la section sans profits, sont prises en considération pour payer cet intérêt de 3 pour cent. Ainsi nous avons pour

nous la partie la moins rémunératrice ; nous avons pour construit la division de l'est, et pas un seul homme versé dans l'administration des chemins de fer au Canada, nous dira que pendant les 25 années à venir, cette division de l'est sera en état de payer ses frais d'exploitation. Voilà cependant la partie du chemin sur laquelle nous nous attendons à recevoir trois pour cent, tous frais d'exploitation payés.

Il y a un autre point encore plus désagréable à examiner dans cette affaire. Après avoir construit ce chemin et l'avoir livré à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique pour cinquante ans, nous devons, d'après cet arrangement, payer toutes les améliorations qui seront faites sur ce chemin, et nous ignorons où cette dépense prendra fin. Toute amélioration sur ce chemin devra être payée pendant 50 ans par la population du Canada. Jetons un regard en arrière sur l'Intercolonial, un chemin de fer qui a coûté à l'origine au pays $21,000,000. En moins de 15 ans les améliorations sur ce chemin, considérées comme permanentes, avaient coûté plus cher que la construction elle-même. Et tous les hommes de chemin de fer vous diront que dans les dix ou douze années qui suivent la construction d'un chemin de fer, les améliorations permanentes qu'on ajoute coûtent aussi cher que la première construction. Or, cette ligne entre Winnipeg et Moncton coûtera au pays $75,000,000 pour commencer ; puis, d'après ce que nous en savons déjà pour l'Intercolonial, il nous coûtera $150,000,000 ; et nous livrons ce chemin à une compagnie pour l'exploiter sans avoir même la perspective de jamais recevoir un dollar en retour. Je vous le demande, qu'y a-t-il pour garantir une pareille dépense? Nous envoyons des colons dans une partie du pays où il ne fera jamais bon de vivre. Il y a de la place pour quelques groupes épars ; mais cela ne sera jamais un pays attrayant pour les colons, tant que nous aurons ces terres fertiles du Nord-Ouest ; et à quoi bon envoyer nos gens au milieu des forêts de pin gris (pin des rochers) d'épinette et de bouleau au nord de Québec ou d'Ontario, tandis que nous avons des millions d'acres de terres de prairie fertiles prêtes à être mises en culture.

Enfin je désire dire quelques mots sur l'utilité probable de cette route pour faire disparaître la congestion du trafic dans l'Ouest. S'il y a un point qui intéresse chaque contribuable du Canada, c'est que la section est du chemin de fer projeté ne pourra jamais servir à transporter les céréales de l'ouest au littoral de l'Atlantique. La distance entre Winnipeg et Port-Arthur est de 425 milles. Entre ces deux villes, nous avons deux lignes en opération, le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern. L'une et l'autre ont des pentes et des courbes insignifiantes, et sont en état de transporter des charges de grain énormes, au plus bas prix possible.

M. THOMSON.

Le gouvernement du Manitoba a fourni la preuve de cela aussitôt qu'il eût mis la main sur le Canadian-Northern. Il réduisit alors immédiatement le tarif du transport du grain de Winnipeg à Port-Arthur et de l'ouest à Winnipeg, assurant ainsi aux cultivateurs le plus haut prix pour leur grain, déduction faite des frais de transport. Voilà, je crois, la meilleure preuve que le tarif de transport du grain entre Winnipeg et Port-Arthur est à peu près descendu à son minimum. Aujourd'hui on paye 12 cents par 100 livres, et j'apprends qu'à partir du premier septembre prochain, on va essayer à baisser le tarif à 10 cents les 100 livres, ce qui revient à 6 cents le minot de Winnipeg à Port-Arthur. Si cela coûte 10 cents par 100 livres pour transporter du grain de Winnipeg à Port-Arthur, soit une distance de 425 milles—et je viens de démontrer que c'est le plus bas prix possible pour une semblable distance—je vous demande ce que coûtera le transport de 100 livres de grain entre Winnipeg et Québec, éloignés l'un de l'autre de 1,600 milles? Il est vrai que c'est 1,400 milles en ligne droite, mais il faut ajouter de 10 à 15 pour cent pour les courbes ; par conséquent il faut calculer sur une distance de 1,600 milles. Donc, si le transport coûte dix cents par 100 livres de Winnipeg à Port-Arthur, au même taux calculé sur 1,600 milles, le tarif sera de 36 cents par cent livres ou 23 cents par minot.

Or, actuellement on transporte un minot de grain de Winnipeg à Montréal par eau et par terre, pour 11 cents—11 cents contre 23, faisant une différence de 12 cents. Si les cultivateurs de l'ouest transportaient 100,000,000 de minots de grain par le chemin que le gouvernement se propose de construire, cela leur coûterait $12,000,000 de plus que par le transport combiné par eau et par chemin de fer. Croyez-vous que le cultivateur payera 12 cents plus cher par minot pour envoyer son grain par ce chemin de fer plutôt que de se servir du transport combiné par terre et par eau ? Aucunement. Il gardera son grain jusqu'à l'ouverture de la navigation. On nous dit que ce chemin ne transportera ce grain qu'après la fermeture de la navigation. Mais voudriez-vous me faire accroire que le cultivateur de l'ouest, après la clôture de la navigation, vendra son grain 12 cents meilleur marché pour avoir le plaisir de l'expédier par le chemin de fer construit par le gouvernement ? Non, il empruntera de l'argent sur son grain et il le gardera jusqu'au printemps pour ne pas perdre les 12 cents par minot. Ceci me paraît clair comme le jour. Je ne crois pas qu'il soit possible de faire servir cette ligne au transport du grain, et si le but de ce chemin de fer est d'apporter du soulagement aux cultivateurs, ce but ne pourra jamais être atteint.

Je saisis l'occasion, M. l'Orateur, pour approuver la politique éclairée que le chef de l'opposition a énoncée dans cette Chambre. Il est évident que le chef de l'opposition a

étudié ce problème avec soin ; je ne doute pas qu'il ait appelé à son aide des experts pour élaborer son projet. Examinons quelques instants ce problème. Il nous dit que nous pouvons acquérir le chemin de fer du Canada-Atlantique. Veuillez remarquer que le Canada-Atlantique est une institution lucrative. Si nous achetons ce chemin de fer nous acquérons un actif qui est l'équivalent de l'argent que nous payons. Maintenant, si le transport du grain de Depot Harbour à Coteau est une opération lucrative, pourquoi ne pourrait-on pas également transporter avec profit le grain de Depot Harbour à Montréal en chemin de fer ? Je ne vois pas ce qui nous empêche d'acquérir le droit de circulation entre Coteau et Montréal, et ensuite nous aurions un chemin de fer de Montréal à Depot Harbour qui offre les meilleures garanties et nous donne un chemin lucratif. De plus, ce projet prolonge l'Intercolonial depuis Halifax jusqu'au pied des grands lacs, ce qui donnera à l'Intercolonial une valeur bien plus considérable que sa valeur actuelle, sans qu'il en coûte un sou au peuple du Canada. Voilà une proposition magnifique, une proposition de maître, que je vous prie de comparer avec le projet de faire traverser le nord de Québec et d'Ontario par un chemin de fer de 1,600 milles de longeur dans le but de transporter le grain de de l'ouest. Mon honorable ami s'est demandé quel serait le trafic de ce chemin, si l'Intercolonial était prolongé jusqu'aux grands lacs, comme le veut l'honorable chef de l'opposition ?

Il ignore donc qu'on a embarqué l'année dernière aux ports du bas de la baie Georgienne plus de 29,000,000 de minots de grain, et que cette année la quantité sera encore plus considérable. Si nous acquérons le Canadien du Pacifique depuis Sudbury à Port-Arthur, dans quelle position nous trouvons-nous ? Ce chemin a été très coûteux et nous devrons dépenser encore beaucoup d'argent pour le mettre en bon état ; mais quand nous aurons acquis ce chemin de fer, nous donnerons le droit de circulation au Grand Tronc, au Canadian Northern, au Canadien du Pacifique et à l'Intercolonial, et les recettes, autrement dit les loyers payés par ces compagnies en retour du droit de circulation payeront l'intérêt, et le chemin nous appartiendra ; dans ce cas, il recevra tout le trafic qu'il sera en état d'écouler, tandis qu'aujourd'hui il n'a que la dixième partie du travail qu'il pourrait accomplir. La Chambre se souviendra que la proposition de l'honorable chef de l'opposition comporte que ces chemins de fer acquerraient le droit de circulation sur le Canadien Northern et le Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg, et qu'ils paieraient pour cela en conséquence. A quoi sert-il aux honorables messieurs de la droite de venir nous citer des chiffres sur le coût du projet proposé par le chef de l'opposition ? La seule dépense serait le prix d'achat de ces chemins de fer, et du moment qu'ils nous appartiendront, ils deviendront une source de revenus.

Si cette proposition était adoptée, elle aurait pour effet d'augmenter énormément la valeur de ce chemin de fer aux yeux du peuple canadien, et elle permettrait à la Compagnie du Grand Tronc d'avoir immédiatement accès aux champs de blé de l'ouest. Cette compagnie a de magnifiques réseaux dans la province d'Ontario et Québec. Il n'est pas une ville, pas un village d'une certaine importance, dans la province de Québec où ne passe un chemin appartenant à cette compagnie, et la députation comprendra facilement combien il lui est important d'avoir immédiatement accès aux champs de blé de l'ouest et d'en transporter les produits. Si l'on se rangeait à l'avis exprimé par l'honorable chef de l'opposition, dans l'espace de trente jours, les actions du Grand Tronc augmenteraient de moitié. Voilà un projet digne des traditions du parti conservateur dont nous sommes fiers ; de ce parti qui, comme le disait l'honorable chef de l'opposition, a eu à cœur la construction de l'Intercolonial et du Pacifique, deux lignes qui ont tant contribué à la prospérité du Canada; de ce parti, qui est aujourd'hui en état de résoudre le problème difficile que nous sommes appelés à résoudre. Je demande au premier ministre d'en appeler au peuple sur cette question, de lui fournir l'occasion d'exprimer son opinion, et s'il se rend à cette demande, il aura fait ce qu'il y a de mieux à faire actuellement dans l'intérêt du pays. Si le premier ministre ne juge pas à propos d'en appeler au peuple, il devrait au moins renoncer à l'exécution de ce projet et sauver ainsi l'honneur de la nation.

Sur motion de l'honorable M. Ross (Victoria N.-E.), le débat est ajourné.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à 11.40 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 25 août 1903.

L'Orateur ouvre la séance à onze heures du matin.

CONFERENCE INTERCOLONIALE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose qu'ordre soit donné de déposer sur le bureau de la Chambre copies des cablegrammes échangés entre le secrétaire d'Etat pour les colonies et Son Excellence concernant la publication des procès-verbaux de la conférence coloniale.

La motion est adoptée.

COMMISSION DU TRANSPORT.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, quant à ce qui concerne la question de la

commission du transport, sur laquelle mon honorable ami, le chef de l'opposition, a attiré hier mon attention, je dois l'informer, ainsi que la Chambre, qu'après avoir été prévenu par sir William Van Horne qu'il ne pouvait pas accepter la présidence de la commission, nous nous sommes adressés à une autre personne pour lui demander d'accepter la position. J'ai raison de croire qu'elle va accepter, et que demain la commission sera constituée.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. ROCHE : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du premier ministre sur un certain rapport dont la production a été ordonnée par la Chambre le premier jour de juin dernier, mais qui n'est pas encore produit. Il s'agissait d'un rapport indiquant le nombre de membres du parlement qui ont été nommés à des positions officielles.

M. CLARKE : Je me permettrai également d'attirer l'attention du premier ministre sur le fait qu'un rapport dont j'ai proposé l'adoption, et qui a été voté par la Chambre dans le mois de mars dernier, n'a pas encore été produit. Ce rapport avait trait aux billets de faveur sur l'Intercolonial.

Le PREMIER MINISTRE : Je vais prendre note de la chose.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier pour que la Chambre se forme en comité afin de prendre en considération une certaine résolution concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental national, ainsi que sur l'amendement proposé à la dite résolution par M. Puttee.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je ne suis pas suffisamment maître de la langue anglaise, M. l'Orateur, pour pouvoir exprimer à mon entière satisfaction ce que j'ai à dire sur les nombreuses et importantes questions contenues dans le projet qui nous est actuellement soumis par le gouvernement. J'ai été élevé au milieu de gens qui ne parlaient que le gaélique, je suis habitué à parler cette langue continuellement, et je ne parle pas assez bien l'anglais pour pouvoir rendre mes discours intéressants. Avant d'aller plus loin je désire faire remarquer à l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), que si je me suis montré un peu sévère, lorsque j'ai adressé la parole pour la première fois dans cette Chambre, je le regrette sincèrement, car je tiens à rester en bons termes avec lui. Je sais qu'il aime à siéger de ce côté-ci de la Chambre, et je ne puis que lui dire :

> While the lamp holds out to burn,
> The greatest sinner may return.

Sir WILFRID LAURIER.

Nous serions bien disposés à lui tendre de nouveau la main et à le recevoir encore une fois parmi nous, mais je crains qu'il soit maintenant trop avancé dans l'hypocrisie tory pour pouvoir jamais revenir à de meilleurs sentiments. Cependant comme il diffère d'opinion avec le gouvernement sur la question de la politique fiscale, cela peut lui servir d'excuse jusqu'à un certain point. Il a jugé à propos de faire connaître au pays ses idées exagérées et en agissant ainsi il a mis en jeu sa position de ministre. Plutôt que de renoncer à cette politique, qu'il considère comme étant la bonne politique, il est sorti du ministère. J'éprouve beaucoup de sympathie pour mon honorable ami, et comme on a prétendu que j'étais la cause de sa sortie des rangs du parti, je serais heureux de pouvoir le ramener de nouveau parmi nous, s'il avait l'esprit de vouloir retourner au bercail.

Pour en arriver maintenant à un personnage plus important, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair), je dois dire que cet honorable député a prononcé dans cette Chambre un discours très acrimonieux à l'adresse du gouvernement dont il était un des partisans, discours qui est loin de lui faire honneur. Le premier ministre lui avait fait l'honneur de le sortir de la position obscure qu'il occupait en qualité de chef d'un parti hybride dans la province du Nouveau-Brunswick, parti moitié tory et moitié libéral, pour lui confier l'administration de l'un des plus importants ministères, et lui donner une juridiction absolue, au point de vue des dépenses, dans l'administration des affaires de l'Intercolonial. Dans ces circonstances, je considère qu'il aurait dû agir autrement qu'il ne l'a fait. La vie n'est qu'une suite de compromis. Il nous faut faire des sacrifices, si nous voulons vivre en bon accord avec tout le monde.

Même dans nos propres familles, il ne nous faut pas jouer le rôle de tyran, si les choses ne vont pas absolument à notre goût. Sa conduite me rappelle un certain personnage, dont il est question dans le Paradis Perdu de Milton, qui préfère occuper une position supérieure dans une certaine région que d'occuper un poste secondaire dans une région supérieure. Ceux d'entre nous qui ont lu l'Enfer du Dante, se rappelleront que l'auteur applique différentes peines à différents péchés, et il place le péché de l'ingratitude au-dessus de tous les autres péchés dans le décalogue. Je considère donc que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est rendu coupable du péché d'ingratitude en agissant comme il l'a fait à l'égard de son patron et ami, le premier ministre du Canada.

Je serais curieux de savoir, si on lui avait demandé d'agir en qualité de président de cette importante commission qui sera chargée de construire ce chemin, quelle aurait été sa conduite et dans quelle position il se trouverait aujourd'hui. Dans une seule nuit le changement s'est opéré, et il est devenu l'ami intime des honorables dé-

putés qui siègent du côté de la gauche ; ces derniers sont maintenant disposés à lui ouvrir les bras et à compter sur son appui à l'avenir. Mais qu'ils me permettent de leur dire qu'un ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ne compte guère aujourd'hui dans ce pays et que lorsque un homme perd son siège dans le cabinet, il perd également sa puissance et son influence.

Je dois admettre que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a fait beaucoup pour développer l'Intercolonial et améliorer ce chemin en y posant des rails plus lourds, en achetant des locomotives plus puissantes, et en plaçant le chemin sur un bien meilleur pied. L'Intercolonial a toujours été un instrument électoral dans les mains de tous les partis depuis son origine ; il n'a jamais été construit là où il aurait dû l'être, là où il l'aurait été si on avait voulu suivre l'avis de sir Sandford Fleming. Mais on a mis des influences en jeu de tous côtés, pour faire modifier son tracé. Je me rappelle que le député de Lanark (l'honorable M. Haggart) prétendait que l'Intercolonial était construit suivant le meilleur tracé, et que la distance ne pouvait être abrégée. Je m'appuie sur l'autorité de sir Sandford Freming pour dire que de Moncton à Amherst le tracé aurait pu être localisé de manière à abréger la distance de 12 milles, tout en ayant des rampes moins fortes, et si ce changement eut été fait, il aurait été dans l'intérêt de la population de la Nouvelle-Ecosse. Si sur une distance d'environ 70 milles, on était en mesure de s'épargner 12 milles, on peut se faire une idée de la réduction qu'il aurait été possible d'opérer dans la distance séparant Montréal d'Halifax.

Je vais maintenant citer certains extraits du rapport de sir Sandford Fleming, qui est certainement la meilleure autorité à ce sujet. Je dirai maintenant, pour l'information des honorables députés, que le premier chemin de fer qui ait existé dans l'Amérique Britannique du Nord, fut construit dans la Nouvelle-Ecosse et que le mécanicien qui conduisait la première locomotive, le "Sampson," se rendit avec cette dernière à Chicago et la fit voir au public à l'exposition. Je dis donc que la province de la Nouvelle-Ecosse a devancé toutes les autres provinces sous le rapport des chemins de fer comme sous bien d'autres rapports. Mon grand ami, feu l'honorable Joseph Howe, revint d'Angleterre en 1851, avec la promesse de la part du gouvernement impérial d'une garantie de £800,000 pour cette partie de la voie située dans la Nouvelle-Ecosse. Voici ce qu'il a dit à ce sujet :

> Le gouvernement impérial, avec une générosité qui fait honneur au peuple anglais, soutenu par cette unanimité de sentiment parmi les hommes d'Etat de la mère patrie qui fait présager une existence prolongée des relations honorables existant entre nous, a offert aux trois provinces britanniques américaines sept millions de livres sterling, au plus bas taux d'intérêt que l'argent puisse être obtenu sur le marché monétaire de l'univers. Cet argent leur est offert pour leur permettre de compléter, dans un très court espace de temps et avec facilité, d'importantes améliorations intérieures. . . . Halifax a été créé, par la nature, et choisi par une sage politique, comme la tête de ligne de ce grand chemin de fer Intercolonial. . . . Mais une fois que nous aurons atteint Montréal, devrons-nous nous arrêter à cet endroit ? Qui peut croire une pareille chose ? Qui peut avoir assez peu de confiance dans l'esprit d'entreprise de l'ouest canadien, pour supposer qu'il ne continuera pas cette voie ferrée, chaînon par chaînon, jusqu'à ce qu'elle ait atteint les rives des lacs Ontario et Erié, et obtenu tout le trafic possible des régions fertiles qui avoisinent les lacs Simcoe, Supérieur et Huron ?

Et il continue :

> Laissant de côté les régions inhospitalières, nous possédons un magnifique territoire qui s'étend des limites du Canada au littoral du Pacifique, dans lequel cinq ou six superbes provinces pouraient être constituées, qui auraient plus d'étendue que les provinces actuelles et offriraient à ceux qui iraient s'y établir toutes les variétés de sol, de climat, et de ressources. Avec un pareil territoire à administrer, à organiser et à améliorer, peut-on supposer que nous devrons nous arrêter même aux limites ouest du Canada ? Ou même au littoral du Pacifique ? L'île de Vancouver avec ses vastes terrains houillers est située au delà de ces limites. Les magnifiques îles de l'océan Pacifique et le commerce sans cesse grandissant de cette région, de même que la Chine populeuse et les riches territoires de l'est se trouvent encore plus loin.

Je cite encore une phrase :

> J'espère que plusieurs de ceux qui m'écoutent en ce moment vivront assez longtemps pour entendre le sifflet de la locomotive dans les défilés des montagnes Rocheuses, et pour faire le voyage de Halifax au littoral du Pacifique dans l'espace de cinq ou six jours.

Qui pourrait croire qu'il y a 51 ans passés, quelqu'un était en état de prévoir ce qui se passe aujourd'hui, et pouvait prononcer ces paroles prophétiques ? Cependant, malgré tous ses efforts, il fallut 25 ans pour parvenir à construire l'Intercolonial. L'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart), a déclaré avec emphase, comme c'est son habitude, que l'on ne pouvait faire subir aucun changement ou aucune amélioration à l'Intercolonial. Mais il est contredit sous ce rapport par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair), qui s'est exprimé comme suit :

> Il aurait pu prendre une partie de cet argent pour outiller les ports d'Halifax et de Saint-Jean de manière à leur permettre de recevoir et d'expédier le trafic direct océanique. En agissant ainsi, il aurait fait un emploi utile de l'argent. Tandis qu'en le dépensant comme il doit le faire, le seul bien qui pourra en résulter sera un bien temporaire, qui ne durera que l'espace de temps qu'il faudra pour le dépenser.

Il a dit, dans une autre partie de son discours, que l'argent pourrait être employé à abaisser les rampes qui offrent actuellement un obstale sérieux à l'exploitation avantageuse de l'Intercolonial. Comme je viens de le faire remarquer, la longueur de l'In-

tercolonial pourrait être abrégée d'au moins 50 milles de la frontière du Nouveau-Brunswick à Halifax, et il n'est pas nécessaire que ces rampes très prononcées continuent d'exister. Certaines influences politiques ont réussi à l'origine à faire passer le chemin par Springhill, afin de le rapprocher des mines de houille et faciliter l'expédition du charbon. Je connais quelque chose de l'Intercolonial, et je suis supris que sir Sandford Fleming, avec toutes les influences qu'il avait à combattre, ait eu la patience nécessaire pour réussir à construire ce chemin. Voici ce qu'il dit dans son histoire de l'Intercolonial :

L'exploitation du tracé du chemin fut faite en 1844. Les rapports indiquent qu'aux endroits les plus élevés, les rampes les plus prononcées n'excédent pas 1 dans 15.

La déclaration suivante est de sir Sandford Fleming, l'ingénieur le plus distingué de l'Amérique du Nord, et peut-être même de tout le continent américain :

De cette manière, on aurait réussi à abréger la distance qui sépare Montréal et Halifax de près de 200 milles. Saint-Andrews aurait remplacé Portland comme tête de ligne du chemin de fer du Grand Tronc, durant l'hiver, et aurait commandé avec Saint-Jean un trafic dont ces deux endroits sont maintenant privés en faveur d'un port étranger.

La route directe aurait abrégé de près de 200 milles de distance qui sépare les terrains houillers de Springhill, dans la Nouvelle-Ecosse, de Montréal, comparativement au tracé actuel de l'Intercolonial, et aurait permis de transporter le charbon par chemin de fer à un prix relativement peu élevé.

Si, dans de pareilles conditions, on avait construit un chemin de fer intercolonial pour relier le villes des provinces maritimes à celles du Saint-Laurent, on aurait pu se passer de construire 250 milles de voie ferrée, représentant une dépense de $10,000,000. Et cette économie aurait été encore peu de chose comparativement à celle qui aurait résulté de la différence dans les frais d'exploitation et d'entretien. La route directe aurait aussi attiré à elle certaines classes de trafic qui, en suivant la route la plus longue, doivent être transportées à perte ou ne pas être transportées du tout.

L'ingénieur insista pour que l'on construisît les ponts en fer, mais les commissaires soutenus par un gouvernement qui ne connaissait pas mieux, décidèrent stupidement qu'ils devaient être construits en bois. Voit-on quelle différence cela constituerait aujourd'hui pour l'Intercolonial si ces ponts étaient en bois au lieu d'avoir été construits en fer. Il faudrait les renouveler dans un grand nombre de cas.

La situation était très difficile. L'ingénieur en chef tenait à éviter toute cause de difficultés avec les commissaires ; mais son avis n'en était pas moins formel et enregistré. Il n'avait pas pris cette attitude à la légère, et plus il étudiait la question, plus il était convaincu de l'exactitude des principes qu'il avait préconisés pour la construction. Mais toutes les raisons qu'il pouvait avancer ne semblaient avoir aucun effet sur les commissaires. Ils avaient résolu de faire certains changements ; ils avaient résolu de mettre

de côté les recommandations de l'ingénieur en chef, et ils avaient résolu de ne pas employer de fer, mais seulement du bois.

C'est en janvier 1869, que l'ingénieur en chef en appela pour la première fois sur cette question au premier ministre, sir John A. Macdonald, à qui il expliqua longuement les raisons sur lesquelles il se basait pour prétendre que l'on devait employer du fer et non du bois. Cette lettre fut renvoyée devant les commissaires, suivant la filière habituelle. On n'y a jamais répondu ; et les raisons qui y sont alléguées n'ont pas encore été contredites.

On ne daigna même pas faire preuve à son égard de la courtoisie ordinaire et sa lettre resta sans réponse.

Mais la décision des commissaires fut maintenue. Toutefois, cinq ponts furent exemptés du principe posé par les commissaires ; quant aux autres ponts, ordre fut donné de les construire en bois.

Dans le mois de mai 1870, la question revint sur le tapis dans un mémoire préparé pour être soumis au parlement. Ce mémoire contenait une liste complète des ponts, et il fut démontré que le fait de les construires en fer ne coûterait guère plus cher qu'en bois, et, en conséquence, il recommanda d'employer le fer.

Les commissaires du chemin de fer persistèrent dans l'opinion qu'ils avaient exprimée en premier lieu, car, dans un rapport signé par MM. Brydges, Chandler et McLean, c'est-à-dire par la majorité, ils recommandèrent de nouveau de construire tous les ponts en bois, à l'exception de cinq. Ce rapport porte la date du 3 juillet. Cependant, le quatrième commissaire, M. Walsh, qui était aussi président de la commission, soumit un rapport séparé, le 5 juillet, dans lequel il se prononce en faveur de l'emploi du fer. La question fut de nouveau soumise au gouvernement, et le 7 juillet on adopta un arrêté en conseil confirmant la décision de la majorité des commissaires et ordonnant l'emploi du bois. L'ingénieur en chef profita d'une autre occasion pour en appeler aux autorités sur cette question. Le 25 juillet il écrivit au premier ministre, sir John A. Macdonald, et le 22 août aux commissaires. Dans cette dernière lettre, il demandant qu'on lui accordât un délai de dix jours pour exécuter certains travaux, afin de pouvoir soumettre de nouveau la question au gouvernement.

Dans le mois de septembre, M. C. J. Brydges, un des commissaires, adressa une lettre personnelle à l'Exécutif à ce sujet. Dans cette lettre il prétendit que la crainte que l'on semblait éprouver que les ponts en bois seraient exposés à brûler n'était pas fondée ; et il alléguait comme raison à l'appui de sa prétention que durant l'expérience qu'il avait eu durant huit années, en sa qualité de gérant de chemins de fer, il n'était pas à sa connaissance qu'un pont en bois eût jamais été sérieusement endommagé par le feu. Il prétendit de plus que les calculs des quantités et des frais de l'ingénieur en chef étaient erronnés ; que la construction des ponts en fer coûterait au moins $300,000 de plus que la somme indiquée, et que de plus cette innovation augmenterait d'au moins $500,000 le coût de la construction du chemin, tout en ayant pour résultat d'entraîner des délais et de créer de la confusion.

M. Fleming répondit à cette lettre. Il cita deux cas dans lesquels des ponts appartenant au Grand Tronc avaient été détruits par le feu, alors que ce chemin était sous l'administration de M. Brydges lui-même, et cela quel-

ques semaines seulement avant la date du rapport de ce dernier. M. Fleming prétendit de plus que ses estimations étaient exactes, et défia qui que ce fût de contredire leur exactitude ; il fit de plus un dernier appel en faveur de la construction de ponts en fer.

Après avoir fait faire un examen qui démontra que les estimations préparées par l'ingénieur en chef étaient exactes, les commissaires finirent par retirer leurs objections, et recommandèrent que tous les ponts ayant plus de 60 pieds d'arche fussent construits en fer, mais l'ingénieur en chef persista dans ses efforts pour obtenir la construction de tous les ponts ayant pas moins de 24 pieds d'arche en fer, et finalement, un décret de l'Exécutif en date du 12 mai, autorisa leur construction de cette manière.

A l'exception de trois ponts construits en bois par les ordres des commissaires, et malgré les protestations de l'ingénieur en chef, tous les ponts, quelque soit leur largeur, sur tout le parcours de la voie, possèdent des structures en fer.

On voit par là quelle terrible lutte l'ingénieur en chef eut a soutenir contre les commissaires afin de réussir à faire construire les ponts en fer sur le parcours de l'Intercolonial, mais à la fin il réussit, et il avait raison.

La prétention que le nouveau chemin doit être parallèle à l'Intercolonial est ridicule, car ils sont séparés l'un de l'autre, sur presque tout leur parcours, par de longues distances. M. W. E. Thompson, un ingénieur compétent, nous dit que sur une distance de 20 à 100 milles ils sont éloignés l'un de l'autre de 35 milles, et à certains endroits de près de 60 milles. La nouvelle route traverse une région bien boisée et bien arrosée, et sa construction ouvrira à la colonisation de nouveaux territoires dans le Nouveau-Brunswick et la province de Québec, qui seront occupés par la population de ces provinces. La population d'origine française de la province de Québec est attachée au sol de sa province, elle n'aime pas à émigrer, et quand elle trouve dans le voisinage l'occasion de gagner sa vie, elle ne tarde pas à en profiter. Les Canadiens-français constituent la seule nation sur tout le continent américain qui se soit conformée au précepte du Seigneur qui dit : multipliez et remplissez la terre. Leur développement a été plus considérable sous ce rapport que celui de n'importe quelle autre nation de ce continent, et quand ils s'apercevront que ce chemin doit ouvrir une région bien boisée et bien arrosée, ils ne tarderont pas à aller s'établir près de cette voie ferrée.

Ce nouveau chemin traversera sept comtés de la province de Québec, dans lesquels la population est très dense, et comme il se trouvera à une longue distance de tous autres chemins de fer, il y aura toujours une quantité considérable de trafic local pour alimenter cette route. Je me contenterai de dire que j'approuve entièrement le projet soumis par le gouvernement. Au commencement, je me suis laissé quelque peu entraîner par cette idée de la nationalisation des chemins de fer, mais je me suis aperçu depuis que j'avais fait fausse route. J'ai pris connaissance de ce qui a eu lieu en Australie, au sujet des chemins de fer administrés par l'Etat, et j'ai constaté que l'on avait dû faire venir M. Tait de Montréal pour essayer de mettre fin à ce déficit de $5,000 que l'administration des chemins de fer par le gouvernement faisait encourir au trésor public de l'Australie.

L'histoire de l'Intercolonial est là pour nous démontrer que dans le passé ce chemin n'était pas administré d'après des principes d'affaires, qu'il était exploité de manière à servir les intérêts des différents partis politiques, et qu'il ne constituait rien autre chose qu'un instrument électoral.

Je dois dire à l'honneur de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), qu'il a fait plus pour enlever tout caractère politique à ce chemin que n'importe quel autre ministre qui en a jamais eu l'administration. Sous les régimes précédents, son administration était loin de faire honneur à aucun gouvernement ou à aucun parti. Si un conducteur de chemins de fer ou tout autre employé était soupçonné d'avoir des tendances libérales, on l'envoyait en dehors du district le jour du scrutin, afin de l'empêcher de voter, mais je sais que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et les employés de l'Intercolonial n'ont pas eu recours à ces moyens durant les deux dernières élections. Je n'ai pas à me plaindre de ceux qui administrent l'Intercolonial, et je puis même ajouter qu'ils m'ont toujours traité avec beaucoup d'égards. J'ai le malheur de représenter un comté ayant une étendue de 120 milles, qui est borné d'un côté par l'océan et de l'autre par les lacs du Bras-d'Or, et dans tout ce district électoral, il n'y a que 8 milles de chemin de fer. Mes honorables amis de l'Ile du Prince-Edouard ne cessent de demander des chemins de fer, des lignes de steamers et des nouveaux quais. C'est pourquoi je considère que le temps est arrivé pour moi de parler pour mon propre comté et de songer à amener le gouvernement à construire un chemin de fer à travers le district prospère d'Inverness, en passant par Margaree, la fertile vallée de la rivière Middle et Baddeck. J'espère que l'on fera bientôt quelque chose dans ce sens, mais en attendant le gouvernement a fort à faire pour mener cette entreprise à bonne fin. Personne ne peut prédire quel sera l'avenir de ce grand chemin de fer. C'est la province d'Ontario qui a combattu la construction du Canadien du Pacifique, et c'est encore cette province qui fait aujourd'hui de l'opposition au projet actuel. L'honorable député de Colchester (M. Gourley) a suggéré l'idée d'envoyer certains habitants de cette province à Truro, où ils pourraient puiser des idées plus larges et apprendre leurs devoirs de citoyens, quand il s'agit de traiter des question publiques. Je crois qu'il serait à propos qu'ils puissent envisager ces

questions à un point de vue plus large . Je suis certain que ce ne sont pas des représentants de la Nouvelle-Ecosse qui combattront la construction de ce chemin ; règle générale, les représentants de cette province sont des hommes à l'esprit large, toujours disposés à appuyer les mesures destinées à améliorer le pays.

On tente de nous effrayer avec le fantôme de la dette nationale. J'ai entendu formuler cet appel durant huit ans dans la province de la Nouvelle-Ecosse ; la dette nationale augmentait, nous devions être taxés et ruinés. Y a-t-il dans toute cette Chambre un homme intelligent qui osera prétendre que les citoyens de ce pays seront jamais appelés à fournir un seul sou pour l'entretien de ce chemin de fer? Le gouvernement canadien est parfaitement en état de construire ce chemin et il sera construit de manière à donner satisfaction à tout le monde, sans laisser de réclamations en souffrance, et ceux qui parcourront le pays en disant que cette entreprise sera une cause de dette et que le pays va être taxé pour subvenir aux besoins de ce chemin, ne sont pas dignes d'être des hommes publics ; ils devraient être chassés de la société, car ils savent qu'en tenant un pareil langage et en prêchant une semblable politique, ils ne disent pas la vérité.

L'honorable député de Peel (M. Blain) demande pourquoi on n'a pas construit un chemin le long de la rivière Ottawa. Il y a dans la vallée de la Gatineau un chemin de fer qui apporte les produits de cette région dans la ville d'Ottawa, et une fois que ce nouveau chemin sera construit à travers une région riche et fertile, on verra surgir partout des villes et des villages, là où il n'existe actuellement que des forêts sauvages.

J'aimerais à donner lecture à la Chambre de l'opinion émise à ce sujet par un conservateur important, M. Hawkes, de Carnduff, Assiniboïa.

> Dans mon humble opinion je considère que le Grand-Tronc-Pacifique sera d'un grand avantage pour le Canada en général et principalement pour les Territoires. En ma qualité de citoyen des Territoires, je salue son arrivée comme étant l'événement le plus encourageant qui soit jamais apparu à l'horizon des prairies et si j'osais donner un conseil à mes concitoyens des Territoires, je leur dirais d'étudier la question suivant ce qu'en peut être le mérite, et de ne pas se laisser influencer par des questions de partis, lorsque le développement et j'oserai dire l'avenir tout entier des Territoires est en jeu, car si nous n'obtenons pas ce chemin, quelle mesure pourra nous être plus utile que ce que nous pouvons raisonnablement espérer de cette voie ferrée.

M. W. A. Weir, un membre de l'assemblée législative de Québec, parlant devant l'Association des fabricants de Montréal des ressources de la partie nord de Québec, en profita pour citer, au sujet du bois et de la zône de terre argileuse située au nord de la ligne de division des eaux, les mêmes rapports que l'on cite maintenant pour justifier la construction de cette partie du chemin qui s'étend de Québec à Winnipeg. Voici ce passage remarquable cité par M. Weir, et puisé dans les rapports météorologiques.

> La température moyenne, du mois de mai au mois d'octobre inclusivement, est d'un degré plus élevé à Moose Factory dans la baie James, qu'à Dalhousie, dans le Nouveau-Brunswick, et de 21 degrés plus élevé qu'à Rimouski sur le Saint-Laurent. Le climat d'Abitibi, le centre de cette zone de terre argileuse, est de 7 degrés plus chaud. Il tombe à cet endroit 105.5 pouces de neige dans l'année, tandis qu'à Montréal il en tombe 139:2 pouces.

M. Weir a cité ensuite des extraits des rapports de M. O'Sullivan, l'explorateur de Québec, dans lesquels il décrit comme suit le jardin de l'établissement de la Compagnie de la baie d'Hudson à Wasamipi, endroit situé dans la région des teres argileuses :

> Je n'ai jamais vu de choux, de navets et de carottes plus beaux, et il m'a donné des échantillons de blé qui peuvent être comparés avantageusement avec le blé récolté dans n'importe quelle autre partie de la province. Le terrain avoisinant est parfaitement uni et formé d'une riche terre argileuse. A la rivière Moose, M. O'Sullivan vit dans le jardin de l'évêque Newnham du céleri magnifique, des tomates et des courges pesant de 15 à 40 livres chacune, des kohi-rabi, des carottes, du persil, des betteraves, des pois, des fèves, des choux, des choux-fleur, de la rhubarbe, des groseilles rouges, des cassis, de la laitue, des raves, des herbes, tous de belle taille et quelques-uns qui ne pouvaient être surpassés nulle part.

M. Weir a également fourni les renseignements suivants qu'il tenait du ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton), concernant l'étendue de ce territoire :

> Si nous devons en croire les rapports du service géologique, en partant de Québec et en se dirigeant vers l'ouest, on finit par atteindre une région contenant 3,000,000 d'acres de terres propres à la culture et qui est situé dans le district de la rivière Saint-Maurice. Dans le district supérieur de la Gatineau, le terrain est généralement plat, parsemé de chaînes de rochers, dont le sol est formé d'un mélange de sable et d'argile, et l'on y trouve du bois en abondance. Toute la région constitue une plaine onduleuse, contenant d'assez vastes étendues de terres cultivables. On trouve encore plus à l'ouest, en arrière de la chaine de rochers traversée par la voie du Canadien du Pacifique, une zone de magnifiques terres propres à la culture ; le sol est un composé de sable et d'argile, qui forme partie du vaste bassin de terres argileuses de la rivière Moose et de ses nombreux tributaires, qui prennent leur source près de la voie du Canadien du Pacifique, au nord des lacs Huron et Supérieur. Les têtes des rivières sont bien boisées, et toute cette partie du pays est décrite comme formant une plaine ondulée qui va en s'abaissant graduellement jusqu'à la baie James. Le sol est propre à la culture dans la plus grande partie de cette région.

Je crois en avoir assez dit pour démontrer que ce chemin de fer, au lieu de passer à travers un territoire rempli de marécages, de marais et de plaines dénudées et sillon-

nées de chaînes de rochers, traversera une zône très fertile. Dans la description qu'il a faite de cette partie du pays, l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) m'a rappelé ces éclaireurs que l'on avait envoyés en avant pour s'assurer de la qualité de la terre. Ils revinrent et rapportèrent de mauvaises nouvelles ; mais quand les messagers honnêtes et fidèles s'y rendirent à leur tour, ils trouvèrent un état de choses tout différent ; et ils rapportèrent une branche de vigne si pesante qu'ils durent la placer sur une perche et la faire porter par deux hommes sur leurs épaules, ce qui servit à démontrer la fertilité du sol dans cette région où ils voulaient aller s'établir.

Ceci me rappelle le discours prononcé par mon honorable ami de Renfrew (M. Mackie), qui a visité cette région et qui a vu de ses yeux les forêts de pin qui s'y trouvent. Admirant ces arbres magnifiques, il s'est dit tout naturellement : Si un chemin de fer était construit dans cette région, je pourrais y choisir une concession forestière et ajouter une autre fortune à celle que j'ai déjà réalisée dans le commerce de bois. C'est le commerce de bois qui a fait la ville d'Ottawa et ses millionnaires. Or, la construction de ce nouveau chemin fera surgir une autre génération de millionnaires. Ne nous laissons pas décourager quant aux résultats de cette grand entreprise.

Les remarques de mon honorable ami de Grey-nord (M. Thompson) m'ont bien amusé. Cet honorable député a prétendu que la construction de ce chemin allait avoir pour résultat de créer quelques millionnaires de plus. Mais la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a-t-elle pas eu pour résultat de faire obtenir des titres de lords en Angleterre ? Et si le succès de cette entreprise doit être tel qu'il va permettre de réaliser des fortunes aussi considérables, cela fait présager d'excellents résultats pour cette entreprise.

Les honorables députés de la gauche se sont efforcés de faire les calculs les plus élaborés pour arriver à découvrir ce que coûtera ce chemin. Ils ont jonglé avec les millions comme si cela n'eut pas été de leur affaires. Ils ont commencé par nous dire que la construction de ce chemin allait coûter $150,000,000, puis ils ont porté ce chiffre à $250,000,000 et finalement, un d'entre eux est allé jusqu'à $500,000,000. Toutes ces estimations sont absolument fantaisistes, car pas un seul d'entre eux n'a visité cette partie du pays et n'est en mesure de dire quelle est la nature du sol et ce que coûtera la construction du chemin. Le seul homme qui ait cité des chiffres justes est le ministre des Finances, et l'on peut toujours ajouter foi à ses calculs. Il a toujours la précaution de les baser sur des données certaines.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'ajouter autre chose à ce qui a déjà été dit sur cette question. Le projet a d'abord été expliqué par le premier ministre dans un magnifique discours qui, je suis heureux de le constater, a été libéralement distribué dans tout le pays. J'ai l'orgueil de pouvoir dire que j'en ai envoyé un exemplaire à tous les électeurs du comté de Victoria, sans distinction de parti. Nous avons eu ensuite le discours de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), qui est entré dans tous les détails et dans tous les calculs concernant cette question. Le ministre de l'Intérieur a ensuite prononcé l'un des plus forts discours, pour ne pas dire le plus fort, de tout le débat. La connaissance qu'il possède du pays lui a donné des avantages que d'autres n'avaient pas. Nous avons eu ensuite le discours du ministre des Finances, qui parle toujours bien et en connaissance de cause. Tout ce qu'il dit peut être considéré comme étant l'exactitude même. Il n'exagère rien, et il sait toujours se tenir dans les limites de la vérité.

Mais les membres de la gauche étaient bien embarrassés. Le projet était si complet, le contrât avait été préparé avec tant de soin, qu'ils ne pouvaient raisonnablement y faire aucune objection. Ils ne savaient quelle conduite suivre. Ils ressemblaient à ces deux enfants qui s'accrochaient à leur bateau renversé dans la rivière. L'un des deux dit à l'autre : " Sait-tu prier ? " " Non", lui répondit son compagnon, " je ne le puis". " Alors ", reprit le premier, " il faut faire quelque chose et cela sans retard.

L'opposition était si embarrassée qu'elle ne savait que faire. Le résultat fut qu'elle présenta un projet qu'elle ne comprenait pas elle-même et que personne ne comprend. Le rôle du chef était difficile, mais je dois le féliciter, car il s'en est acquitté avec la courtoisie dont il fait toujours preuve dans ses discours. En effet, il est trop bien élevé pour ne pas parler en gentilhomme. Mais je ne puis en dire autant de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) qui accuse l'honorable premier ministre, son ami d'autrefois, de s'être laissé influencer par le sénateur Cox. Un homme sensé aurait-il jamais pu croire que le premier ministre pouvait se laisser influencer dans une question de ce genre par l'honorable sénateur Cox ? C'est impossible, car le premier ministre est bien au-dessus de tel soupçon, et celui qui s'abaisse jusqu'à dire de telles choses est indigne d'être un membre de cette Chambre.

L'honorable député de Peel est surpris de l'attitude que nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons prise à l'égard de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il s'est rangé avec l'opposition. Si l'honorable député de Peel abandonnait son parti aujourd'hui, qu'est-ce que ses amis diraient de lui? Ils le blâmeraient et avec raison. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux prétendait être un libéral, et il me vient quelquefois à l'idée que si on lui demandait d'accepter la présidence de cette commission, il appuierait encore le gouvernement au lieu

de le combattre. Il a prononcé son discours, puis il s'est sauvé comme s'il avait eu peur de nous rencontrer face à face, il se rappelait sans doute ce vieux dicton :

He who fights and runs away
May live to fight another day ;
But he who fights until he's slain
Will never live to fight again.

Une VOIX : Adopté.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Non, ce n'est pas adopté. Mais ce projet de chemin de fer sera adopté par une grande majorité, par le vote unanime des partisans du gouvernement. Que nos amis de l'opposition se tranquillisent. Le chemin sera construit et j'espère pouvoir me rendre de Moncton à la côte du Pacifique dans un de ses convois. On ne connaît pas toutes les richesses de notre pays. Nous ne savons pas quels services dans dix ans d'ici pourra nous rendre ce chemin que nous construisons pour transporter les produits agricoles de l'ouest jusqu'à nos ports de l'Atlantique. Il y a des gens qui sont toujours pessimistes. Ils disent que nous ne pourrons jamais transporter de grain avec profit par ce chemin ; mais je dis que si on construit ce chemin avec des rampes douces et si l'on a les mêmes tarifs de transport jusqu'à Moncton que ceux du Grand Tronc jusqu'à Portland, la plus grande partie des produits du Nord-Ouest suivra cette route jusqu'à Saint-Jean et Halifax, car le nouveau chemin sera beaucoup plus court que l'Intercolonial, et si vous le construisez avec des rampes douces de façon à pouvoir y faire passer de lourds convois de marchandises et des trains rapides de voyageurs, le trafic y viendra de lui-même. Un convoi d'animaux pourrait se rendre à Saint-Jean en quatre heures moins de temps que par l'Intercolonial aujourd'hui, par voie de Moncton, et il aurait 250 milles de moins à parcourir jusqu'à Liverpool ou Londres en passant par Halifax, d'où un steamer peut partir à toute heure du jour ou de la nuit sans s'occuper de la marée. Je ne veux rien dire contre le port de Saint-Jean. Cela m'est peut-être arrivé autrefois, mais j'en fais mes excuses aux citoyens de Saint-Jean, car ils ont montré beaucoup d'esprit d'entreprise pour améliorer leur port. Lorsque je faisais naviguer une barque entre Melbourne et Saint-Jean, ce port n'était pas le meilleur du monde, mais on l'a beaucoup amélioré depuis, et je suis certain que pas un député de la Nouvelle-Ecosse, aujourd'hui, ne serait opposé à l'octroi d'une subvention pour améliorer ce port.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous a parlé du danger de voir disparaître les usines du chemin de fer Intercolonial à Moncton. On devait les démolir et les vendre pour du vieux fer. Cette histoire ressemble à celle que les conservateurs contaient lorsqu'ils disaient que les grandes cheminées ne fumeraient plus après que le gouvernement actuel aurait revisé le tarif. Mais, M. l'Orateur, dans dix ans Moncton aura doublé sa population, et ses usines, au lieu d'être détruites, auront été agrandies pour suffire aux besoins du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne crains que ce nouveau chemin de fer nuise à l'Intercolonial, parce que l'on fait déjà en hiver un grand trafic d'expédition par ce chemin de fer. C'est à tort que plusieurs députés d'Ontario croient que l'Intercolonial a été construit et existe pour le bénéfice de la Nouvelle-Ecosse. Au contraire je crois qu'il a profité davantage à la province d'Ontario qui s'en sert pour expédier sa farine et ses autres produits dans les provinces maritimes, à Trinidad, à la Jamaïque et autres îles des Antilles par voie d'Halifax.

Naturellement, l'Intercolonial est utile à la Nouvelle-Ecosse pour le trafic local, mais nous ne faisons pas le trafic avec l'ouest parce que les gens d'Ontario et de Québec n'achètent rien de nous. Nous sommes obligés d'exporter nos produits aux Antilles afin de nous procurer l'argent nécessaire pour acheter nos marchandises dans les provinces de Québec et d'Ontario. Il y a des gens qui croient que le tarif des transports sur l'Intercolonial est trop bas. Y aurait-il par hasard un député qui voudrait les augmenter ? je ne le crois pas, car ce serait au détriment des provinces de l'ouest qui sont les seules aujourd'hui à en profiter.

M. TAYLOR : L'honorable député dit-il que les gens d'Ontario et de Québec n'achètent rien de la Nouvelle-Ecosse ?

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Je ne vois pas ce qu'ils achètent de nous.

M. TAYLOR : Mais Ontario et Québec achètent pour des centaines de milliers de dollars de fer et de charbon dans la Nouvelle-Ecosse. Moi-même j'achète tous les ans beaucoup de fer dans la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Cela est bien différent. Je regrette d'avoir à dire cependant qu'Ontario n'achète pas de charbon de la Nouvelle-Ecosse.

M. TAYLOR : Nous achetons beaucoup d'acier, de fer, et de charbon dur de la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : C'est du nouveau pour moi d'apprendre que la Nouvelle-Ecosse vend du charbon à l'Ontario. J'en suis heureux si c'est le cas.

M. TAYLOR : Mais votre acier, où l'envoyez-vous ?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je voudrais faire comprendre au gouvernement la nécessité de diminuer le tarif du transport des marchandises et des voyageurs. Si vous diminuez le tarif, vous augmentez le tarif à l'avantage du chemin de fer, c'est l'expérience. Voici un rapport de sir A. Nicholson, consul d'Angleterre en Autriche-Hongrie :

L'année 1899 comptera dans les annales de l'histoire des chemins de fer hongrois. C'est dans le cours de cette année que l'on a inau-

guré les tarifs régionaux sur tous les chemins de fer de l'Etat. J'ai déjà fait un rapport sur ce sujet, de sorte que je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails ; il me suffira de mentionner qu'après l'inauguration de ce nouveau tarif réduit, le nombre des voyageurs a augmenté de plus de trois millions de personnes, et les recettes de plus de cinquante mille louis entre le 1er août et le 31 décembre 1889.

Voici une autre autorité :

Partout où l'on a réduit le prix du transport des voyageurs il en est résulté non seulement un avantage pour le public, mais une augmentation de profits pour le chemin de fer.

De sorte que, M. l'Orateur, on peut espérir le même résultat sur l'Intercolonial ; si l'on diminue le coût des transports, les voyageurs augmenteront et les profits aussi. Les voyageurs d'Australie, de la Chine et du Japon prendront cette nouvelle route, parce qu'elle sera plus courte que celle par Vancouver. Ce chemin servira au de transport des malles de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande et ceux qui voudront traverser l'Atlantique sur nos steamers rapides prendront ce chemin jusqu'à Halifax, car il nous faut une ligne de steamers rapides. J'ai assisté la semaine dernière au congrès des chambres de commerce à Montréal, comme délégué de la chambre de commerce d'Halifax, et je veux faire savoir au gouvernement et au premier ministre en particulier que l'opinion unanime du congrès a été que si le Canada doit avoir une ligne de steamers rapides, il faudra que cette ligne soit la plus rapide de l'Atlantique et ne le cède en aucune façon à celles qui font aujourd'hui le service entre New-York et l'Angleterre en trois jours et demi ou quatre jours, et nous serons étonnés du flot de passagers qui choisiront cette ligne. Un des plus beaux résultats de ce chemin sera l'établissement de ce service rapide transatlantique. Ce chemin nous réserve beaucoup d'autres grandes choses pour l'avenir, et la prochaine génération ne comprendra pas comment l'opposition ait pu le combattre, les enfants des députés oppositionnistes actuels regretteront que leurs pères aient été assez stupides pour s'opposer à la construction de ce chemin. Mais nous comprenons que c'est le devoir d'une opposition de combattre les projets d'un gouvernement, et c'est ce devoir que remplissent les honorables députés de la gauche dans le moment. Leur chef a formulé un plan que pas un d'eux jusqu'à présent n'a été capable d'expliquer ou de justifier. Peut-être qu'il ne l'a pas préparé lui-même, mais qu'il l'a fait préparer par un expert en chemins de fer qui avait des vues différentes des siennes. Pour obtenir la propriété des chemins proposés par l'honorable chef de l'opposition, le pays serait obligé de les payer le double de ce qu'ils ont coûté, et le chemin de fer Canadien du Pacifique exigerait un loyer considérable pour l'usage de sa voie.

Je crois, M. l'Orateur, que j'en ai assez dit sur le sujet. J'ai ennuyé la Chambre avec mes remarques décousues, et je terminerai en citant un verset du livre des Psaumes que je recommanderai au premier ministre de lire et d'appliquer à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Voici ce que David dit :

Ce ne fut pas un ennemi qui me fit des reproches, car j'aurais souffert cela ; ni celui qui me haïssait, qui se souleva contre moi, car alors je me serais caché de lui ; mais c'était toi, mon égal, mon guide, qui avais pris part à nos consultations intimes.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est montré ingrat envers ses ex-collègues, et je crois qu'ils en sont bien débarrassés. Ils peuvent aujourd'hui respirer plus librement et agir avec plus d'harmonie, et l'ex-ministre des Chemins de fer aura probablement avant longtemps un successeur tout aussi acceptable que lui à la population du Canada, et à celle du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse en particulier

M. E. GUSS. PORTER (Hastings-ouest). Je regrette beaucoup que, soit à cause de ma surdité ou du décousu des arguments de l'honorable député qui vient de parler (l'honorable M. Ross), je n'aie pu suivre tout son discours ou comprendre les raisons qu'il a apportées à l'appui du projet du gouvernement. Je n'en ai pas entendu une capable de me convaincre. Son discours ne prouve qu'une chose, c'est que l'honorable député reste ce qu'il a toujours été : prêt à suivre aveuglément le gouvernement, quels que soient les mérites et démérites, avantages ou désavantages du projet. Le discours soigneusement préparé prononcé hier par l'honorable ministre de l'Agriculture, discours rempli de chiffres, ce qui montre qu'il a étudié la question, m'a fait plaisir.

Mais j'ai, depuis, examiné ces chiffres, malgré le peu de temps que j'ai eu à ma disposition, et je suis obligé de dire qu'ils prouvent tout le contraire de ce que l'honorable ministre a voulu prouver ; ils m'ont convaincu que le projet n'était pas avantageux pour le pays.

L'honorable ministre a parlé longuement des grandes espérances que nous fondons tous sur l'avenir de l'ouest. Tous, nous savons que ce pays prospère et se développe rapidement, et nous en sommes heureux. L'honorable ministre s'est basé sur le développement des dernières années, pour calculer ce que sera le développement des dix années à venir, et il nous a dit qu'en 1911 l'augmentation naturelle des produits de la terre exigerait 15 convois de 30 wagons chaque jour pendant toute l'année pour les transporter. Cela a été le plus fort argument de son discours. Mais j'appelle son attention sur le fait qu'il y a déjà deux chemins de fer dans l'ouest—le Canadien du Pacifique et le Canadian Northern—et s'il avait voulu poursuivre son raisonnement un peu plus loin, il se serait convaincu qu'il n'y a pas besoin d'un troisième, car il aurait pu se convaincre lui-même que l'un ou l'autre de ces deux chemins de fer pourrait en 1911 faire cir-

culer 15 convois par jour tous les jours de l'année. Il le pourrait, et le Canadian Northern le pourrait aussi s'il avait des locomotives et de wagons en nombre suffisant. C'est d'ailleurs l'argument que d'autres députés de la gauche ont avancé avant moi ; ce n'est pas un autre transcontinental dont l'ouest a besoin, mais un outillage plus complet des chemins de fer qui traversent déjà ce pays. Mais continuons à disséquer l'argument du ministre de l'Agriculture. S'il faut 15 convois par jour, de 30 wagons chacun en 1911, pour transporter aisément les produits de l'ouest à la mer, je crois que rien n'empêchera l'un ou l'autre des deux chemins de fer actuels de mettre ces convois en circulation, pourvu qu'ils aient le matériel roulant nécessaire ; ils pourraient faire circuler non pas seulement 15 convois mais 25, s'il était nécessaire. L'honorable ministre de l'Agriculture a critiqué le plan du chef de l'opposition. Il a dit, et d'autres députés de la droite l'ont dit aussi, que l'exécution de ce plan coûtera en toute probabilité plus que le projet du gouvernement, mais d'après le plan du chef de l'opposition chaque dollar que nous dépenserons sera représenté par une valeur réelle et en cela il diffère beaucoup de celui du gouvernement, par lequel le pays, après avoir dépensé $150,000,000, ainsi qu'on a évalué le coût de ce chemin, le cèdera à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour une période d'au moins 50 ans.

La fin du discours de l'honorable député de Cumberland (M. Logan) telle que rapportée dans les journaux de la ville, m'a beaucoup amusé :

> Il termina en disant que le parti libéral irait aux élections avec les mots suivants inscrits sur sa bannière : Laurier, prospérité et victoire.

Cela m'a rappelé l'Irlandais qui regardant passer une procession dans laquelle il y avait une bannière portant les mots " Dieu bénisse l'Irlandais ", fit la remarque que l'inscription n'était pas compète, et qu'on aurait dû y ajouter les mots suivants : " Dieu sauve le Canada des gens de notre espèce." Je connais une vieille fable au sujet d'un individu qui était propriétaire d'un de ces quadrupèdes aux longues oreilles, de la famille des chevaux ; cet homme eut un jour un long voyage à faire et dans ce voyage il fut obligé de passer sur un pont très long. Le pont n'était pas solide, mais le propriétaire de l'âne ne le savait pas. La fable dit aussi que l'individu n'avait pas l'esprit très solide et que ce n'est qu'au milieu du pont qu'il découvrit le peu de solidité du pont et le péril dans lequel lui et sa bête étaient. Ne sachant que faire, il demanda l'aide et l'avis des passants. Ceux qui étaient en avant de lui, lui conseillaient de continuer d'avancer ; ceux qui étaient en arrière lui conseillaient de revenir sur ses pas, et la fable dit que dans son désir de plaire aux uns et aux autres le vieillard ne bougea pas et perdit son âne dans la rivière.

Cette fable, M. l'Orateur, donne un exemple frappant de la position dans laquelle se trouvera le gouvernement lorsqu'il aura fait adopter son projet. Avec le Trans-Canada d'un côté, les exigences de ses amis des provinces maritimes de l'autre, et celles de la Compagnie du Grand Tronc au milieu, chacun tirant de son côté, le gouvernement se trouvera dans la même situation que l'homme et son âne et le même sort lui arrivera. J'ai dit " après que le gouvernement aura fait adopter son projet," car je n'ai aucun doute, M. l'Orateur, que le gouvernement, nonobstant les défectuosités de son projet et malgré la lutte que nous pouvons lui faire, ne force sa majorité à l'adopter. Des députés ministériels ont demandé à la Chambre et à l'opposition de mettre de côté tout esprit de parti dans la discussion du projet et de ne nous laisser guider que par des considérations d'intérêt national.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. PORTER : Quelqu'un dit " Ecoutez ! écoutez ! ". Ce député se rend-il compte de la position dans laquelle le gouvernement le place? Sait-il que le contrat est signé, scellé et livré, et ce n'est qu'après que tout cela a été fait, que le gouvernement est venu demander à ses partisans de le confirmer?

Une VOIX : Il leur intime l'ordre de l'appuyer.

M. PORTER : Oui, ainsi que le dit mon honorable ami, le gouvernement ordonne à ses partisans d'appuyer le projet. Le gouvernement a lié ses partisans, et tout ce qui leur reste à faire c'est d'essayer à justifier de leur mieux la conduite du gouvernement et de voter ensuite. La seule autre alternative qui leur reste est de condamner le gouvernement. Mais, M. l'Orateur, un membre du parti libéral a eu le courage de ses opinions; un membre du gouvernement a refusé de se laisser bâillonner et a préféré garder sa liberté de penser. Il n'a pas voulu se laisser dépouiller de son indépendance, et a préféré sacrifier ses intérêts personnels afin de pouvoir défendre devant le parlement de son pays ce qu'il croyait être juste. M. l'Orateur, je saisis la première occasion qui s'offre à moi de présenter à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux mes plus sincères félicitations pour avoir eu le courage de ses opinions sur cette question importante. Quel bien pour le pays et quel honneur pour les députés de l'autre côté de la Chambre, s'ils suivaient le bel exemple donné par l'ex-ministre (l'honorable M. Blair) ! Le discours que cet ex-ministre a prononcé le 11 août dernier est resté sans réponse, bien que plusieurs députés ministériels aient parlé depuis. L'ex-ministre a précisé chacune de ses objections, et la Chambre était en droit de s'attendre qu'un membre du gouvernement aurait au moins essayé d'y répondre. Mais si personne n'essaie de réfuter, c'est signe que la réfutation est impossible et

les ministres sont réduits au rôle méprisable d'injurier et calomnier leur ex-collègue. C'est là toute la réponse que les ministres et leurs partisans ont pu faire aux arguments de l'honorable M. Blair ; on accorde ailleurs à un condamné vingt-quatre heures pour maudire son juge et ses accusateurs, et c'est de ce privilège que le gouvernement se prévaut en ce moment.

L'acte d'accusation dressé par l'ex-ministre contre le gouvernement, les preuves qu'il a apportées à l'appui et que personne n'a pu contredire, et la logique irréfutable de ses arguments ont dû convaincre le pays qu'il avait raison. Plus les honorables députés de la droite s'attaqueront à l'ex-ministre, plus le public sera convaincu de la culpabilité du gouvernement et plus il aura confiance dans l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui a parlé et agi dans le meilleur intérêt du pays. C'est un triste spectacle que nous offrent le gouvernement et ses amis, lorsque du jour au lendemain, sans alléguer aucune raison, ils critiquent, dénigrent, ridiculisent et accusent de motifs condamnables l'homme même qui tout récemment occupait l'un des postes les plus importants dans les conseils de la nation ; un homme en qui ils avaient confiance, qu'ils applaudissaient, et qui était honoré par ses collègues dans le cabinet et ses partisans dans la Chambre ; un homme qui a été si longtemps fidèle à ses amis et les a si bien servis. Et pourquoi condamnent-ils l'ex-ministre des Chemins de fer Canaux ? Simplement parce qu'il a eu le courage de ses convictions et défendu ce qu'il croyait être juste et dans les intérêts du pays. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, sommes dans une position bien différente. Nous n'avons pas à obéir aux ordres d'un ou plusieurs ministres ; nous ne sommes pas enfermés dans un cercle étroit formé par les exigences du moment ; nous ne craignons pas de parler et d'agir au meilleur de notre connaissance, et je n'ai aucun doute que tous et chacun de nous de ce côté-ci de la Chambre n'ont eu en vue dans la discussion de cette question que le progrès de ce grand pays, le développement de ses immenses ressources, et des richesses illimitées que la nature a répandues à profusion sur le Canada.

Mais, M. l'Orateur, je regrette, ainsi que d'autres députés de ce côté-ci de la Chambre ont eu occasion de le regretter, l'absence de renseignements précis qui auraient permis aux députés des deux côtés de la Chambre de porter un jugement sensé sur cette importante question. Il est étrange de voir comme les honorables députés de la droite, bien qu'ils ne possèdent pas plus de renseignements que nous pour les guider dans leur jugement, veulent sans excuse ni raison voter à la hâte le projet du gouvernement. Suivant moi, il eût été beaucoup mieux pour le gouvernement, pour le pays et pour l'opposition si l'honorable premier ministre avait rempli la promesse faite au commencement de la session dans le discours du trône, lorsqu'il a annoncé à la Chambre et au pays la nomination prochaine d'une commission qui devait étudier toute la question des transports et faire rapport à la Chambre pendant la présente session. Mais le gouvernement était pressé, et il s'est lancé à l'aveugle dans la construction de ce chemin de fer transcontinental ; il s'y engage sans avoir de relevés topographiques, sans connaître les difficultés, le coût, les avantages et les désavantages de l'entreprise ; il se prépare à dépenser des millions et va engager le crédit du pays pour encore d'autres millions en garantissant les obligations de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tout cela pour construire un chemin qui peut-être détruira ou affaiblira le chemin de fer Intercolonial, nous empêchera d'utiliser avec profit nos canaux et mettra en danger le crédit et la vie commerciale du Canada. Quelle est la raison de cette transformation soudaine, pour me servir des paroles de l'honorable chef de l'opposition, il y a quelques jours ? Quelle main magique a passé devant les yeux des honorables ministres et les a portés à construire ce chemin de fer sans avoir les renseignements qu'eux-mêmes ont déclaré ne pas posséder ? Cette question a été posée plusieurs fois ; elle a été posée par le chef de l'opposition et le gouvernement n'a pas encore répondu. Pas un ministre n'a dit à la Chambre ou au pays la raison de la volteface soudaine du gouvernement. M. l'Orateur, il doit y avoir une raison. Je ne veux pas accuser le gouvernement d'avoir cédé à des motifs condamnables, mais j'attends, et pays attend aussi avec anxiété que le gouvernement fasse connaître la raison véritable qui l'a engagé à entreprendre la construction de ce chemin. L'honorable premier ministre nous a dit que c'était une politique courageuse et hardie ; c'est plutôt un coup de tête inconsidéré qui va amener, je ne dirai pas la destruction du pays, mais l'engager dans une voie dangereuse, et il est temps encore, avant que nous soyons rendus trop loin, que ce parlement réfléchisse et hésite d'approuver l'imposition d'un aussi grand fardeau sur le pays.

On a cité dans le cours de ce débat des résolutions adoptées par les chambres de commerce, des opinions de journaux indépendants ou appartenant aux deux partis politiques. Ces opinions sont loin de s'accorder et, à mon avis, la raison est que les renseignements que le gouvernement avait promis de nous fournir manquent. L'opinion publique est égarée et je n'en veux de meilleure preuve que l'article suivant du " Toronto News ", journal que tout le monde sait être ami du gouvernement. Voici ce que disait ce journal samedi dernier, 22 août :

Toute la question demande à être étudiée sérieusement. Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux lacs et la nationalisation de la partie du Canadien du Pacifique au nord des lacs, si l'on peut à peu de frais mettre ce

chemin au type voulu, produirait certainement un grand bien public. Il nous faudrait avoir des renseignements plus complets que ceux que nous avons eus jusqu'à présent concernant la possibilité de transporter du grain entre Québec et Winnipeg par le nouveau chemin, et particulièrement sur la nature de la route entre Québec et Moncton. Le plan du gouvernement pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique à travers la prairie et jusqu'à la côte vaut mieux que celui de M. Borden, mais il est permis de se demander si la proposition de prolonger l'Intercolonial, nationaliser le Canadien du Pacifique depuis North-Bay jusqu'à Port-Arthur, améliorer les chemins actuels jusqu'à Winnipeg n'offre pas une meilleure solution du problème des transports que le projet du gouvernement de construire une ligne directe de Winnipeg à Moncton, et l'on doit se rappeler, bien que le coût du projet du chemin de l'opposition serait très élevé, que le pays aurait une valeur pour chaque dollar qu'il aurait dépensé.

A une heure la séance est suspendue.

A trois heures la séance est reprise.

M. GUSS. PORTER : A la fin de la séance à une heure, M. l'Orateur, j'étais en voie de montrer que les députés de l'opposition et ceux qui appuient le gouvernement occupent des positions bien différentes. Les amis du gouvernement ont les mains liées, ils ne sont pas libres, et ils attendent les ordres des ministres, tandis que les membres de l'opposition sont libres de parler suivant leur conscience. Je disais aussi que le manque de renseignements sur ce projet mettait la Chambre dans l'impossibilité de juger sainement la question. Mais qui a demandé ce grand transcontinental ? Est-ce tout le Canada ou une partie seulement ? D'après ce que j'ai pu voir dans les journaux et par les débats dans cette Chambre, je suis convaincu que ce cri n'est pas général. L'ouest a demandé qu'on augmente les facilités de transport afin de lui permettre d'expédier ses produits sur les marchés du monde dans le temps le plus court et au meilleur marché possible, et ainsi favoriser la colonisation du pays en donnant aux colons tous les avantages nécessaires.

Les honorables députés de la droite ont dit que cette demande venait de toutes les parties du Canada et que le devoir du gouvernement était d'y faire droit. Mais, M. l'Orateur, admettant la vérité de cette prétention il me semble que l'on devrait appliquer le remède là où le mal existe et non pas ailleurs.

Si un des ministres ressentait une douleur dans le dos, il hésiterait avant de s'appliquer un vésicatoire de la nuque aux talons. Alors, pourquoi faire souffrir tout le pays pour soulager un district? Comme l'ont fait remarquer les orateurs de la gauche qui m'ont précédé, les plaintes qui nous sont venues du Nord-Ouest provenaient de causes purement locales ; on ne demandait pas la construction d'un chemin de fer transcontinental, mais plus de facilités sur les chemins déjà construits.

D'ailleurs pourquoi le gouvernement met-il tant d'empressement à se rendre à cette demande, lorsque depuis deux ans, il refuse d'écouter les réclamations qui se font entendre de toutes les parties du pays? Je veux parler des plaintes de l'association des manufacturiers et de tous les industriels du Canada qui demandent à être mis en état de lutter contre la concurrence étrangère Ce cri qui s'élève de toute part n'affecte pas seulement une partie du Canada, mais tout le pays.

Il n'y a pas à nier que nos industries languissent et tous les représentants de ces industries qui sont venus ici continuellement, depuis deux ou trois ans, n'ont cessé de demander au gouvernement de leur venir en aide ; et leurs demandes étaient légitimes, puisqu'il leur était impossible de lutter contre leurs rivaux dans les conditions qui leur étaient faites.

Au nom de la raison, au nom du simple bon sens, pourquoi ce gouvernement d'affaires, comme on l'a appelé, n'a-t-il pas conçu un projet quelconque pour sortir nos industries de l'embarras et pour mettre nos industriels au rang auquel ils ont le droit d'aspirer? On a donné comme excuse que le sénateur Cox, qu'on dit être à la tête de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, n'est pas dans l'industrie, et que c'est pour cela que le gouvernement n'a rien fait pour les industriels. On a aussi expliqué qu'un remaniement du tarif ne donne pas lieu à des pots-de-vin et n'entraîne pas la dépense de centaines de millions de dollars de l'argent du peupe. Une autre raison qu'on a donnée, c'est que nous aurons bientôt une élection.

Se peut-il que quelques-unes de ces raisons aient pu décider le gouvernement à soumettre au parlement ce projet du Grand-Tronc-Pacifique? C'est à lui de nous dire si les plaintes de la classe industrielle ont été étouffées par les réclamations moins générales du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Ces deux questions affectent le commerce du pays, mais l'une est purement locale, tandis que l'autre est d'un importance nationale. Nos industries ne réclament-elles pas la sollicitude du gouvernement, au même titre que notre agriculture? Ce sont nos deux grandes sources de prospriété, et c'est un crime d'en négliger une au profit de l'autre.

Je ne demande pas qu'on laisse péricliter l'agriculture pour secourir les industries, mais je maintiens que le gouvernement a le devoir de ne pas sacrifier les unes à l'autre. Toutes deux ont droit à la protection de l'Etat. Pourquoi, alors, le gouvernement refuse-t-il d'entendre les plaintes des industriels et montre-t-il tant d'empressement à se rendre aux désirs des agriculteurs?

Avec un excédent des recettes sur les dépenses de $13,000,000, tel qu'annoncé par le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire, et après l'intention formellement exprimée dans le préambule de ce bill de

développer le commerce intérieur et extérieur du pays, on devait s'attendre à ce que le gouvernement ferait de vigoureux efforts pour assurer le développement rapide et simultané de nos industries et de notre agriculture. Il a préféré prêter l'oreille à une réclamation locale et rester sourd au cri qui se faisait entendre de toutes parts depuis des années, et je suis convaincu que le peuple lui demandera un compte sévère de l'empressement qu'il a mis à se lancer dans cette entreprise d'un chemin de fer transcontinental.

J'ai déjà dit qu'un remaniement du tarif ne donne pas lieu à des pots-devin et n'entraîne pas la dépense de millions de dollars comme la mise à exécution du projet qui nous est maintenant soumis. J'ai fait remarquer aussi que les concessions de chemins de fer sont les moyens les plus certains d'assurer un fonds électoral de proportions respectables. Heureusement qu'il n'y a pas que le parlement qui doit être consulté dans cette affaire. Le premier ministre devra en appeler au peuple, et lui demander la ratification de ses actes dans cette importante question. J'ai l'espoir et la conviction que lorsque le pays sera appelé à se prononcer et qu'il connaîtra tous les côtés de cette entreprise, il n'hésitera pas à déclarer que le gouvernement a trahi les intérêts du pays, qu'il a jeté de la poudre aux yeux des électeurs, qu'il a favorisé des particuliers au détriment du public et qu'il doit être condamné.

Cette agitation qui se fait dans l'ouest, n'est pas nouvelle ; elle se manifeste depuis plusieurs années. Or, depuis qu'elle dure, malgré tout ce qui en a été dit, pour et contre, je n'ai jamais entendu dire, ni dans les journaux ni ailleurs qu'on éprouvait des difficultés à expédier le grain, une fois qu'il était rendu à la tête du lac Supérieur. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, toute la difficulté réside dans le transport des produits de ces vastes régions de l'ouest jusqu'à la tête du lac Supérieur. De là, ces produits sont expédiés, par différentes voies, jusqu'aux ports de mer. Je n'ai jamais entendu dire que notre système de canaux dans Ontario et Québec ne suffisait pas, ou n'était pas suffisamment outillé pour transporter ces produits une fois qu'ils sont rendus à la tête du lac Supérieur.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de dire un mot de la position des anciennes provinces, dans cette affaire. On a fait des comparaisons entre la politique du gouvernement canadien et les résultats obtenus par les chemins de fer dans quelques états de la grande république voisine. Ces comparaisons ne sont pas justes, parce que d'un côté on ne prend qu'un district et de l'autre tout un pays. D'un côté, on prend un Etat très peuplé, dont toutes les ressources sont développées dans les limites du possible, pendant que de l'autre côté, on prend un pays tout entier, tout le Canada, qui est à peine sorti de l'état primitif. C'est par de pareilles comparaisons que les orateurs de la droite cherchent à jeter du discrédit sur notre pays. Ils se sont efforcés de démontrer que sous le rapport des chemins de fer, nous n'occupons pas la position que nous devrions occuper et que le gouvernement a raison d'entreprendre la construction de ce grand chemin de fer transcontinental sur les bases du projet qu'on nous soumet en ce moment.

S'il y avait une comparaison à faire, elle aurait dû être faite entre les deux pays, pris dans leur entier. C'est ce que je vais essayer de faire. Le Canada est plus grand que les Etats-Unis, à l'exception de l'Alaska. On porte la population des Etats-Unis à 78,000,000, et celle du Canada n'est que de 5,500,000 ; en d'autres mots, la population des Etats-Unis est de 14 fois plus considérable que la nôtre. La richesse des Etats-Unis, per capita, est donc 14 fois plus considérable que celle du Canada.

Si nous avons raison de construire un chemin de fer transcontinental, les Etats-Unis, avec une population 14 fois plus nombreuse devraient avoir 14 chemins de fer transcontinentaux, ou 14 fois plus que le Canada. On voit du coup l'absurdité de cet argument que les orateurs de la droite tirent d'une comparaison entre les Etats-Unis et notre pays. En partant de pareilles hypothèses, il est impossible d'arriver à de justes conclusions.

Si en faisant leurs comparaisons, nos adversaires voulaient prendre la province d'Ontario, d'un côté, et n'importe quel Etat de la république américaine de l'autre, je crois que cette comparaison serait tout à notre avantage. Examinons le côté financier d'une comparaison entre un Etat de l'Union et le Canada. Les charges que la mise à exécution du projet du gouvernement imposera aux contribuables de ce pays ont de quoi effrayer. Jusqu'à présent, on n'a parlé que du coût du matériel roulant, et je dis que si le Canada entreprend de construire cette ligne il nous faudra dépenser, au bas mot, 150 millions de piastres. On me dit que le coût moyen, par mille, de la section est sera de $40,000 pour la construction seulement. Cela m'a été affirmé par des personnes qui ont une grande expérience dans la construction des chemins de fer, non seulement au Canada, mais aussi aux Etats-Unis. Si nous sommes justifiables de contracter une dette de $2,210,000,000, les Etats-Unis, par le même raisonnement, devraient avoir contracté une dette, pour leurs chemins de fer seulement, 14 fois plus considérable, soit une dette de $2,210,000,000, c'est-à-dire, une somme presque égale à la plus forte dette de guerre que les Etats-Unis aient jamais contractée. Une semblable proposition suffirait pour stupéfier, même un peuple aussi généreux que celui qui habite les Etats-Unis d'Amérique. Et si elle est de nature à stupéfier les Etats-Unis, quel effet doit-elle avoir sur la faible population du Canada ?

Poussons un peu plus loin cette comparaison. La proportion, per capita, des chemins de fer au Canada est plus grande qu'aux

Etats-Unis, même sans tenir compte de cette nouvelle ligne transcontinentale. Avec une population de 78 millions d'habitants, les Etats-Unis possèdent 202,000 milles de chemin de fer. Avec une population de 5,000,000, le Canada en possède 19,000 milles. Pour rendre la proportion égale, le Canada ne devrait en avoir que 14,000 milles. En d'autres termes, nous avons aujourd'hui, proportion gardée, 5,000 milles de chemin de fer de plus que les Etats-Unis dont on vante tant les progrès et l'esprit d'entreprise.

Si le Canada n'a pas à craindre la comparaison avec les Etat-Unis sous le rapport du développement des chemins de fer, il ne la craint pas, non plus, sous d'autres rapports. Proportion gardée, nous avons une plus grande étendue de terrain cultivée, et nous produisons plus que les Etats-Unis. Il en est de même dans les industries. Nos revenus sont plus considérables en proportion de notre population, que ceux des Etats-Unis. Je ne permettrai donc pas, M. l'Orateur, qu'on se serve des Etats-Unis pour déprécier le Canada. Au contraire, je me fais toujours un point d'orgueil de citer le Canada en exemple, non seulement aux Etats-Unis, mais sur tout le continent américain.

Il suffit de jeter les yeux sur une carte des anciennes provinces du Canada, ou de consulter la statistique, pour constater qu'elles sont sillonnées en tous sens par des chemins de fer, jusqu'au port de Québec. Prenons aussi en considération nos cours d'eau et nos systèmes de canaux, sans oublier qu'il s'en construit de nouveaux dans la province d'Ontario, et qu'il y en a d'autres en vue. Je veux parler plus particulièrement de la construction du canal de la vallée de la Trent, au sujet duquel des sommes considérables ont déjà été dépensées, dans le but d'amener les produits de l'ouest par la route du Saint-Laurent. Je veux parler aussi du projet exposé dans cette Chambre par l'honorable député de la division Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte) : il s'agit de construire une route navigable par la rivière des Français, le Nipissing et la rivière Ottawa, ce qui augmenterait considérablement nos moyens de transport.

Permettez-moi de dire un mot des progrès accomplis dans la construction des chemins de fer et canaux dans les anciennes provinces. Je tiens à faire cette démonstration, car elle nous aidera à trouver la meilleure solution de ce grand problème.

D'après la statistique officielle, Ontario possède actuellement 7,139 milles de chemin de fer, Québec, 3,445 milles, le Nouveau-Brunswick, 1,444 milles et la Nouvelle-Ecosse, 1,051 milles, ce qui fait un grand total, pour les anciennes provinces, de 13,079 milles. Ces chemins de fer sont construits de manière à rayonner dans toutes les directions et la plupart ont des correspondances directes avec les cours d'eau navigables. Je dirai un mot aussi de nos canaux, et plus particulièrement du système de canaux du Saint-Laurent. Je vois par l'" Annuaire statistique " que nous avons le canal Lachine dont la longueur est de 8½ milles, le canal Soulanges, 14 milles ; le canal Cornwall, 11 milles ; le canal Farren's Point, 1 mille ; le canal du Rapide Plat, 3⅜ milles ; le canal des Galops, 7⅛ milles ; le canal Welland, 26¾ milles et le canal Sault Sainte-Marie, 1⅛ milles, soit un total de plus de 52 milles de canaux.

Pour aider à la construction de ses chemins de fer, le Canada a contribué $52,831,830 depuis qu'a été adoptée la politique des subventions aux chemins de fer, en 1883, et pour la construction de ses canaux, le Canada a déjà dépensé $83,000,000, soit une dépense pour les chemins de fer et canaux, dans les anciennes provinces, de $135,831,030. Cela ne comprend pas la construction de l'Intercolonial ni de ses embranchements. Cette dépense est assurément énorme, mais il faut y ajouter encore plusieurs millions souscrits par des particuliers et par les gouvernements provinciaux. Il est presque impossible de se faire une idée de l'énormité de cette dépense. A ce propos, permettez-moi de demander pourquoi tout cet argent a été dépensé. Les conditions existantes dans Ontario, dans la province de Québec ou dans les provinces maritimes exigeaient-elles une aussi forte dépense ? Non, mais cet argent a été engagé dans les chemins de fer et les canaux du pays par le gouvernement et par les capitalistes canadiens et étrangers, parce que l'on prévoyait les progrès énormes qui devaient s'accomplir dans l'ouest du Canada, et qu'on aurait besoin de chemins de fer et de canaux dans les anciennes provinces pour transporter le trafic et empêcher cet encombrement que l'on dit exister aujourd'hui au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest par suite de l'insuffisance des moyens de communication. Les prévisions du gouvernement et les prévisions des capitalistes qui ont engagé des millions de dollars dans ces entreprises se sont réalisées ; nous constatons aujourd'hui que ces hommes avaient bien auguré de l'avenir quand ils consacraient des sommes énormes à la construction de réseaux de chemins de fer et d'un système de canaux dans les anciennes provinces du Canada.

Mais à peine les espérances des capitalistes et du gouvernement se sont-elles réalisées, que le gouvernement signe un contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique, et si le projet qui nous est actuellement soumis est mis à exécution, tous les efforts des capitalistes et des gouvernements précédents, qui ont consacré toutes leurs énergies à doter le pays de ces moyens de transport, auront été inutiles. Les honorables députés de la droite veulent construire un nouveau réseau par lequel tout le trafic qui, dans les circonstances actuelles, devrait passer par les anciennes provinces, sera détourné de sa voie naturelle et légitime, pour aller passer par les solitudes au nord d'Ontario et de Québec, et les millions qui ont été dépensés pour la construction et l'amélioration des chemins de fer et des canaux dans les ancien-

nes provinces, resteront improductifs, et ceux qui ont mis leurs capitaux dans ces entreprises s'arrangeront comme ils le pourront.

Le gouvernement—ce gouvernement d'affaires comme il aime à s'intituler—se dispose à dépenser au moins $150,000,000 pour rendre inutile tout ce que l'Etat et l'initiative privée ont réussi à faire depuis des années. Il y a une autre question qui devrait peser d'un grand poids sur les décisions du gouvernement dans cette affaire. Il y a à peine quelques semaines que l'honorable ministre des Finances a prononcé son discours sur le budget. Dans ce discours, il annonçait à la Chambre et au pays, à son de trompe, que le gouvernement se proposait de faire de grandes choses pour le développement et le progrès du pays. Une de ces choses qui devait contribuer considérablement à la prospérité du Canada, c'était l'abolition des droits de passage sur les canaux. Le 16 avril dernier (page 1470 des "Débats") l'honorable ministre des Finances disait :

> Le Canada a déjà dépensé beaucoup d'argent à construire des canaux et à améliorer nos cours d'eau depuis les grands lacs jusqu'à la mer, par voie du fleuve Saint-Laurent. Il y a quelques années, ces canaux n'avaient que peu de profondeur. Il fut jugé bon de les agrandir et de les creuser, ce qui a entraîné des dépenses considérables. Le réseau de nos canaux est maintenant à peu près complet, et nous nous reposons sur ces canaux ainsi que sur les chemins de fer pour le transport de l'énorme volume du trafic entre l'ouest et l'est du Canada. Ceux qui s'intéressent de près au fonctionnement de nos canaux sont tout naturellement désireux qu'il y ait, pour ces canaux, le moins d'obstacles possible, et qu'on facilite de toutes manières le transport de nos produits par ces canaux jusqu'à Montréal et aux autres ports de mer. Une délégation, composée d'un grand nombre de personnes intéressées à ce trafic, s'est rencontrée récemment avec le gouvernement, et a fait de vives instances pour que, dans le but de développer nos affaires davantage, les droits de péage fussent abolis et pour que toutes nos eaux intérieures fussent aussi libres que l'est l'océan.
>
> Le gouvernement a fait une étude attentive de ces considérations. Il peut sembler douteux que les droits de péage soient assez élevés pour constituer un obstacle sérieux au tarif.
>
> Je le répète, nous allons faire un essai de cela. Nous espérons que les espérances qu'on fonde sur cette abolition, se réaliseront, et nous nous réservons notre droit d'agir dans deux ans comme bon nous l'entendrons. Nous croyons que cet essai est bien tout ce qu'on peut nous demander de faire à ce sujet, et nous prenons cette initiative avec l'espoir que nos grands cours d'eau vont pouvoir servir au transport du trafic pour lequel la nature les a destinés.

Après avoir fait une pareille déclaration le 16 avril dernier, quelle excuse a-t-il à donner pour favoriser un projet qui aura pour résultat, si les espérances du gouvernement se réalisent, de détourner un trafic qu'il dit légitimement appartenir aux chemins de fer et aux canaux des anciennes provinces, et le diriger à travers les solitudes du nord d'Ontario et de Québec, et détruire ainsi un projet par l'autre ?

Le Canadien du Pacifique et le Canadian Northern ont répondu aux besoins de notre Nord-Ouest. Ces deux compagnies ont construit de vastes réseaux, ont augmenté leur outillage, ont amélioré leurs lignes, ont construit des enbranchements et ont fait tout ce qui dépendait d'elles pour répondre aux exigences du trafic. Non seulement ces deux compagnies étaient intéressées à cette question, mais nous avons vu aussi le Trans-Canada nous soumettre un projet qui était approuvé par une grande partie de la population. Le Canada-Atlantique et le Grand Tronc ont aussi compris les exigences de la situation, mais ce n'est qu'après que toutes ces compagnies, que tous ces intérêts combinés eussent insisté auprès du gouvernement, que ce dernier s'est décidé à agir. La première proposition du Grand-Tronc-Pacifique aurait reçu, je crois, l'approbation de tous les contribuables de ce pays. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, connaissant les besoins de l'ouest et du Nord-Ouest, ne s'est pas lancée dans cette entreprise sans avoir bien étudié la situation. Je suis convaincu qu'avec les spécialistes distingués qu'elle a à son service, qu'avec tous les moyens dont elle dispose pour se renseigner, elle n'est pas venue s'adresser au gouvernement sans avoir bien étudié la question et sans avoir pris ses mesures pour construire un chemin qui serait utile à l'ouest et au Nord-Ouest, mais qui serait aussi une bonne affaire pour la compagnie. Sa première idée n'était pas de construire une ligne transcontinentale d'un océan à l'autre. Après s'être renseignée sur les besoins de l'ouest, et sur la possibilité de construire une ligne qui lui rapporterait des bénéfices, elle est venue proposer au gouvernement de construire un chemin de fer partant de l'océan Pacifique et allant jusqu'à North-Bay. Je suis convaincu que le Grand-Tronc-Pacifique avait compris qu'en construisant une ligne à travers le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, il s'assurerait un trafic qui alimenterait le réseau qu'il possède déjà dans Ontario et Québec, tout en utilisant comme auxiliaire, notre magnifique système de canaux. Je ne doute pas que la compagnie avait compris qu'en amenant sa ligne jusqu'à North-Bay elle pourrait faire une vive concurrence à toutes les autres compagnies de transport.

Si la première proposition du Grand-Tronc-Pacifique avait été acceptée, cet énorme trafic aurait continué à passer à travers les parties peuplées d'Ontario et de Québec et, comme le disait le ministre des Finances dans son discours sur le budget, elle aurait conservé à ces anciennes provinces, un trafic qui leur appartient légitimement. De plus, cette première proposition du Grand-Tronc-Pacifique aurait été d'une valeur inappréciable pour la population de l'ouest du Nord-Ouest, en ce sens, que la nouvelle ligne aurait fait concurrence aux chemins de fer déjà

établis et aurait permis aux cultivateurs de ces régions d'expédier leurs produits avec beaucoup plus de rapidité, dans un avenir beaucoup plus rapproché.

Le gouvernement avait là une occasion comme il ne s'en présentera peut-être jamais, d'appliquer le remède à l'endroit où le mal se faisait sentir. En supposant que le premier projet du Grand-Tronc-Pacifique n'était pas suffisant pour aplanir toutes les difficultés, le gouvernement n'était pas nécessairement tenu d'entreprendre la construction d'un chemin de fer transcontinental. Il aurait pu et il aurait dû aider au Grand Tronc à pénétrer dans le Nord-Ouest à des conditions favorables. Il aurait pu et il aurait dû encourager le Grand Tronc à construire cette ligne principale à travers les provinces de l'ouest, ainsi que des embranchements au nord et au sud, pour l'avantage de ceux qui iront coloniser cette partie des Territoires.

Si cela n'avait pas suffi encore pour répondre à tous les besoins, le gouvernement pouvait choisir une autre alternative qui n'aurait pas nécessité une dépense de centaines de millions de dollars et n'aurait pas chargé le Canada d'une dette dont les effets se feront longtemps sentir. Nous avons actuellement, entre Winnipeg et Port-Arthur et Fort-William, deux chemins de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le "Canadian Northern". Le gouvernement aurait pu dire à ces deux compagnies ; nous allons vous aider à doubler votre voie, à la quadrupler même, si c'est nécessaire, entre Winnipeg et Port-Arthur et Fort-William, et à obtenir des permis de circulation pour les autres compagnies. C'est le seul endroit dans tout le réseau où l'encombrement se fasse sentir, et en adoptant ce plan le gouvernement répondait à tous les besoin du Nord-Ouest. Ce projet, à mon sens, comporte de nombreux avantages : il donnerait un secours immédiat ou presque immédiat à la population de l'ouest et c'est ce qu'elle demande ; elle ne veut pas d'un projet qui ne lui sera utile que dans 5 ou 7 ans. Elle veut que le gouvernement trouve un moyen de venir à son secours sans retard.

Examinons un instant le projet du gouvernement au point de vue de l'utilité qu'il aura pour le Nord-Ouest. Si le Nord-Ouest ne doit pas attendre d'autres avantages que ceux qu'il retirera de ce projet, dont l'exécution prendra de 5 à 7 ans, que feront en attendant, les colons de ces vastes régions ? L'encombrement qui existait dans ce pays et dont on s'est plaint si amèrement en 1902, ne pourra que se faire sentir avec plus de force en 1903, et avec le nombre considérable d'immigrants qui se sont fixés dans ce pays cette année et qui nous arriveront d'année en année, il y aura certainement un encombrement très sérieux entre 1903 et 1908, et je demande au gouvernement ce qu'il fera dans cet intervalle. Il n'y a qu'une conclusion à tirer : ou cette population devra cesser de produire des récoltes comme celles qu'elle produit depuis deux ans, ou elle devra sacrifier ses produits parce que le gouvernement d'affaires que nous avons, aura refusé de nous venir en aide.

Depuis le commencement de ce débat on a répété à satiété la fameuse phrase de l'honorable premier ministre : "Ce n'est pas le moment de délibérer, mais d'agir." Mais en même temps le premier ministre et ses collègues nous soumettent un projet et leurs partisans approuvent un projet dont l'exécution prendra 5 ans—quelques-uns disent avec raison, je crois, 7 ans—et la population du Nord-Ouest, pendant tout ce temps-là, n'aura aucun secours à attendre.

Le grand avantage du projet soumis par le chef de l'opposition, sa supériorité sur le projet du gouvernement, c'est qu'il viendra immédiatement en aide à la population du Nord-Ouest et ne nécessitera pas la dépense de millions de dollars ; il ne nuira pas non plus aux chemins de fer déjà construits et ne rendra pas inutile notre système de canaux. Le gouvernement prétend avoir adopté une politique d'urgence, mais je dis que c'est plutôt une politique dilatoire qui ne peut avoir d'autres conséquences que de chasser des colons du Nord-Ouest, et de désappointer les autres.

Puisque j'en suis sur cette question, permettez-moi, M. l'Orateur, de citer un article du Telegram de Winnipeg, de samedi, le 22 août. C'est le récit d'une entrevue avec un libéral bien connu, qui aussi un commerçant de gros important de Winnipeg, M. Alexander Macdonald. Parlant de cette question, le journal rapporte que M. Macdonald s'est exprimé comme suit :

Il ne peut y avoir deux opinions sur ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. C'est le plus mauvais qui ait encore été proposé, et personne ne le sait mieux que ceux qui l'on conçu et que ceux qui l'appuient, tant dans le parlement qu'en dehors du parlement. Tout le monde accueillera avec plaisir le Grand-Tronc-Pacifique, ou tout autre chemin de fer qui sera construit dans nos fertiles prairies et qui fera cesser l'encombrement qui existe actuellement dans le transport des marchandises et des voyageurs. Si nous avions une demi-douzaine de chemins de fer, nous aurions un meilleur service, mais les taux resteraient les mêmes, et ils sont actuellement assez élevés pour rapporter 6 pour 100 sur trois fois le capital qu'ils ont coûté. Il n'y a pas à nier que ce fut une grande erreur de donner le Canadien du Pacifique à une compagnie comme l'ont démontré, dans le temps, les ministres actuels. Cependant, il y avait une excuse pour l'erreur commise dans le cas du Canadien du Pacifique. Mais il ne peut pas y en avoir dans le cas du chemin de fer du Crow's Nest, du Yukon, et du Canadian Northern. Il y en a beaucoup moins pour excuser le coût du Grand-Tronc-Pacifique. Dans cet arrangement on admet le principe de la propriété de l'Etat, mais le chemin ou plutôt le peuple qui l'aura construit, sera livré, pieds et poings liés, à une compagnie pendant 50 ans. Le gouvernement dit, il est vrai, qu'il aura un permis de circulation et le contrôle des taux sur le Grand-Tronc-Pacifique. C'est toujours la

vieille histoire. Nous devions aussi avoir cela, lorsqu'il s'est agi du Canadian Northern. Cependant les taux sont plus élevés que jamais pour tous les endroits de la Koutanie. On disait que les Américains accapareraient tout le trafic du Yukon, si ce projet n'était pas mis à exécution. Il ne l'a pas été, et cependant notre trafic dans cette direction va en augmentant. On nous disait que le gouvernement réglementerait les taux et aurait un permis de circulation sur le Canadian Northern, lorsqu'il s'agissait de lui donner des millions de dollars et des millions d'acres de terre. Si nous avions cela nous n'aurions pas besoin aujourd'hui de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, projet si grand et cependant si peu acceptable, qu'il a été nécessaire d'amener sir Wilfrid Laurier lui-même à leur rescousse. Levant les bras en l'air il s'est écrié " Fasse le Ciel que nous n'arrivions pas trop tard ! " Quelle comédie.

N'approuvez-vous pas le projet dans son ensemble ?

Non. Au contraire, il est tellement mauvais, que je ne crois pas que ce chemin soit jamais construit, et si on le construit, il n'aura que très peu ou pas d'avantages pour l'ouest, car il n'atteindra Winnipeg que dans plusieurs années d'ici. Il passera au nord des centres commerciaux d'Ontario et de Québec et loin du débouché naturel de ce vaste territoire—nos grands lacs. Quant à ce qu'il coûtera, personne ne le sait et personne ne s'en inquiète. C'est le peuple qui payera et ce sont les auteurs et leurs amis qui en retireront les bénéfices.

Vous parlez de la section-est ?

Oui. Rendu à Winnipeg, où il y a plus de trafic que trois chemins n'en peuvent transporter et où les taux sont exorbitants, on remet tout aux auteurs du projet, et le gouvernement garantit les obligations pour une somme au moins égale au coût du chemin, et il permet à la compagnie d'émettre des obligations et des actions pour deux fois la valeur du chemin. C'est ici que les accapareurs feront leurs bénéfices et c'est ici que le colon aura à payer. Il faut bien que le pauvre actionnaire touche ses intérêts et le colon devra payer, même s'il faut pour cela qu'il se prive lui et sa famille des choses nécessaires, et on ne permettra jamais que les moyens employés par les spéculateurs soient exposés au grand jour, car ces hommes recherchent les honneurs.

Que conseilleriez-vous pour résoudre la question des transport ?

Si le gouvernement peut contrôler les taux et avoir un permis de circulation sur le Canadian-Northern, qu'il exerce ses droits, et puisque le Grand-Tronc-Pacifique est maintenant relié aux grands lacs à différents endroits, et qu'il a des correspondances avec ses bateaux, on pourrait arriver jusqu'à Winnipeg et dans l'ouest, cet automne même, et donner ainsi aux cultivateurs les facilités de transport qui leur manquent. Mais nous perdons notre temps à discuter cette question. Ce n'est pas des intérêts du pays que le gouvernement s'occupe. Il n'a en vue que son propre intérêt et l'intérêt de ceux qui ont imaginé ce projet. Il n'y a qu'une solution possible à cette grande question des transports, et cette solution, c'est de construire un chemin de fer qui sera possédé et exploité par le peuple et pour le peuple, et le gouvernement le sait bien. De plus, le contrat devrait être soumis au peuple, et si on fait cela, je suis certain que le gouvernement aura encore moins de partisans dans le Manitoba qu'il n'en a eu, à la dernière élection, et cependant il n'en a eu qu'un seul, qui a été élu par la voie prépondérante du président de l'élection.

Pendant que le gouvernement avait une occasion aussi favorable que celle que lui offrait la première proposition du Grand-Tronc-Pacifique, dans sa sagesse, il a jugé à propos de joindre à ce projet la section de l'est, sous prétexte d'en faire une ligne transcontinentale, entièrement construite sur le territoire canadien. Pour excuser la construction de ce chemin de fer à travers le nord des provinces d'Ontario et de Québec, le gouvernement a prétendu qu'il ouvrirait à la colonisation de grandes étendues de terrain dans ces deux provinces. Je ne crois pas ces raisons suffisantes pour imposer au peuple d'aussi lourdes obligations. A mon point de vue, le développement d'Ontario, de Québec, et des provinces maritimes, concerne plutôt les gouvernements provinciaux. Chacune de ces provinces possède ses propres terres de la Couronne, et peut s'en servir pour aider à la construction des chemins de fer ou pour d'autres travaux d'amélioration, de sorte que cette question pourrait être laissée aux provinces. Naturellement, je ne demande pas que cette règle soit appliquée aux Territoires du Nord-Ouest. Elle ne s'applique qu'aux parties du Canada qui jouissent de l'autonomie provinciale, et par conséquent ne concerne pas les territoires.

L'adoption de ce principe n'empêcherait pas le gouvernement fédéral d'accorder de l'aide dans les cas où il serait juste et expédient de le faire, et notamment lorsqu'il s'agissait de favoriser le développement de l'ensemble du Canada. Les amis du gouvernement ont déclaré que la construction de ce chemin de fer à travers le nord de l'Ontario et de Québec aurait l'effet de favoriser la colonisation et l'établissement de cette région : en réponse, je n'hésite pas à dire que si l'on appliquait une somme égale à l'établissement de moyens de communication rapides et suivis, par terre et par eau entre les parties colonisées et celles encore inoccupées de ces provinces, leur développement et leur peuplement se feraient d'une manière beaucoup plus prompte et satisfaisante que par le moyen du projet en délibération. Quant à la section de l'est de ce chemin, je ne pense pas pouvoir ajouter grand'chose à ce qui a déjà été si bien dit par le chef de l'opposition. Je partage entièrement l'opinion qu'il a exprimée au sujet du parallélisme des lignes : s'il faut construire une ligne parallèle à l'Intercolonial à travers la province du Nouveau-Brunswick, ou de Lévis à Moncton, que cette ligne soit rattachée à l'Intercolonial. Qu'elle fasse partie du chemin de fer construit par le peuple, qu'elle soit la propriété du peuple, et comme mon leader l'a dit, qu'elle soit exploitée au profit du peuple.

Je me suis abstenu de discuter les termes ou conditions particulières du contrat à l'étude, parce que m'étant persuadé que le

projet, dans son ensemble, n'est pas acceptable, n'est pas à l'avantage du pays, j'ai pensé que c'était gaspiler le temps que d'en discuter les dispositions en détail. On me permettra, toutefois, de signaler un caractère particulier de ce contrat passé entre le gouvernement et cette grande compagnie de chemin de fer. Si j'omets de discuter les termes du contrat, ce n'est pas que je ne les aie étudiés ; au contraire, je les ai examinés avec le plus grand soin et avec toute la pénétration que j'ai pu y mettre. Or, le caractère du contrat que je désire signaler, c'est qu'il renferme un tel nombre de " si " et de " mais," et de conditions, qu'on peut en faire tout ce qu'on veut.

Ainsi, en parcourant le bill, je vois que le chemin doit être construit dans le laps de cinq ans—si c'est possible. Je vois que trois pour cent d'intérêt devra être payé sur le prix de construction de la section de l'est, après sept ans,—si les recettes sont suffisantes. Je vois que le trafic devra être dirigé sur les ports canadiens—si les expéditeurs n'en décident autrement. Je vois que les matériaux pour la construction et l'exploition de ce chemin de fer devront être achetés au Canada—s'ils y sont produits—s'ils y sont en quantités suffisantes—s'ils y sont de la qualité voulue— s'ils peuvent y être obtenus à aussi bon compte que n'importe où ailleurs, —s'ils peuvent y être obtenus à des conditions aussi favorables.

La politique soumise par le chef de l'opposition en remplacement du projet du gouvernement, et à laquelle je donne cordialement mon appui, est large, définie, convaincante, et par-dessus tout partiotique. Bien que cette politique ait été annoncée à la Chambre, par mon chef respecté, il y a plusieurs jours, c'est à peine si la droite y a fait allusion depuis. On dirait que le sentiment très vif de développement et de progrès national qui se dégage de cet admirable discours impose silence aux adversaires. Je ne m'étonne pas que les membres de la droite n'aient pas eu le courage d'attaquer la polititique préconisée par l'honorable leader de l'opposition. Mais je m'étonne de ce qu'à l'exception d'un seul (qui a parlé d'avance) aucun membre du cabinet, aucun partisan du gouvernement n'ait eu le courage, considérant les raisons qui ont été avancées à l'appui de cette politique, de secouer, pour ainsi dire, les chaînes de son allégeance politique, et d'affirmer son indépendance en se déclarant favorable au projet du chef de l'opposition. Ce projet donne au peuple la clef de tout le problème des transports et lui assure la réglementation des tarifs au profit et à l'avantage de tous. Cette politique va remédier d'une manière immédiate et permanente à la congestion du trafic dans l'ouest, tandis que le projet du gouvernement remet à cinquante ans toute tentative même de contrôler la situation. Le projet du gouvernement est destiné à avoir un effet préjudiciable sur les réseaux de chemin de fer existants dans nos anciennes provinces, et un effet des plus désastreux sur nos voies navigables, améliorées, comme je le disais, au prix de millions de dollars. En effet, il doit détourner le trafic qui dans l'ordre naturel s'engagerait dans ces voies à l'avantage des provinces traversées par ces chemins de fer et ces canaux. D'autre part, ce projet du gouvernement n'accorde pas de soulagement immédiat à l'ouest, et remet à cinq ans, peut-être à sept, toute possibilité de soulagement pour cette région. Quant à la politique préconisée par l'honorable leader de l'opposition, je prierai la Chambre de prêter l'oreille à quelques commentaires faits par certains journaux en vue. Voici, d'abord, ce que dit un journal libéral, le " Globe " de Saint-Jean :

Le discours du chef de l'opposition en est un auquel la droite ne saurait guère trouver à redire.

Le " Witness," de Montréal, un journal des plus favorablement disposés pour le premier ministre, s'exprime ainsi :

M. Borden, le chef du parti conservateur, a exécuté le grand acte de sa vie en prononçant son grand discours contre le projet du Grand-Tronc-Pacifique, et en proposant d'y substituer la politique que nous avons tant préconisée, de développer le plus possible les moyens de communication entre les lacs et la mer, ainsi qu'entre la zone des céréales et les lacs. Il est entré dans les détails et a préconisé la politique Blair de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Fort-William, et d'utiliser cette ligne, susceptible de servir au transport de dix fois plus de trafic, comme d'une grande voie commune pour le trafic sans transbordement de tous les chemins de fer des prairies de l'ouest à l'océan.

Le " Herald," de Montréal, en discutant le projet du chef de l'opposition, observe :

M. Borden, a tout événement, remplit le premier devoir d'un chef d'opposition, dans les circonstances, en soumettant un contre-projet, et qui présente, il serait oiseux de le nier, ses bons côtés.

Le " Herald " est le journal du ministre de l'Agriculture. L' " Evening Journal," d'Ottawa, qui se dit indépendant, mais dont les tendances ministérielles sont bien connues, s'exprime ainsi :

M. Borden voudrait que le peuple canadien eût le contrôle immédiat de la voie d'écoulement du pays de l'ouest, tandis que le gouvernement libéral ne nous en assure le contrôle que dans cinquante ans d'ici.

M. Borden dit en substance Ayons sur le champ—la chose est possible—un chemin de l'Etat depuis Halifax jusqu'à Port-Arthur, à la tête des grands lacs. Assurons-nous—la chose est encore possible—le contrôle immédiat des privilèges de circulation depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg ; et à Winnipeg, offrons des conditions faciles de transport vers l'est à tous les chemins de fer de l'ouest, disposés et en mesure, dans de bonnes conditions et en tout temps, si on le désire, de porter un chemin du gouvernement tout à travers le continent.

L'article du journal se termine ainsi :

En somme, si nous ne nous trompons pas, M. Borden propose l'établissement immédiat

d'un régime de propriété publique qui assurerait à notre peuple sur le champ et pour toujours la haute main sur le trafic et les tarifs de transport au Canada. D'un autre côté le gouvernement libéral, semble-t-il, présente un projet de chemin de fer qui de cinquante ans ne donnera rien au peuple, si ce n'est certains avantages locaux, le long d'une route en grande partie déserte ; et qui en outre, entretemps, devra inévitablement entraver le prompt redressement des griefs relatifs aux transports que nous pourrions obtenir par le moyen de quelque autre initiative de l'Etat.

Mais, M. l'Orateur, je ne me considère pas tenu de ne citer que des journaux amis du gouvernement. Il est bien reconnu que la presse du pays, qu'elle soit libérale ou conservatrice, représente les opinions du peuple, et d'autre part contribue à former l'opinion publique au Canada.

Le " Mail and Empire ", journal conservateur, termine en la manière suivante son article sur le contre-projet soumis par le leader de l'opposition : .

M. Borden a fait valoir une politique vraiment nationale sur ce grand sujet. Il voudrait prolonger le Grand Tronc dans l'ouest et ouvrir de nouveaux territoires là-bas. Il va nous donner trois lignes transcontinentales au lieu de deux. Il va nous rendre indépendants du privilège de transit. Il va conserver l'Intercolonial et diriger le trafic du Canada, par des voies canadiennes, vers des ports canadiens. Le tout sera effectué sans hypothéquer le pays à jamais. Cette solution est la plus sage que l'on pût trouver. Elle favorise le développement du pays, l'abaissement des taux, l'accroissement des affaires pour nos négociants et nos manufacturiers, l'augmentation du trafic pour les ports canadiens et le succès de toutes les entreprises canadiennes. Elle évite le gaspillage et l'éparpillement de nos forces, et s'harmonise avec la grande politique de l'établissement du Canada.

Qu'on me permettre d'avancer d'un pas vers l'ouest et de citer le "Herald" d'Hamilton :

M. Borden a pris sur la question des transports une attitude plus hardie qu'aucun autre chef de parti au Canada. Il s'est lié, et, comme chef du parti conservateur, il a lié son parti, au principe de la propriété et de la gestion publiques d'un grand réseau de chemin de fer transcontinental. Son discours a soulevé et nettement défini une grande ligne de division entre les deux partis politiques. Ç'a été, par conséquent, un des discours les plus mémorables qui aient jamais été prononcés au parlement.

Je m'enfonce encore plus loin dans l'ouest et je cite un journal de Winnipeg. J'ai déjà cité les opinions de quelques libéraux en vue de Winnipeg, reproduites dans le " Telegram ", de cette ville ; voici, maintenant, ce que dit le " Telegram ", de Winnipeg, lui-même, journal conservateur :

Le grand discours prononcé par M. Borden, hier soir, au parlement, révèle au peuple canadien, pour la première fois, toute l'habileté politique du leader de l'opposition. Ceux qui connaissent M. Borden personnellement savaient qu'il est le digne successeur des grands chefs du parti conservateur. Tous les Canadiens le savent aujourd'hui. Est-il nécessaire de dire que les conservateurs de l'ouest vont se réjouir de la politique saine, habile, courageuse et franchement patriotique qu'il a annoncée ? et non seulement les conservateurs s'en réjouiront, mais avec eux tout l'ouest, à l'exception de ceux qui ont le malheur d'être inextricablement engagés dans la trame des organisations libérales.

Le Canada, d'un océan à l'autre, nous en avons la certitude, approuvera la grande politique nationale de chemin de fer, politique d'unification et de création, annoncée par le chef conservateur.

Qu'on me permette de citer le compte rendu d'une entrevue d'un reporter de journal avec M. Roblin, premier ministre du Manitoba, qui récemment est sorti victorieux des élections. Les électeurs de cette province ont, à une très forte majorité, donné leur assentiment non seulement à la politique générale de son gouvernement, mais aussi à sa politique de chemin de fer, préconisée d'une extrémité à l'autre de la province.

L'entrevue eut lieu le 19 août :

Questionné quant à l'opinion dans Ontario au sujet du projet du Grand-Tronc-Pacifique, M. Roblin répondit : L'opinion dans Ontario, autant que j'ai pu en juger, est opposée à ce que le gouvernement construise le chemin et en fasse don ensuite sans obtenir en retour pour le peuple aucun avantage pratique ou notable. Même les gens de l'est semblent croire qu'il n'y a aucune garantie que le Grand Tronc exploite le chemin de Winnipeg à Moncton, à moins que ce ne soit de son intérêt évident de le faire.

Le gouvernement se propose de construire un chemin de fer de Moncton à Winnipeg, au nord de la ligne de faîte, à travers un pays au sujet duquel, de l'aveu de Laurier et de tous les autres membres du cabinet, on n'a pas encore de données exactes. Cette circonstance paraît avoir fait naître un doute dans les esprits quant aux intentions des promoteurs de l'entreprise, surtout lorsqu'on se rappelle qu'en vertu d'une des dispositions du bill, l'Exécutif est autorisé à suspendre les travaux jusqu'à la rentrée des Chambres.

Pour ne pas négliger ce grand ami du gouvernement, le sénateur McMullen, je me permets de citer quelques observations faites par lui au Sénat, sur cette question :

Dans son opinion, l'accroissement de la population dans le Nord-Ouest et le désir de ne pas perdre le trafic qui se développe en conséquence justifieraient la construction de cette ligne. D'autre part, il était d'avis que la plus grande quantité des grains passerait par les canaux.

Pour conclure, M. l'Orateur, ce n'a été nullement mon intention de dénigrer le projet soumis par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, lorsqu'elle se présenta d'abord devant le gouvernement avec une mesure en vue de favoriser l'ouest canadien et le nord-ouest de cette province, en même temps que de s'avantager elle-même. Je ne m'oppose pas, je ne me suis jamais opposé, à ce qu'une aide raisonnable fût accordée par l'Etat à la construction d'une ligne de chemin de fer, comme cette compagnie voulait construire. C'était même, à

mon avis, le devoir du gouvernement d'accorder cette aide, et il aurait dû profiter de l'occasion qui s'offrit à lui alors. Il regrettera d'avoir greffé sur ce projet primitif des conditions qui vont rendre l'exploitation de ce chemin de fer peu profitable pour la Campagnie du Grand-Tronc-Pacifique et peu avantageuse pour la population de notre pays. Je ne m'oppose pas au projet du Grand-Tronc-Pacifique, mais je ne veux pas du projet soumis par le gouvernement, surtout de cette partie se rapportant à la division de l'est, qui ne sera d'aucun avantage pour le pays, qui, au contraire, lui sera dommageable. Je n'en veux pas, parce que ce projet va nuire aux chemins de fer déjà établis dans les anciennes provinces, parce qu'il va ruiner ou gêner les entreprises de navigation fluviale de notre pays ; parce qu'il retarde d'au moins cinq ans l'établissement d'un nouveau service pour l'ouest ; parce qu'il retarde d'au moins cinquante ans toute tentative même d'une solution du problème des transports par l'Etat ; et parce qu'il impose au pays un fardeau, sans nécessité, et au détriment des intérêts canadiens. J'appuie, au contraire, la politique préconisée par l'honorable chef de l'opposition, parce qu'elle ne soulève pas ces objections, ne prétexte pas les avantages que j'ai signalés dans le projet du gouvernement. J'appuie la politique de l'honorable chef de l'opposition, parce que, de même que le parti conservateur du Canada a établi la politique douanière nationale du pays, le chef respecté de l'opposition d'aujourd'hui a inauguré une politique nationale des chemins de fer au Canada ; et j'appuie cette politique, parce qu'elle en est une de conservation et de développement, par opposition à une politique de gaspillage et de perte nationale.

Le MINISTRE DU COMMERCE : M. l'Orateur, à ce point du débat, ce serait simplement perdre le temps que de m'engager dans une longue discussion de l'aspect financier ou de l'aspect commercial de la question, d'autant plus que ces aspects ont été traités déjà, et d'une manière admirable par mon honorable ami le ministre des Finances et mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, aussi bien que par nombre d'autres membres de la droite. Dans la présente circonstance, je désire particulièrement présenter à la Chambre et au pays quelques observations relativement à la politique générale suivie naguère sur cette question par le parti libéral, et relativement aussi aux mérites de la politique générale que les chefs de ce même parti ont maintenant l'honneur de proposer à la considération de la Chambre et du pays. Voilà exactement trente-deux ans, presque à un jour près, que la question d'un chemin de fer transcontinental fut proposée pour la première fois en cette Chambre à la considération du peuple. Probablement que de ceux qui prirent part alors au débat, il en reste à ce moment, dans les deux Chambres du parlement, moins que je n'en puis compter sur les cinq doigts de la main ; et considérant que nous n'avions pas alors, pour faire le compte rendu des débats, le personnel que nous avons aujourd'hui, il n'est pas étonnant qu'on ignore assez généralement des deux côtés de la Chambre quelle fut la véritable attitude du parti libéral dans cette circonstance et quelle politique il était prêt à recommander, après qu'il eut réussi à renverser le gouvernement de sir John A. Macdonald. Or, M. l'Orateur, j'ai observé dans une certaine presse, et même chez certains de nos propres partisans un peu chancelants, une disposition, que je ne saurais approuver, à reconnaître ou déclarer que le parti libéral a eu tort de critiquer la politique du gouvernement lors de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pour ma part, je déclare que je n'ai pas d'excuses à offrir, de rétractation à faire, à cause de ce que je puis avoir dit en condamnation de la ligne de conduite suivie par le gouvernement conservateur, dans la circonstance. Mon opinion c'est que le parti libéral avait raison alors et que le parti libéral a encore raison aujourd'hui. Je suis prêt, dans ce parlement ou dans les assemblées publiques, devant un auditoire canadien, de Vancouver à Halifax, à maintenir que les événements des dernières sept années, des dernières vingt-cinq années, pour ne pas dire des dernières trente-deux années, ont amplement justifié à tous égard, et justifié de la manière la plus complète, toutes les objections que le parti libéral fit alors à la politique de ses adversaires, ont amplement justifié la politique que la parti libéral était disposé à recommander.

Il n'y a pas très longtemps qu'avec l'approbation des deux partis, nous élevions sur la terrasse du parlement une statue à mon regretté ami, l'honorable Alexander Mackenzie, et ayant ainsi fait, je ne suis pas prêt, le parti libéral, je pense, n'est pas prêt, à déprécier ses talents ou la politique qu'il a suivie. Bien plus, je déclare, comme j'ai le droit de le faire, que si M. Mackenzie désapprouvait et désapprouvait fortement, comme je désapprouvais moi-même, les conditions auxquelles le chemin de fer Canadien du Pacifique fut primitivement construit, lorsqu'il fut devenu ministre d'Etat et premier ministre du Canada, aucun homme n'aurait pu s'appliquer avec plus de diligence, plus de zèle, plus de sincérité que lui, durant son terme d'office, à la tâche qui s'imposait de préparer les voies en faisant faire les études topographiques requises et en construisant le chaînon nécessaire pour relier les deux parties du pays. Et si le chemin de fer Canadien du Pacifique fut construit dans un laps raisonnable de temps après qu'il eut quitté les affaires, ce fut en grande partie, comme les intéressés le reconnaîtront, je pense, par suite de son énergie et de son initiative qu'ils purent mener les travaux à

bonne fin aussi promptement. Je fais la distinction, et je pense que la Chambre et le pays doivent le faire également, entre les hommes qui menèrent à bonne fin l'entreprise du Canadien du Pacifique et les politiciens qui firent le contrat en vertu duquel le chemin fut construit. Il n'est guère possible de louer trop hautement l'énergie et l'initiative manifestées par les uns ; et il n'est guère possible de condamner trop sévèrement la politique à courte-vue qui caractérisa la conduite des autres. Ces messieurs ont dit que le Canadien du Pacifique était une entreprise colossale, et si nous tenons compte des ressources du Canada dans le temps, je suis disposé à les croire. Ce fut une entreprise colossale ; mais les bévues commises par ses promoteurs furent colossales aussi. Quel qu'ait été le succès du Canadien du Pacifique au point de vue commercial, je pense que le futur historien du Canada reconnaîtra avec moi que les erreurs commises au début de cette entreprise sont de toutes celles qu'on puisse concevoir les plus préjudiciables au Canada. En premier lieu, le traité conclu, en 1871, avec la Colombie Anglaise, en vertu duquel ils s'obligèrent sans que cette colonie le demandât, à construire ce chemin de fer dans un laps de dix ans, fut une erreur fatale, une erreur qui fut très dommageable au Canada, et qui nuisit sérieusement au chemin. Je dis, en outre, et je le dis en pleine connaissance de cause, qu'en s'engageant dans cette entreprise et en proposant la construction de ce chemin de fer sans avoir consulté le gouvernement anglais d'alors, ils montrèrent beaucoup d'étourderie, d'aveuglement et d'imprévoyance. Quelques années plus tard, ce fut ma mission de chercher à réparer cette bévue, et je me rappelle fort bien qu'après avoir soumis la question à lord Carnarvon et à lord Salisbury, alors secrétaire d'Etat des Indes, je fus renvoyé au chancelier de l'Echiquier, sir Stafford Northcote, à qui je demandai que les autorités britanniques consentissent à venir à notre aide au moins jusqu'à se porter garants des sommes qu'il nous faudrait emprunter pour construire ce chemin de fer. Sir Stafford Northcote, à qui je soumis ma proposition, tout en reconnaissant la vérité de mon allégation que le chemin était d'intérêt britannique, que sa construction serait d'un grand avantage pour tout l'empire, me répondit, en autant de mots, qu'à son avis, ma demande aurait été agréée sur le champ si elle avait été faite à l'époque où la Colombie Anglaise entra dans la confédération; mais que, comme nous avions jugé à propos de nous lier par traité avec cette colonie à construire ce chemin de fer dans un certain laps de temps, il n'était pas en son pouvoir dans les circonstances de proposer au parlement britannique de nous accorder de l'aide.

Et par-dessus tout cela, je dis que le développement du Nord-Ouest a été pendant un grand nombre d'années sérieusement entravé et gêné par l'atroce politique des terres (je ne saurais la qualifier moins sévèrement) que le gouvernement conservateur adopta. Je ne veux pas parler simplement des énormes quantités de terres qu'il donna pour la construction des chemins de fer, car en cela il était excusable ; je veux parler du mode même de répartition des terres. En effet, dans un pays où il était de la plus grande importance d'empêcher les établissements de s'éparpiller, où il était désirable de concentrer les habitants, la politique terrienne du gouvernement conservateur eut pour résultat de laisser pendant une longue période tout le Nord-Ouest en main-morte. C'était à tel point qu'aucun colon, à moins d'être un homme de moyens, et en mesure d'acheter une grande étendre de terre dans le voisinage immédiat de sa ferme, ne pouvait avoir de voisin plus rapproché qu'un mille ou un mille et demi.

Il est hors de doute que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne soit une grande entreprise. Il est hors de doute que les administrateurs du Canadien du Pacifique n'aient fait preuve de grandes aptitudes. Dans l'ensemble, l'œuvre qu'ils exécutèrent fit grand honneur à leur esprit d'initiative et à leur énergie. Nombre d'entre eux, à ma connaissance, n'hésitèrent pas à risquer toute leur fortune dans cette entreprise. Mais, M. l'Orateur, tout en reconnaissant cela pleinement, je dis que le chemin de fer Canadien du Pacifique, considéré comme chemin de colonisation, sa fin principale, fut pendant dix-huit ans, au moins, un fiasco absolu. S'il fut jamais un cas où la fin fut sacrifiée aux moyens, c'est bien celui de la politique suivie par l'ansien gouvernement conservateur relativement à ce même chemin de fer du Canadien du Pacifique. La fin que le peuple canadien avait en vue, la fin qui seule, à mon avis, pouvait justifier les énormes sacrifices que nous fûmes appelés à faire, était double : coloniser le Nord-Ouest, et mettre fin à l'exode que nous avions tout raison de déplorer, et qui se continua au Canada, comme chacun sait, pendant près de vingt années.

Quels sont les faits ? Je suis prêt à en passer par eux. Dans les dix-huit ans dont je parle, si vous tenez compte de la valeur du chemin de fer que nous donnâmes au Canadien du Pacifique, si vous tenez compte de l'argent déboursé ; si vous tenez compte également de la valeur des terres accordées, nous dépensâmes à peu près $100,000,000 dans le but exprès de coloniser le Nord-Ouest. Et qu'est-ce que le présent gouvernement trouva en arrivant au pouvoir en 1896 ? Je tiens les faits du département de l'Intérieur. Ils sont dignes de remarques ; ils ne doivent pas être perdus de vue par ceux qui veulent se rendre compte du contraste entre la politique du présent gouvernement libéral et du gouvernement Mackenzie d'une part, et celle de nos prédécesseurs du parti conservateur, de l'autre. Qu'avons-nous trouvé en 1896 ? Nous trouvâmes que par tout le Canada, l'immigration était nulle; que la colonisation du Nord-Ouest ne progressait plus. En 1896, la dernière année du ré-

gime de nos prédécesseurs, le nombre total des homesteads concédés au Nord-Ouest était tombé au chiffre pitoyable de 1,340. J'ai aujourd'hui reçu du département de l'Intérieur la liste des inscriptions de homesteads pour l'exercice terminé le 30 juin 1903 ; le chiffre en est de 31,383, contre 1,340 en 1896, il y a exactement sept ans. Quelques-uns de nos amis de la gauche aiment les états comparatifs, et à mon point de vue c'est là un rapprochement suggestif entre les deux régimes,—1,340 contre 31,383, et les politiques des deux gouvernements sont dans le même rapport.

Et quel a été le contraste en ce qui regarde notre commerce ? Dans les dix-huit années dont j'ai parlé, notre commerce s'était presque immobilisé. Depuis l'année 1878 à l'année 1896, le volume de notre commerce a augmenté dans la proportion de deux pour cent par année, 36 pour 100 en tout pour les 18 ans. C'est là beaucoup moins que la proportion d'accroissement qui s'est produite en une seule année du présent régime libéral. Et, M. l'Orateur, ce qui, à mon avis, est encore plus déplorable, durant cette même période de dix-huit ans, notre population, bien que la vérité ne fut pas connue, augmentait à peine au taux de 1 pour 100 par année. Je me demande si l'accroissement naturel de la population du Canada de 1878 à 1896 a dépassé 30,000 par année, ce qui serait à peu près le quart de ce qu'il aurait dû être pour une population comme la nôtre en un pays comme le Canada.

Et si vous vous référez aux statistiques de mon propre département, ce n'est pas trop de dire que durant ces dix-huit années, le Canada était distancé, perdu de vue, tandis qu'aujourd'hui il est à la tête de la marche du progrès parmi les nations du monde. Je n'ai pas l'intention d'infliger à mes amis ici beaucoup de statistiques ; mais on m'a remis récemment un tableau sommaire du progrès du Canada depuis 1896 jusqu'à 1903. Il ne diffère que légèrement de celui que j'ai donné auparavant ; comme une sorte d'illustration du progrès accompli pendant les dix-huit années du régime conservateur et du progrès accompli durant les sept années du régime libéral. Il confirme, en outre, l'opinion exprimée par mon honorable ami (l'honorable M. Fielding) : que le peuple canadien peut sans crainte d'épuiser ses ressources, construire ce chemin de fer aux conditions proposées.

En 1896 (exercice expiré le 30 juin), le commerce brut du Canada (numéraire et lingots exceptés) s'élevait à $211,000,000 ; dans la présente année, le commerce du Canada s'est élevé à $439,000,000, soit une augmentation dans ces sept années de 107 pour cent. Après nous, vient le petit royaume du Japon, avec une augmentation de 97 pour cent ; mais si vous vous reportez à la grande république des Etats-Unis, vous voyez que son augmentation totale durant ces sept années, au lieu d'être de 107 pour cent, a été à peine de 47 pour cent. Le Canada a progressé plus de deux fois plus vite que les Etats-Unis en ce qui regarde son commerce. Pour l'Angleterre, l'augmentation totale du commerce dans ce même laps de temps a été de 26 pour cent ; pour la France, de 21 pour cent ; et pour l'Allemagne de 38 pour cent :

COMMERCE COMPARATIF DE DIVERS PAYS : 1895 ET 1902.

—	1895.	1902. (sauf correction).	Augmentation, 1902 sur 1895.	Proportion pour cent de l'augmentation, 1902 sur 1895.
	$	$	$	Pour cent.
Canada (*a*)	211,739,913	439,212,202	227,472,289	107·43
Japon	133,084,033	262,443,241	129,359,208	97·20
Colonie du Cap	146,281,249	233,312,649	87,031,400	59·50
Etats-Unis (*a*) (*b*)	1,642,925,161	2,417,983,175	775,058,014	47·18
Italie	429,424,191	626,893,133	197,468,942	45·99
Allemagne	1,770,379,422	2,453,491,000	683,111,578	38·59
Belgique	591,708,471	797,746,000	206,037,529	34·84
République Argentine	207,633,480	272,637,574	65,004,094	31·31
Suisse	304,788,030	386,543,454	81,755,424	26·82
Grande-Bretagne (*b*)	3,128,380,466	3,950,834,168	822,453,702	26·29
France	1,369,084,100	1,669,960,000	300,875,900	21·98

NOTE.—Années expirées le 31 décembre 1895 et 1902, à moins d'indication contraire ; importations pour consommation et exportations de marchandises domestiques, à moins d'indication contraire.

(*a*) Exercices expirés le 30 juin 1896 et 1903.

(*b*) Importations totales, et non pas seulement celles destinées à la consommation.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

M. l'Orateur, je disais il y a un instant que durant dix-huit ans le Canada avait été immobile, n'avait virtuellement pas développé son commerce ; car une augmentation de deux pour cent par année durant ces années ne vaut guère la peine d'être prise en considération ; et j'ajouterai qu'au point de vue à la fois de l'accroissement de la population et de l'augmentation du commerce il est absolument, rigoureusement vrai que nous faisons presque autant de progrès aujourd'hui en une année que nous en faisions auparavant en dix.

Quelle était la politique que mon ami, M. Mackenzie voulait faire adopter ? J'y ai fait allusion précédemment, et je puis le répéter ici. M. Mackenzie hâta de toutes ses forces la construction du chaînon essentiel reliant les eaux des grands lacs à Winnipeg ; il poussa de toute son énergie les explorations, les études topographiques, qu'il était absolument nécessaire de faire si le chemin de fer Canadien du Pacifique devait être construit du tout ; mais avant tout et par-dessus tout, M. Mackenzie sentit la nécessité d'établir, au Manitoba, une forte province centrale d'où le chemin de fer Canadien du Pacifique pourrait rayonner à l'est et à l'ouest, suivant le besoin. Et après avoir pleinement considéré la situation, et avec, en outre, l'expérience des derniers vingt-cinq ans, je suis fermement d'avis que si la politique de M. Mackenzie avait été adoptée, s'il était resté en fonction, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, du moins, auraient été aussi avancés en 1885 qu'ils le sont en 1903. Ce que nous faisons aujourd'hui, c'est virtuellement et simplement corriger les erreurs commises durant ces dix-huit années. C'est un fait assez remarquable et significatif que le tracé même de ces chemins de fer que nous considérons maintenant se trouve à peu près exactement sur le parcours établi il y a vingt-cinq ans par M. Mackenzie, et que, si je ne me trompe, les directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique regrettent amèrement de n'avoir pas été mis à même d'adopter dans le temps.

Or, M. l'Orateur, nous avaons devant nous deux projets : celui de mon très honorable ami le premier ministre, et celui de l'honorable leader de l'opposition. Quant à ce dernier projet, je pourrais dire avec quelque vérité que je sens bien les mains d'Esaü, mais que la voix est celle de Jacob.

Par hasard mon honorable ami avait été instruit—je ne dirai pas sevré—vu qu'il n'aime pas l'expression—il avait été instruit apparemment par l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux pour jouer le rôle d'auteur de cette proposition à la Chambre. Il y deux ou trois points qui frappent l'attention en considérant ce projet. Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre mon honorable ami, mais je crois que son discours, tel que je l'ai lu est fidèlement reproduit. Une réflexion qui m'est venue c'est que le Canada, à l'est de Montréal, ayant pratiquement ignoré mon honorable ami et ses partisans, il a cru faire de la bonne politique en ignorant à son tour cette partie du pays. Cela ne manque pas de naturel, mais j'ignore si c'est une bonne politique. En examinant l'ensemble du projet avec les lumières que je possède, un point s'impose à mon attention, c'est que, quelles qu'aient été ses intentions, il a fourni à mon honorable chef un excellent argument en faveur de son projet. Autant que je puis voir, mon honorable ami se proposait de dépenser beaucoup plus que la somme nécessaire pour exécuter le contrat que nous faisions avec le Grand-Tronc-Pacifique. Il proposait de dépenser beaucoup plus que mon très honorable ami à côté de moi propose de dépenser, et il propose en même temps d'exiger beaucoup moins en retour de notre argent. Si je le comprends bien, il veut acheter une grande partie de la ligne du Canadien du Pacifique, qu'on ne lui donnera pas pour rien. Il propose aussi de doubler la voie—une opération coûteuse, à ce qu'on m'assure—et il est prêt à acheter le Canada-Atlantique, à doubler sa voie et à l'améliorer—encore une opération coûteuse. Dans un avenir non déterminé, mais qui n'est peut-être pas éloigné, il voudrait même construire un chemin de fer qui suivrait la ligne de partage des eaux. On me dit qu'il est disposé à dépenser un fort montant pour construire et exploiter le tronçon du chemin entre Port-Simpson et un autre point quelconque de la côté jusqu'aux pieds des montagnes Rocheuses—encore un amusement coûteux ; enfin il serait prêt à sillonner de chemins de fer la section des prairies. A tout prendre, je suis porté à croire que le plan du chef de l'opposition nous coûterait dix fois plus cher que celui du gouvernement. Toutefois, ce point qui a déjà été discuté, pourra revenir sur le tapis à une autre occasion.

Je ferai remarquer à mes honorables amis de l'opposition que nous avons plus d'un but à atteindre par la réalisation du projet soumis à la Chambre. Nous avons un triple objet en perspective. En premier lieu, nous voulons développer tout le Nord-Ouest aussi rapidement que possible, et c'est là le but principal. En second lieu, nous voulons grouper, en autant qu'il dépend de nous, les diverses sections du Canada ; en troisième lieu nous devons empêcher le détournement de notre trafic, ce qui arrivera certainement, au grand détriment de la population canadienne, si nous ne prenons pas de mesures en conséquence.

Considérant les circonstances et en admettant que nous avons un but louable, digne d'un grand parti, une politique désirable en soi, il nous reste à répondre à deux questions : premièrement, avons-nous les moyens d'action ? deuxièmement, notre méthode est-elle la meilleure ? Et c'est peut-être le moment de répondre à un argument présenté par un orateur de l'autre côté. Je déteste toute discussion d'un caractère local ou personnel. Je crois que c'est la plus mauvaise

politique dans un gouvernement fédératif comme le nôtre; nous devons considérer ces questions au point de vue général du Canada, sans nous arrêter aux conséquences purement locales, si importantes qu'elles soient. Mais si ces points de vue étroits doivent entrer en ligne de compte et si mes honorables amis de l'opposition demandent quels avantages Ontario peut retirer de ce projet, je dois adopter leur mode de raisonnement. Je dis qu'Ontario a beaucoup à gagner à ce projet. Comme citoyen de cette province je constate qu'environ 1,000 milles du chemin de fer projeté traverseront le nord d'Ontario, ce qui n'est pas un mince avantage pour cette province. Je dis ensuite que la construction de ce chemin, d'après nos plans, mettra presque toutes les villes et les villages de quelque importance dans Ontario en communication directe avec tous les Territoires du Nord-Ouest. En troisième lieu, je dis que, s'il y a quelque chose de fondé dans les déclarations du gouvernement d'Ontario, la construction de ce chemin ouvrira à la colonisation, au grand avantage de cette province et de tout le Canada, une importante section de territoire d'Ontario, qui sans cela serait à l'état inerte pendant toute une génération. Si je tiens judicieusement compte de tout ce qu'a dit l'orateur qui m'a précédé, j'arrive à la conclusion qu'il approuve les trois quarts de notre projet. Si je l'ai bien compris, il n'a rien à dire contre la construction de ce chemin depuis North-Bay jusqu'à la côte du Pacifique. Il arrive rarement qu'un grand projet puisse être présenté par un parti, exposé aux critiques de l'autre, et néanmoins recueillir 75 bons points sur 100.

Il y a bien longtemps que j'ai quitté les bancs du collège, mais je me souviens très bien que les étudiants qui, aux examens, obtenaient 75 points sur 100, recevaient les premiers honneurs.

La véritable objection, bien que les honorables messieurs de l'autre côté aient soin de ne pas insister sur ce point, la véritable objection, si je puis en juger sans lire au fond de leur pensée, c'est qu'ils trouvent que nous avons fait un marché trop avantageux. Ils auraient préféré que nous en eussions fait un beaucoup plus mauvais. Quelques-uns ont même insinué—sans réflexion, je crois—que le marché était tellement bon que le chemin de fer du Grand Tronc n'y ferait pas sa vie. Je ne suis pas de ceux qui croient qu'il soit nécessaire pour qu'on fasse un bon marché, que l'autre partie soit trompée ou subisse des pertes. A mes yeux un vrai bon marché est celui qui tourne à l'avantage des deux parties, et nous en avons ici un exemple. Le Grand Tronc ne pourrait pas entreprendre un chemin de fer transcontinental à l'aide de ses propres ressources seulement. Malgré ses ressources et le crédit dont il jouit auprès du public anglais, je crois que l'entreprise est plus forte que ses moyens, et la garantie du gouvernement lui vaut des millions et lui est absolument indispensible. D'un autre côté je crois fermement que le gouvernement, aux conditions fixées, et grâce à la méthode qu'il a adoptée pour résoudre ce grand problème, s'exemptera des difficultés innombrables. Si le gouvernement entreprenait la construction et l'administration de ce chemin de fer transcontinental comme il a été proposé, et, en particulier, l'exploitation de la section éloignée à l'ouest de Winnipeg, il n'y aurait ni bout ni fin aux exigences et aux réclamations de toute sorte : on demanderait des embranchements de tous les côtés, on exigerait l'abaissement des tarifs de transport, des concessions de tout genre. J'en ai vu assez pendant que j'étais chargé de l'administration des chemins de fer du gouvernement, pour affirmer sans hésitation que dans l'état actuel du Canada, avec la forme de gouvernment que nous avons, il serait hautement impolitique et nuisible aux meilleurs intérêts du pays de laisser la propriété et l'exploitation d'un grand réseau de chemin de fer entre les mains du gouvernement. Jusqu'ici nous avons fait sur ce terrain des expériences aussi coûteuses que peu satisfaisantes. Ce serait un sujet à discuter si dans d'autres circonstances et dans des conditions entièrement différentes, cette tentative peut être couronnée de succès. Je me permets d'affirmer que, règle générale, si le gouvernement s'occupe de l'exploitation des chemins de fer, il doit les avoir tous sous son contrôle. J'ajouterai de plus que l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement, si on tient compte de notre système de gouvernement actuel, est hérissée de difficultés sans nombre.

Sans nous arrêter à la proposition de mon honorable ami le chef de l'opposition, mais en tenant compte du projet préconisé par plusieurs de ses partisans, quel résultat aurions-nous en nous arrêtant à North-Bay ? Etant admis qu'il est désirable d'avoir un chemin entièrement canadien, il est clair que nous avons pris le seul moyen possible pour obtenir ce résultat. A ce point de vue il est futile, et plus que futile de discuter le côté commercial seulement. Je ne nie pas la grande importance de cette phase de la question, mais après tout ce n'est qu'un côté d'une grande question nationale comme celle-ci. Quelle est la pus grande difficuté qui se dresse devant nous quand il s'agit d'établir et de consolider les diverses sections du Canada ? Tout homme qui a traversé ce pays ou en a examiné la carte, sait que la grande difficulté de concentrer les intérêts des différentes parties du Canada consiste dans la lacune que nous avons à combler et qui s'étend depuis la frontière du Manitoba jusqu'à la province de Québec à peu près. Cet espace vide, tel que décrit par sir William Van Horne, ne peut être traversé que par un chemin de fer à simple voie. L'affluence considérable des immigrants des Etats-Unis ne fait qu'augmenter les difficultés. A plusieurs points de vue ce sont les meilleurs colons qui nous arri-

vent. Ils ont le capital et l'expérience, et une seule gelée ou un désastre ne les paralysent pas. Peut-être sous tout rapport, à une seule exception près, sont-ils les meilleurs immigrants que nous puissions attirer. De plus un grand nombre d'entre eux sont les descendants de ceux qui ont quitté le Canada autrefois, et auxquels nous sommes heureux de souhaiter la bienvenue, la loi de la nécessité, à moins que nous ne perdons pas de vue que ces hommes, par la loi de la nécessité à moins que nous ne leur procurions des moyens de communications rapides, dirigeront leur trafic et leur commerce vers le sud, plutôt que vers l'est. Tout le monde admettra cela et les circonstances mêmes favorisent cette tendance. Dans mon opinion, voilà la justification de la dépense considérable et des risques considérables dans lesquels s'engage le gouvernement du Canada pour s'assurer le plus vite possible et aux conditions les plus favorables, la création d'une nouvelle ligne de communication par chemin de fer entre l'ancien Canada et les nouveaux établissements. Si nous pouvons peupler le territoire parcouru par la nouvelle ligne,—et nous pouvons espérer cela raisonnablement, —nous aurons par là même surmonté une grande partie de ces difficultés. Mais mon très honorable chef avait parfaitement raison de dire que le temps presse. Il se passera au moins quelques années avant que nous puissions mettre ce chemin de fer en opération. En attendant, la population se déverse dans l'ouest au taux de 100,000 à 150,000 par année, et il y a tout lieu de croire que cette affluence continuera si on fournit aux nouveaux arrivés de nouvelles voies de communication par chemin de fer pendant les cinq à six années à venir.

En ce moment, bien que la plupart des immigrants aient eu à peine le temps de rompre le gazon, les moyens de locomotion actuels puisés aux deux sources sont mis à contribution jusqu'à leur plus extrême limite, pour satisfaire aux demandes des colons. Où en seront-ils dans cinq ans, quand 500,000 à 600,000 colons de plus seront venus grossir le nombre de ceux qui se sont frayé un chemin à travers les prairies de la Saskatchewan ou de la rivière de la Paix ? Il nous est impossible d'opposer une barrière au courant commercial vers le sud. Il serait absurde d'essayer de le prohiber, mais il est dans notre pouvoir de créer d'autres voies et à cet effet, le secours du Grand Tronc nous sera d'un grand service. Dans ce but nous exigeons ce qu'on a exigé autrefois du Pacifique Canadien, la création d'un réseau mettant notre nouvelle ligne en communication avec le gros de la population canadienne. Tout le monde qui connaît l'histoire du Pacifique Canadien sait que ce chemin de fer se trouva dans de grandes difficultés tant qu'il ne se fut pas créé un réseau tel que le Grand Tronc possède maintenant tout fait; et mon honorable chef n'a jamais mieux montré sa prévoyance comme homme d'Etat qu'en saisissant l'occasion offerte par le Grand Tronc—l'occasion de s'assurer un réseau dont les ramifications s'étendent à travers tout le Canada. Dès le début, cette nouvelle ligne de chemin de fer recevra en abondance du trafic qu'aucun autre moyen ne pourrait lui procurer.

Et il se présente une autre considération que cette Chambre ne doit pas perdre de vue. Le Grand Tronc a des correspondances nombreuses. Il s'étend déjà jusqu'à Chicago, et si nous refusions de coopérer avec lui, si nous refusions d'accepter la main qu'il nous tend, le Grand Tronc trouverait bien moyen de pénétrer jusqu'au Manitoba et au Nord-Ouest, sans passer par le territoire canadien.

J'ignore si mes amis des deux côtés de la Chambre se sont arrêtés sur la signification de ce fait que la distance à vol d'oiseau entre Winnipeg et Chicago est exactement de 700 milles, et que, si le Grand Tronc le désirait, il lui serait facile de pénétrer dans le Nord-Ouest à travers les territoires américains. Il est bien vrai—et c'est un avantage de notre côté—qu'en face d'une pareille tentative il lui serait impossible d'obtenir de nous de l'aide pour construire un chemin de fer transcontinental. Mais je répète que si nous déclinions l'offre qui nous est faite, c'est nous qui serions à blâmer, et nous ne pourrions pas raisonnablement lui faire des reproches s'il profite des relations existantes et dirige par cette voie sa ligne jusqu'au Nord-Ouest.

Passons donc en revue les objections soulevées par nos adversaires. Ces objections peuvent se résumer comme suit : Ils nous demandent d'ordonner des arpentages et de prendre plus de temps. Ils n'estiment pas à leur juste valeur les concessions que nous a faites le Grand Tronc, en prétendant que le prix fixé est trop élevé. Ils prétendent que nous ignorons les grands centres de commerce. Quelques-uns prétendent que ce chemin tout entier devrait être la propriété du gouvernement, d'autres, qu'il devrait être la propriété du gouvernement et être exploité par lui. Je suis un de ceux qui, il y a 32 ans, ont pris part aux débats sur la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Malheureusement, il en reste peu qui puissent donner leur témoignage sur ce qui eut lieu alors, mais je puis assurer à la Chambre qu'aujourd'hui nous en savons mille fois plus long sur le tracé que nous allons suivre que ceux qui, en 1871, s'engageaient à construire le Pacifique Canadien en dix ans. Il leur a fallu dix ans pour trouver une issue praticable vers la Colombie Anglaise, et je suis bien convaincu que, de même que le regretté sir John A. Macdonald ne savait pas, en signant de traité de Washington, s'il avait ou non le droit de navigation sur le Yukon, ni lui ni aucun de ses collègues ne savaient, en faisant ce marché avec la Colombie Anglaise, s'ils avaient à traverser une chaîne de montagnes ou vingt. Certainement on doit faire des arpentages, on en

fera, et on en fait ; et assurément le gouvernement et le Grand Tronc se rendraient coupables de folie et d'imbécilité s'ils ne faisaient pas de levés topographiques afin de s'assurer si la construction d'une bonne ligne est possible, avant de dépenser un centin des fonds publics. Et à cet effet nous avons pris toutes les précautions raisonnables dans notre marché. Il est de notre plus grand intérêt, et en même temps du plus grand intérêt du Grand-Tronc-Pacifique, que la ligne soit bien construite, et en second lieu qu'elle le soit avec le plus d'économie possible, tout en étant durable. Il est de son intérêt de faire une bonne ligne.

Il a entrepris de l'exploiter et cette obligation est sanctionnée par des pénalités sévères. Il s'est engagé à payer l'intérêt sur tout le montant dépensé dans la construction du chemin ; ce qui assure au peuple et au gouvernement une bonne garantie qu'on prendra les précautions nécessaires pour construire une bonne ligne à un prix raisonnable.

J'ai écouté avec intérêt les calculs sur le coût probable du chemin de fer projeté. Je crois que l'honorable député (M. Porter), qui a parlé le dernier l'a estimé à $150,000,000 environ.

Il n'est pas entré dans les détails, qui, disait-il, seraient mieux à leur place dans une autre circonstance. Moi aussi j'ai fait des calculs. Je suis d'accord avec l'honorable monsieur que nous encourons une grande responsabilité, mais après tout, la responsabilité doit être mesurée d'après la dépense imposée au peuple du Canada. Et je soutiens que, si le plan proposé est mis à exécution, si le Grand Tronc remplit ses obligations, on constatera que l'exposé du premier ministre est absolument exact, et que nous ne serons pas appelés à dépenser sur ce chemin plus d'un service d'intérêt s'élevant à environ $2,000,000 pendant une période de sept années. Il est vrai que pendant une période ultérieure de trois années sur certaines portions de la ligne, l'intérêt pourra être capitalisé. Mais cet intérêt capitalisé nous paiera de l'intérêt. Donc, le premier ministre avait indubitablement raison de dire, que si le marché est exécuté—et nous avons toutes les garanties raisonnables pour assurer son exécution—nous aurons le résultat suivant : Nous aurons un chemin de fer de 3,500 milles au service du peuple du Canada, et en grande partie sa propriété, en retour d'une dépense totale d'environ $14,000,000. Je ne cherche pas à faire des comparaisons désagréables, mais voilà un contraste avec les arrangements en vertu desquels on fit un cadeau de $100,000,000 au moins, sans aucun droit de propriété du gouvernement, sur une partie quelconque de la ligne, à ceux qui ont construit le Pacifique Canadien.

Mais quels sont les résultats généraux que nous pouvons raisonnablement espérer du projet en question? Je commencerai par la section sur laquelle on se disputera le moins, celle des prairies. Or, dans cette section, le chemin de fer traversera, sur une longueur de 1,000 milles un pays assez fertile, dont le sol est probablement en grande partie propre à l'agriculture. Il est permis d'en douter, mais ce calcul a été fait fréquemment par des experts, qu'un chemin de fer, en traversant un pays fertile tel que le Nord-Ouest permet, sur chaque mille de longueur, à 100 colons de se faire un chez eux avec leurs familles en choisissant des terrains dans un rayon de 15 à 20 milles des deux côtés de la ligne. Je ne crois pas que quelqu'un contredise cette assertion. Comme je viens de le dire, les colons qui arrivent dans ce pays sont de première classe ; ce sont des colons ayant du capital, de l'expérience, et qui tireront le meilleur parti possible du chemin de fer s'il leur est accordé. Ils sont à la fois bons producteurs et bons consommateurs. Permettez-moi de faire ressortir devant cette Chambre que pendant les quatre premières années au moins le progrès dans un pays de prairies est incomparablement plus rapide que dans un pays de forêts. Je ne dis pas que, après un certain temps, un pays couvert de bois ne puisse pas tenir son rang ; mais je prétends que même avant la mise en activité de ce chemin on a toute raison de croire que la masse des colons qui s'y établissent, surtout ceux du Canada et des Etats-Unis, seront déjà de grands producteurs. Je n'aime pas à exagérer ni à tracer des tableaux qui puissent m'attirer le reproche de peindre les choses avec des couleurs trop brillantes ; je crois néanmoins que, grâce aux avantages de la culture moderne, chacun de ces colons, l'un plus, l'autre moins, atteindra une production moyenne de $1,000 par année. Je prie la Chambre d'examiner si ce calcul est raisonnable—et mes honorables amis du Nord-Ouest pourraient attester que depuis cinq ans un grand nombre de colons de leur connaissance ont dépassé ce chiffre—quelle serait alors la valeur de 100,000 colons pour le peuple du Canada?

J'ai passé sous silence les probabilités, les espérances de cette étendue de terre comprise entre Québec et Winnipeg. Si vous avez quelque confiance dans les arpentages faits par le gouvernement d'Ontario, qui ont pris un temps considérable et n'ont eu aucun rapport avec notre projet de chemin de fer, nous avons raison de croire que le pays s'enrichira d'une nouvelle région agricole où les ressources abondent. Je ne dis rien de la section de la Colombie Anglaise. Il ne faut cependant pas oublier que la construction de ce chemin de fer à travers la Colombie Anglaise, livrera un accès plus facile à notre territoire du Klondike, et qu'il est de plus en plus de notre intérêt de faciliter davantage les communications avec ce pays de l'or ; il est très possible que la construction de ce chemin conduise au développement d'autre régions aussi riches que le Klondike. En somme, ce que nous nous croyons capables de faire, le voici : Par la

construction de ce chemin de fer nous procurerons une demeure et des moyens d'existence à 1,000,000, peut-être même à 2,000,000 de personnes, et cela dans un délai raisonnable, sans compter ceux qui aiment à s'établir le long des autres lignes en construction ou à la veille d'être construites à travers le Nord-Ouest.

On prétend que nous courons des risques. Je ne cherche pas à nier cela. Nous courons des risques, il n'y a pas de doute. Mais j'aimerais à savoir si jamais une grande entreprise nationale a été couronnée de succès sans que le gouvernement qui l'a proposée et le peuple qui s'en est rendu responsable ait été disposés à courir certains risques. Ce que nous prétendons, c'est que ces risques ont été entourés de bonnes précautions. Nous prétendons qu'avec le projet actuel nous assurons l'existence d'un trafic que nous n'aurions pu obtenir autrement, et que nous avons pris des précautions raisonnables pour que le chemin de fer soit bien construit, et cela à bon marché.

Laissez-moi relever une autre objection qui a été faite à propos de ce projet, et qui est que ces lignes vont être jusqu'à un certain point parallèles à d'autres lignes dans les limites des terres à blé. Eh bien, il me semble, quant à moi, et toutes justes mesures gardées, que ce devrait être un grand avantage pour le pays dont il s'agit, pays consistant en une zone de 200 milles de largeur et d'environ 1,000 milles de longueur, d'avoir un réseau de chemins de fer disposé de telle sorte que chaque voie se trouvera à distance raisonnable l'une de l'autre. Selon moi, dans un pays comme celui-là, les groupes de population ne devraient pas être échelonnés à de longues distances les uns des autres. Au contraire, il faudrait que ces groupes fussent plus concentrés, et, sans approcher de la densité, du moins être suffisamment voisins les uns des autres pour leur permettre de jouir des avantages dont jouissent les autres parties du pays.

Il y a encore plus que cela. Dans tous les voyages que j'ai faits dans le Nord-Ouest, j'ai remarqué, et les plus anciens colons ont aussi remarqué, que l'un des grands dangers auxquels on soit exposé dans le Nord-Ouest c'est la tentation, surtout dans une région fertile comme celle-là, d'appauvrir imprudemment les terres en leur demandant plusieurs récoltes successives de grains, et pas autre chose. Eh bien, je crois que la multiplication des chemins de fer, et la concentration de population qui en serait la conséquence, offrent l'un des meilleurs moyens qu'on puisse imaginer pour éviter ce danger. Pour se faire une idée de la gravité de ce danger, on n'a qu'à jeter un moment les yeux sur les Etats-Unis. Chacun sait que dans plusieurs parties des Etats-Unis, probablement tout aussi fertiles que notre Nord-Ouest, le rendement du grain est tombé de 30 boisseaux à l'acre, à 20, 15, 12, 10 et 8 boisseaux. Voilà ce qui est survenu, pour l'agriculture, aux Etats-Unis, et c'est là le danger que nous désirons éviter dans le Nord-Ouest. C'est là l'une des questions auxquelles mon honorable ami le ministre de l'Agriculture veut donner une attention toute spéciale, et, dans cette occurrence, nous agirons sagement en mettant à profit les errements de nos voisins.

Il me paraît, M. l'Orateur, qu'il y a trois choses absolument essentielles au progrès du Nord-Ouest. En premier lieu, il faut, comme je l'ai dit, construire assez de chemins de fer pour faire face au trafic, et continuer à développer le pays. En second lieu, je crois—et je dois ici différer d'avis avec plusieurs honorables membres de cette Chambre, notamment avec l'honorable député qui vient de me précéder—qu'il nous faudrait un système équitable de taxes, qui permettrait à nos populations d'obtenir la juste récompense de leurs peines. Enfin, en troisième lieu, les travaux agricoles devraient se faire, dans le Nord-Ouest, suivant les principes qui prévalent maintenant en agriculture. On me concèdera, je crois, qu'il m'arrive fort rarement de donner ici lecture d'extraits de journaux—

M. HUGHES (Victoria) : Voilà qui n'est guère flatteur pour certain collègues du très honorable premier ministre qui nous lisent des extraits de journaux.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'ai pas remarqué que mes honorables collègues aient cette habitude. Mais j'ai ici à vous soumettre l'opinion d'un journaliste conservateur, journaliste qui a causé, je crois, beaucoup d'ennuis à quelques-uns de mes amis, lors des dernières élections. Je veux ici lire ce qu'un journaliste conservateur, qui est aussi un orateur d'un grand mérite, a déjà pensé du projet de mon très honorable ami. Voici comment il s'exprime :

Les habitants de nos territoires seraient justifiables de faire bon accueil au Grand Tronc, quand ce ne serait que pour une seule raison. Cette raison, qui s'impose ici de façon concluante, c'est qu'on ne saurait trouver dans ce nouveau projet aucun des inconvénients ou abus dont les territoires se sont plaints dans la charte accordée au Canadien du Pacifique.

Si l'on venait nous demander de donner au Grand Tronc ce qui nous reste de terres vierges dans le Nord-Ouest, il y aurait certainement lieu pour nous de réfléchir davantage et de nous demander si l'on ne nous fait pas payer trop cher pour ce chemin. Mais les territoires ne donnent pas un pouce de terre. Il n'y a pas de subventions en argent, et les territoires ne donnent pas non plus un seul dollar. Nous allons voir le pays se développer en tous sens, au nord et au sud, par les embranchements du Grand Tronc. Nous allons voir aussi disparaître ce fléau de monopole et d'ascendant d'un seul chemin de fer dont nous souffrons depuis longtemps, et cela sans qu'il nous en coûte rien. Avec un autre débouché pour arriver aux deux mers, et avec le contrôle des taux de transport aux mains du gouvernement ne serait-ce pas vraiment aboyer à la lune si nous jetions des cris au sujet de l'Intercolonial, ou autres sujets secondaires de ce genre ?

S'il y avait une exemption de taxes, nous aurions raison de protester énergiquement. Mais il n'y a pas d'exemption de taxes. C'est le Grand Tronc qui va payer ces taxes, et dont l'argent va être le bienvenu pour nous aider à maintenir nos écoles et à construire nos chemins et nos ports. Au lieu d'agir en pirate, et tirer à lui tout le profit de notre travail, le Grand Tronc apportera au contraire une aide efficace dans nos districts scolaires, et dans les villages et villes où des améliorations seront projetées. Voilà des considérations des plus importantes, si importantes même que personne dans les territoires n'oserait assumer la responsabilité d'éloigner de nous cette compagnie qui peut tant nous aider à développer le pays.

Si le Grand Tronc recevait une subvention en argent, nous pourrions, dans les territoires, avoir le droit de nous plaindre, et faire valoir que nous avons déjà assez donné de nos terres au Canadien du Pacifique et à d'autres chemins de fer, sans qu'on nous oblige maintenant à payer redevance au Grand Tronc. Mais, nous le répétons, les territoires ne paient pas un seul dollar.

Si le Grand Tronc venait dans les territoires investi du droit d'imposer toutes les taxes qu'il lui plairait, alors je serais moi-même le premier à crier : holà ! jusqu'à ce que nous eussions reçu toute la protection nécessaire. Mais le Grand Tronc va différer beaucoup du Canadien du Pacifique. Il n'aura pas la voie libre, et il n'aura pas non plus comme le Canadien du Pacifique, une charte dont les termes sont tellement obscurs qu'il pourra exiger tout ce qui lui plaira. Le gouvernement aura ici le contrôle des taux de transport.

Si le Grand Tronc nous arrivait avec un monopole quelconque, nous serions justifiables de nous demander si cette arrivée ne doit pas nous causer de l'ombrage. Mais il n'y a pas de monopole, et il ne sera jamais nécessaire de demander aucun désaveu.

Le Grand-Tronc-Pacifique va être, selon moi, une véritable bénédiction pour le Canada, et surtout pour les territoires. A titre d'ancien citoyen des Territoires, je salue l'arrivée de cette compagnie comme étant l'évènement le plus encourageant qui se soit jamais jusqu'ici levé à l'horizon de nos prairies. Et si j'avais un conseil à donner ici à mes concitoyens des Territoires c'est qu'ils étudient ce projet suivant les mérites qu'il peut présenter, et sans que l'esprit de parti joue ici le moindre rôle, et cela d'autant plus que non seulement le développement, mais aussi dans une grande mesure, l'avenir même des Territoires est en ce moment en jeu.

Car si nous laissons passer cette occasion, s'en présentera-t-il jamais une autre en laquelle nous puissions espérer reposer la même confiance ?

Je crois, M. l'Orateur, qu'il y a lieu de tenir compte d'un témoignage de cette valeur, d'autant plus qu'il provient d'un conservateur qui a montré de la persévérance à nous combattre, tant par la parole que par la plume.

M. HEYD : Qui est-il ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est un M. Hawkes, éditeur d'un journal conservateur publié quelque part dans les territoires.

M. DAVIS : Est-ce à Carnduff ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai tout lieu de croire que mon honorable ami (M. Davis) doit savoir de qui il s'agit. Je crois qu'il a déjà eu plus d'une occasion d'entendre M. Hawkes exposer les fautes du gouvernement actuel. Eh bien, M. l'Orateur, je le répète, toutes ces choses bien considérées, il me semble qu'il ne doit subsister aucune inquiétude quant à l'avenir réservé à notre Nord-Ouest.

Il me semble aussi que nous sommes justifiables d'espérer que l'argent dépensé reviendra au trésor grossi de dix fois par la politique que nous inaugurons. Si le projet que nous soumettons est exécuté suivant que nous l'avons exposé, je crois pouvoir assurer, M. l'Orateur, qu'avant que cinq ans se soient écoulés, une bonne partie de ce chemin sera déjà en activité, et que le commerce du pays aura augmenté à un tel degré que les droits que nous percevrons sur les nouvelles importations, et cela en une seule année, feront plus que nous rembourser de toutes les sommes dont nous allons avoir besoin pour la construction de ce chemin. En conclusion, M. l'Orateur, laissez-moi faire observer à cette Chambre que si, en 1871, quand le revenu du Canada était à peine de $20,000,000, et quand tout le commerce du Dominion représentait à peine $17,000,000, nous étions justifiables d'hésiter avant de nous associer à un projet qui nous entraînait à faire un don de $100,000,000 pour la construction d'un chemin de fer d'un peu plus de 2,000 de longueur, il ne doit pas s'ensuivre qu'en 1903, avec un commerce de $440,000,000 au lieu de $170,000,000, et un revenu de $66,000,000 au lieu de $20,000,000, nous ne puissions pas accorder $14,000,000 pour la construction d'un chemin qui doit avoir 3,500 milles de longueur.

L'honorable J. I. TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : M. l'Orateur, je n'ai pas la prétention d'apporter rien de nouveau à ce débat, parce que la question qui nous occupe a déjà été retournée en tous sens. Mais la position que j'ai occupée, et l'attention que je me suis toujours efforcé de donner à la question des transports, me font un devoir de venir aujourd'hui là-dessus solliciter l'attention de la Chambre. Il y a une chose qui doit nous réjouir. Nous n'avons entendu personne, au cours de ce long et intéressant débat, nous prédire que nous allions à la ruine et que le crédit du Canada ne valait rien. Les deux parties qui se partagent cette Chambre ont exprimé la plus entière confiance en l'avenir du Canada, et en notre parfaite compétence pour venir à bout des problèmes les plus ardus. Nous possédons, M. l'Orateur, dans le Nord-Ouest, un immense et fertile domaine. L'année dernière, 100 millions de boisseaux de grains de toutes sortes ont été récoltés dans ces territoires, 53 millions de boisseaux de blé dans le Manitoba, et 14 millions de boisseaux de blé dans les territoires. Depuis deux ans,

nous avons entendu souvent parler des conditions du commerce dans l'ouest, et des plaintes ont été portées à diverses reprises devant ce parlement. On nous a dit qu'il n'y avait pas assez d'élévateurs, et pas assez d'entrepôts, soit dans les territoires ou aux points terminaux. Les chemins de fer n'avaient pas prévu l'énorme développement qu'allaient prendre les affaires du pays. Ils ne s'étaient pas outillés, comme ils auraient pu peut-être le faire. Il n'y a aucun doute que tout cela était vrai, et que les compagnies de chemins de fer se sont trouvées prises au dépourvu. La congestion du trafic existait depuis les terres à blé jusqu'aux débouchés. Mais à partir de là, cette congestion cessait jusqu'à la mer. La même chose s'est produite aux Etats-Unis, bien qu'à un degré moindre qu'ici. Mais le mal des autres ne saurait servir à nous guérir. Je reconnais volontiers, et tous ceux qui ont étudié le problème reconnaissent aussi volontiers que quelque chose devrait être fait. Je ne partage pas l'avis exprimé par quelques-uns de nos collègues de ce parlement qu'il n'avait jamais été jusqu'ici question d'un autre chemin de fer transcontinental. Au contraire, la chose a été discutée dans la presse. Elle a été surtout beaucoup discutée, je crois, dans la province de Québec, où la Compagnie du chemin de fer Trans-Canada a été organisée il y a quatre ou cinq ans pour construire un chemin de fer à travers le continent. Cependant, je n'ai aucune intention d'aborder maintenant ce côté de la question. Laissez-moi attirer l'attention du parlement sur la position géographique du Canada. Nos Territoires du Nord-Ouest sont tributaires du lac Supérieur, différant sous ce rapport des Etats de l'Union américaine, ou du moins d'un bon nombre de ces Etats.

Quelques-uns des Etats de l'Union américaine sont tributaires du lac Supérieur, d'autres du lac Michigan, et d'autres encore du golfe du Mexique. Nos territoires sont exclusivement tributaires du lac Supérieur, au point de veu des communications par eau. Nous n'avons rien à faire avec le lac Michigan. Depuis dix ou douze ans, le trafic du grain et de la farine a toujours eu une tendance à se diriger vers le lac Supérieur. La construction du chemin de fer Minnéapolis, Saint-Paul et Sault Sainte-Marie, construction achevée en 1888, a contribué énormément à faire de Duluth et de West-Superior de plus en plus les centres du commerce du grain. Laissez-moi ici vous citer un extrait du Monthly Summary of Commerce and Finance, des Etats-Unis :

Les marchés de blé de printemps, y compris Minneapolis, Milwaukee, Duluth et Chicago, ont reçu, pendant les derniers onze mois écoulés, 162,675,462 boisseaux, contre 172,717,364 boisseaux en 1902, et 146,508,740 boisseaux en 1901. L'une des particularités du commerce de blé du Nord-Ouest est la concentration de la récolte à Minneapolis et Duluth, à Minneapolis pour la mouture du grain et à Duluth pour expédition de ce grain à l'est. Plus de la moitié de la totalité du grain reçu s'est rendu à Minneapolis, et cette ville paraît attirer de plus en plus à soi le volume de ce commerce. Duluth a aussi pareillement beaucoup gagné sous ce rapport, car alors qu'on n'y recevait, en 1901, que 18,002,583 boisseaux de blé, on en a reçu 41,465,290 boisseaux en 1902, et 34,508,376 boisseaux en 1903. Au contraire Chicago présente une diminution constante. Il suffira, pour se convaincre du changement d'orientation en train de se produire, de faire remarquer que Chicago n'a reçu, cette année, que 34,761,870 boisseaux, contre 38,007,346 boisseaux en 1902, et 43,391,337 boisseaux en 1901.

Chicago sera toujours, bien entendu, l'un des centres de commerce les plus importants pour le blé, le maïs et la farine, parce que cette ville est située à la lisière de la région du maïs et du blé tendre. Mais nos chemins de fer canadiens soutirent beaucoup de commerce à Chicago, et il est à espérer que quand nous aurons terminé toutes les améliorations que nous projetons, nous continuerons à attirer de plus en plus à nous ce commerce de l'ouest. Mais, je le répète, le lac Supérieur est le débouché naturel de notre Nord-Ouest canadien, et le grand commerce des Etats de la république voisine se dirige graduellement vers le lac Supérieur. C'est là la preuve la plus manifeste de l'importance stratégique de Duluth au point de vue du commerce. Le lac Supérieur est la clef de voûte du Saint-Laurent. C'est le premier chaînon du grand réseau de voies d'eau, de l'ouest à l'est. Dès les premiers temps de la colonisation, sur ce continent, on avait admis que les eaux séparant Montréal des grands lacs constituaient la route naturelle du commerce. En 1798, la Compagnie du Nord-Ouest construisit la première écluse au Sault Sainte-Marie pour servir au passage des bateaux français et anglais chargés de fourrures. Cette écluse avait 38 pieds de longueur par 5 pieds de largeur, et M. Clergue a restauré, en manière de curiosité, cette intéressante relique des temps disparus. Je crois qu'il m'est inutile ici de faire valoir la grande supériorité qu'offre la voie d'eau comme moyen de transport. Cette supériorité est évidente. Mais il ne s'ensuit pas de là que les chemins de fer et les cours d'eau doivent se faire la guerre. Au contraire, ce sont des alliés, et on doit pouvoir utiliser les deux pour le plus grand bien du pays. Les cours d'eau et les chemins de fer se sont déjà fait une lutte acharnée aux Etats-Unis. En 1861, c'était sur les lacs que passait la plus grande partie du grain et de la farine. En 1881, les chemins de fer transportaient 96 pour cent de la farine partie de l'ouest, et monopolisaient pour ainsi dire cette branche de transport. A partir de là, cependant, les bateaux des lacs recommencèrent la lutte, et cela au point qu'ils en sont arrivés maintenant à transporter 40 pour cent de la farine partie de Chicago, aussi bien qu'une grande quantité de maïs et encore plus de blé. Une grande partie de tout cela va à Buffalo, Chicago a perdu du terrain.

Je n'étais pas présent quand le ministre de l'Agriculture a prononcé son excellent discours, mais je remarque qu'il a donné des chiffres indiquant que de grandes quantités de grains, et surtout de farine, ainsi que d'autres produits, étaient transportées de Chicago. Je le répète, Chicago sera toujours un grand centre de commerce, et les nombreux chemins de fer qui y convergent y amèneront toujours un grand trafic de grain et de farine. Mais ce n'en est pas moins un fait que le commerce de grains de Chicago diminue d'année en année, et cela pour la bonne raison que les régions de production de blé sont en train de se déplacer, et que les pays situés plus au nord sont aujourd'hui les pays producteurs de blé par excellence. Chicago jouit d'une situation exceptionnellement avantageuse, pour ce qui est des chemins de fer, et les distances sont aussi en faveur de cette ville. De Chicago à Buffalo, la distance par chemin de fer est d'un peu plus de 500 milles, tandis que par les lacs il y a 889 milles. Cependant, les bateaux des lacs transportent aujourd'hui, de Chicago, près de 40 pour cent de la farine et plus de 60 pour cent du blé. On en peut dire autant de Milwaukee. En 1900, on n'a expédié de Milwaukee, par chemin de fer, que 12 pour cent de la farine, tandis qu'on en expédiait 39 pour cent partie par eau et par terre, et 50 pour cent entièrement par eau. Il ne faut pas, non plus, perdre ici de vue qu'une grande partie des envois, par chemin de fer, sont destinés à être distribuées le long de la route pour la consommation locale. Presque tout le grain destiné à l'exportation, surtout le blé et le maïs, est transporté par les lacs. Les chemns de fer doivent nécessairement transporter du grain à des ports auxquels on ne peut pas arriver par les lacs, et c'est là pourquoi il se fait toujours un trafic considérable par chemin de fer à Chicago. J'ai cru bon d'insister sur tout cela, afin de démontrer, du mieux que je pouvais, la grande supériorité des transports par eau.

Je citerai sur ce point le compte rendu du congrès qui a eu lieu dans le mois de juin dernier. Le président de la société des ingénieurs civils de l'Amérique, M. Alfred Noble, s'exprimait dans les termes suivants:

Pendant la saison de navigation de 1902, la traction moyenne sur les grands lacs a été de 827·4. Le fret a été de 0·89 d'un dixième de cent la tonne par mille parcouru.

Si le transport avait été fait par chemin de fer la moyenne n'aurait pas été inférieure à trois dixièmes de cent à la tonne par mille.

En prenant ces chiffres comme base, l'économie que le transport par eau a effectuée est donc de 63 millions de dollars. La somme ainsi économisée sur le commerce du lac Supérieur seulement, dans une seule année, représente à $5,000,000 près le montant entier que le gouvernement des Etats-Unis a dépensé, depuis la déclaration de l'indépendance, pour tous les ports et tous les canaux des lacs au-dessus des Chutes du Niagara. Si l'on fait entrer en ligne de compte le trafic qui se fait entre lac Michigan et le lac Erié, l'économie effectuée annuellement excède de beaucoup les sommes que la République a votées pour l'amélioration de ces cours d'eau.

Il est certain que l'économie que l'on pourrait faire dans une année sur un seul article, le minerai de fer, dans le transport de la mine aux hauts-fournaux, suffirait au remboursement des sommes affectées à l'établissement et à l'amélioration de ces canaux et de ces ports. A ce point de vue, jamais une corporation ou un gouvernement n'a fait une grande mise de fonds avec d'aussi brillantes perspectives de succès. Cependant, on peut à bon droit envisager cette question de plus haut, et dire que cette route fluviale a non seulement rendu le transport très peu coûteux, mais a largement contribué à la richesse de la nation. Sans elle l'établissement des fabriques de fer et d'acier et des diverses industries qui en dépendent—fabriques et industries qui constituent une grande partie de la richesse nationale—aurait été lent ou impossible. Sans cette voie, les prairies du Nord-Ouest seraient restées improductives et inhabitées pendant un laps de temps beaucoup plus considérable. Je ne vous donne qu'un aperçu général de l'état des choses, mais cela suffit pour mettre au crédit de la route des grands lacs une somme qu'il est à peine possible de préciser, mais auprès de laquelle l'argent que l'on a dépensé dans le but que j'ai indiqué plus haut n'est qu'une bagatelle.

Le ministre de l'Intérieur nous a cité quelques chiffres établissant le prix du transport entre Kansas City et Chicago. Je n'avais pas l'intention de discuter cette question qui a été étudiée à fond par plusieurs membres de cette Chambre, mais vu les déclarations de mon honorable ami (M. Sifton), j'en dirai quelques mots. Cette année, le prix exigé pour le transport du blé de Chicago, Duluth, Port-Arthur et Fort-William à Meaford, Midland, Owen-Sound, Goderich et aux autres ports des lacs a été de 1⅛ à 1¼ et même d'un cent. En 1902, le taux le plus élevé de Chicago à Buffalo, a été de 2½ cents, et le plus bas de 1⅛, soit une moyenne de 1.5 cent.

Permettez-moi d'établir une comparaison entre les tarifs des chemins de fer et ceux des canaux. En 1900, le taux du transport de Chicago à New-York, par la voie des lacs et des canaux, a été, en moyenne, de 4.49 cents ; à peu près les mêmes que l'an dernier ; par la voie des lacs et des chemins de fer, 5.10 cents ; et par la voie ferrée, d'une ville à l'autre, 9.96 cents. La comparaison vaut qu'on la retienne.

En 1901, les taux de transport par la voie des lacs et des canaux, entre Chicago et New-York, ont été de 5.11 cents ; par la voie des lacs et des chemins de fer, 5.54 cents ; et par voie ferrée, d'une ville à l'autre, 9.98 cents.

Les tarifs de Duluth sont les mêmes que ceux de Chicago.

Je pourrai vous citer sur ce point les rapports du "Board of Trade" de Chicago et du "Produce Exchange" de New-York, mais je ne fatiguerai pas la Chambre en lui faisant des citations qui sont à la portée de tous ceux qui désirent se renseigner sur

cette question. Tous les chiffres que je pourrais extraire de ces deux publications prouvent à l'évidence que la différence entre les tarifs des deux voies de transport est d'au moins 60 pour 100 en faveur de la voie des lacs.

Jusqu'ici je me suis contenté de vous donner les tarifs qui sont en vigueur aujourd'hui, mais il est permis de se demander quels seront ceux de l'avenir.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

L'honorable M. TARTE : Pour à peu près 5 cents, on transporte un boisseau de maïs ou de blé de Chicago à New-York. Il ne faut pas oublier que la distance entre ces deux villes n'est que de 912 milles, et qu'il y a environ 800 milles de Chicago à Baltimore ou à Philadelphie, de sorte que le transport par voie ferrée se fait dans des conditions exceptionnellement favorables.

Quels seront les tarifs de l'avenir ? Comme je l'ai dit, le transport du grain s'effectue aujourd'hui à raison de 5 cents le boisseau entre Chicago, Duluth, New-York, Philadelphie et Boston. Les Américains n'ont pas l'intention de rester oisifs sur les lauriers qu'ils ont conquis. L'Assemblée législative de l'Etat de New-York vient d'affecter $100,000,000 à l'amélioration du canal Erié. Ce canal n'était qu'un fossé de quatre pieds de profondeur quand le gouverneur De-Winton l'inaugura en 1825, et il ne pouvait porter que des navires de 75 tonneaux seulement. Mais on l'améliora par la suite et aujourd'hui sa profondeur est de sept. Il y a quelques années, l'Assemblée législative de l'Etat de New-York vota une somme assez considérable en vue de donner à ce canal une profondeur de neuf pieds. On suspendit les travaux parce qu'on les considérait comme trop dispendieux. Mais, l'an dernier, on vota $100,000,000 pour obtenir dans ce canal une profondeur d'eau de douze pieds. Si le corps électoral ratifie le vote de l'Assemblée législative, l'Erié pourra porter des barges de mille tonneaux.

Le taux moyen du transport par la voie du canal Erié est actuellement de 2½ cents le boisseau de blé ; mais si les améliorations dont je viens de parler sont menées à bonne fin, on estime que ce taux sera réduit à 1½ cent ou à 1 cent. Alors, que ferons-nous ? Il en coûte 1½ cent pour transporter un boisseau de blé de Chicago, de Duluth, de Fort-William et des ports de la baie Georgienne à Buffolo. Jusqu'ici le même transport par voie ferrée ne s'effectue qu'à raison de 3 et 3½ cents, et de 2½ cents par la voie du canal Erié.

Si les tarifs sont réduits à 1½ cent ou a 1 cent entre Buffalo et New-York, je vous demande encore que ferez-vous ? Les Américains ont amélioré la route des grands lacs d'une manière merveilleuse. J'ai eu l'avantage d'aller faire une excursion dans ces parages l'an dernier et j'ai visité presque tous les ports américains de ces mers intérieures. L'énergie et l'activité déployées par nos voisins ont forcé mon adminration. Leur organisation est tout simplement parfaite. Le volume considérable du trafic des grands lacs ne doit pas nous surprendre. Le nombre des vaisseaux qui sillonnent ces immenses cours d'eau augmentent rapidement. En 1881, il n'y en avait que 4,000 ; en 1890, il y en avait 10,555 ; en 1899, 20,255, et aujourd'hui, si je ne me trompe, il y en a 22,000.

On a creusé les rivières Sainte-Marie et Détroit de façon à leur donner une profondeur de dix-neuf pieds. Grâce à ces amélirations, les navires transportent aujourd'hui jusqu'à 250,000 boisseaux de grain, et leur tonnage augmente d'année en année. Les Américains ont l'intention de donner aux rivières Sainte-Marie et Détroit une profondeur de vingt pieds, c'est-à-dire un pied de plus qu'elles n'ont aujourd'hui, ce qui représente une augmentation de 10 pour 100 dans le tonnage de leurs grands navires.

Tous ces cours d'eau, la rivière Sainte-Marie, la rivière Détroit et les lacs sont pourvus de bouées nombreuses et sont éclairés aussi bien que les rues de Montréal et de Toronto. Des vaisseaux du plus fort tonnage peuvent fendre ces eaux la nuit avec autant de sécurité que le jour. Le résultat de toutes ces améliorations est vraiment merveilleux.

Je vous ai donné le nombre de navires qui sillonnaient ces cours d'eau. Il y en a actuellement 22,000. Le taux du transport s'abaisse d'année en année, au fur et à mesure que ces améliorations s'exécutent. Lorsqu'il n'y avait qu'une profondeur d'eau de quinze pieds entre le lac Supérieur et le lac Erié, le transport d'une tonne de fer coûtait $2. Aussitôt que la profondeur fut de dix-neuf pieds, le transport se fit à raison de $1 la tonne.

Dans tout port de quelque importance, il y a des élévateurs pourvus de toutes les améliorations modernes. Duluth et les ports du lac Supérieur devancent rapidement Chicago dans le commerce de transport du blé et de la farine. Duluth et West-Superior ont vingt-deux élévateurs d'une capacité de 34,000,375, et Buffalo en a vingt-huit, d'une capacité de 21,390,000 ; Saint-Paul et Minnéapolis en ont quarante-deux, d'une capacité de 34,475,000 boisseaux. Aux différents endroits que je viens de mentionner, et dans tous les ports un peu considérables, ces élévateurs sont reliés à des moulins à farine. Ces élévateurs ne sont pas du genre ascenseur, mais servent surtout à l'entreposage du grain . Je crois que les meilleurs qu'il y ait aux Etats-Unis se trouvent à Duluth. Quel usage fait-on de ces élévateurs que je viens de décrire ? Tout le grain de l'ouest ne peut être expédié en deux ou trois mois. Les expéditions commencent en septembre et se terminent en décembre. La raison pour la-

quelle les Américains ont construit à Duluth, Chicago, West-Superior, Saint-Paul, ces élévateurs dont la capacité est de plus d'un million de boisseaux chacun, c'est qu'il leur est impossible d'expédier tout leur grain dans l'espace de deux ou trois mois. Ils en font transporter le plus possible pendant la saison de navigation, et ils entreposent dans ces élévateurs le reste du grain que les différentes voies ferrées ont amené là. Une grande partie de ce grain est vendue aux meuniers du pays ; mais, pendant l'hiver, une bien faible partie prend le chemin d'un port de mer. Je ferai observer à tous ceux qui s'intéressent à la question du transport, que les expéditions de grain pendant l'hiver sont trés restreintes. Que l'on jette un coup d'œil sur les rapports des chambres de commerce de Chicago, de Duluth et de New-York, et l'on verra que les grandes expéditions de grain se font en été et en automne, surtout en septembre et en octobre. Pendant la saison de navigation on expédie le blé aux différents ports de l'Amérique. On parle souvent de New-York, de Boston et de Portland ; mais il ne faut pas oublier que Philadelphie, Baltimore et Newport sont des ports ou le transbordement du grain dans des navires transatlantiques se fait sur une très vaste échelle. Pendant l'hiver, aussitôt que la navigation est fermée, les chemins de fer élèvent leurs tarifs. J'ai dit, il y a quelques instants que le prix du transport entre Buffalo et New-York variait de 3 à 3½ cents pendant la saison de navigation, mais aussitôt que celle-ci est fermée, le prix monte à 5 cents.

M. ROCHE (Halifax) : Mon honorable ami me permettrait-il une question ?

L'honorable M. TARTE : Certainement.

M. ROCHE (Halifax) : Est-ce qu'il parle du maïs ou du blé ? Le maïs expédié des ports américains est ordinairement récolté dans le sud et l'expédition de ce produit se fait plus tôt que celle du blé, lequel croit plus au nord.

L'honorable M. TARTE : Chicago est certainement le marché le plus important, et les tarifs relatifs au transport du maïs et du blé sont à peu près les mêmes, et sont, à peu de différence près, ceux que je viens de donner.

Ne perdant pas de vue les faits et les chiffres ; ne perdant pas de vue une chose indéniable, à savoir que nos concurrents américains effectuent le transport du grain pour les prix que je viens de citer, quelle est notre situation et que devons-nous faire?

Mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur a puisé un argument dans les tarifs de transport en vigueur entre Kansas-City et Chicago. Il nous a dit que le grain avait été voituré entre ces deux villes à raison de 5 cents le boisseau.

M. BROCK : Cinq cents par 100 livres ?

L'honorable M. TARTE : Oui. L'honorable ministre (M. Sifton) a commis une erreur, —volontaire,—sans aucun doute. Le taux régulier du transport entre Kansas City et Chicaga est de 19 cents par 100 livres. Les tarifs en vigueur dans l'ouest canadien et dans l'ouest américain sont à peu près les mêmes.

On a souvent parlé dans cette enceinte des taux élevés du chemin de fer Canadien du Pacifique et du Canadian Northern. Sans citer des chiffres à l'appui de mon assertion, permettez-moi de vous dire que les tarifs de ces voies ferrées sont virtuellemnt les mêmes que ceux des chemins de fer américains. Je pourrais dire que le Northern Pacific et le Great Northern, par exemple, dont le parcours est moins considérable que le chemin de fer Canadien du Pacifique exigent cependant, pour une distance plus courte de moitié, des prix de transport aussi élevés que le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. BOURASSA : Je me permettrai de demander à l'honorable député s'il parle des tarifs d'entier parcours ou simplement des tarifs locaux ?

L'honorable M. TARTE : Je parle des tarifs qui sont en vigueur au sujet du transport du blé des champs du cultivateur canadien et du producteur américain jusqu'aux grands lacs. Ces tarifs sont à peu près les mêmes.

Encore une fois, je le demande, qu'allons-nous faire? Sommes-nous en mesure de faire concurrence aux Américains? A mon humble avis, nous le pouvons, mais en prenant les moyens nécessaires. Si nous voulons lutter avec succès, nous devons profiter de leur expérience et de la nôtre. Quelques membres de la gauche nous ont souvent dit— et l'on a répété la chose au cours de cette discussion, que le cabinet actuel avait fait bien peu de chose pour résoudre la question du transport. Bien, je suis dans une certaine mesure, responsable de ce qui a été fait et de ce qu'on a omis de faire. Tout ce que j'ai voulu faire n'a pas été fait. Je reviendrai sur ce point. Mais, après tout, savoir ce que nous n'avons pas fait est moins important que de savoir ce que nous devrions faire. Dans quelle situation sommes-nous à l'heure qu'il est ? Nous sommes avec nos voisins co-propriétaires des grands lacs, excepté le lac Michigan.

Permettez-moi de vous donner un tableau comparatif des distances:

	Milles.
De Chicago à Depot-Harbour, par voie des lacs..	579
De Depot-Harbour à Montréal, par voie ferrée....	379
Total..	958
De Chicago à Buffalo, par voie des lacs..	889
De Buffalo à New-York, par voie du "New York Central Railway"..	440
Total..	1,329

Différence en faveur de la route du Saint-Laurent et du port de Montréal, 321 milles.

	Milles.
De Duluth à Depot-Harbour, par voie des lacs..	644
De Depot-Harbour à Montréal, par voie ferrée..	379
Total..	1,023
De Duluth à Buffalo, par voie des lacs..	997
De Buffalo à New-York, par voie du "New York Central Railway"..	440
Total..	1,437

Différence en faveur de Montréal, 414 milles.

	Milles.
De Port-Arthur à Depot-Harbour..	510
De Port-Arthur à Midland, la distance est à peu près la même.	
De New-York à Liverpool..	3,105
De Montréal à Liverpool..	2,821
Différence en notre faveur..	284

M. l'Orateur, il n'y a pas de meilleure éducation que celle des faits. Voyons ce que fait aujourd'hui M. Booth ? M. Booth jouit d'une fortune considérable, mais ce n'est qu'un simple particulier. Il a construit un chemin de fer, lequel n'était d'abord qu'une voie de colonisation, qu'une voie ferrée à l'usage de son commerce de bois ; mais aujourd'hui c'est un réseau qui transporte un immense volume de grain.

Un jour, j'assistais à Montréal à un banquet où je devais prononcer un discours. J'avais étudié avec attention le tracé de la voie ferrée de M. Booth et notre situation géographique. Mon voisin de droite était un de nos rois de chemins de fer. Au cours de mes observations je déclarai qu'à mon avis cette ligne était d'un grand avenir. Mon voisin m'interrompit d'une exclamation peu courtoise. Je me contins, en songeant que j'aurais ma revanche. Deux ans après, M. Booth, dans un rapport, déclarait qu'il avait transporté 20 millions de boisseaux de blé par la voie du chemin de fer Canada-Atlantique. Je montrai cette déclaration à mon ancien voisin de table et lui répétai son exclamation. Il me demanda ce que je voulais dire et je lui rappelai son interruption. Je n'oublierai jamais cet incident.

M. Booth fait aujourd'hui concurrence aux grands chemins de fer américains, non seulement dans le transport du grain et de la farine, mais dans toutes les branches du trafic. Il possède sur les lacs une flotille composée de six navires dont quatre sont enregistrés aux Etats-Unis, pour la bonne raison que le commerce de transport qu'il fait avec les Américains est encore plus considérable que celui qu'il fait au Canada. Cette année, M. Booth transportera de Depot-Harbour plus de 20 millions de boisseaux de blé et de maïs. Il en transporterait 50 millions s'il pouvait facilement les manutentionner et les entreposer à Montréal ou ailleurs. Ce fait simple, mais éloquent, est la meilleure preuve de ce que nous pouvons faire si nous nous engageons dans la bonne voie et si nous nous mettons à l'œuvre immédiatement.

Les ports du lac Supérieur sont les principaux centres du commerce de transport, mais tous les grands lacs sont les tributaires du Saint-Laurent. De Milwaukee, de Chicago, de Duluth aux ports canadiens, au port de Montréal la distance est plus courte qu'aux ports de Buffalo et le New-York. En d'autres termes, de ces différents ports, on peut transporter un boisseau de blé à la baie Georgienne à meilleur marché qu'à Buffalo, parce que la distance à parcourir est plus courte.

Depot-Harbour n'est pas le seul port de la baie Georgienne. Tous les ports de cette baie se prêtent magnifiquement aux besoins du commerce de grain, tels que Midland, Collingwood, Meaford, Owen-Sound, et Goderich, sur le lac Huron. Non seulement ces ports reçoivent une quantité considérable de blé des villes canadiennes, mais des villes américaines. Pourquoi ? Parce que leur situation leur donne plus d'avantages. S'ils étaient aussi bien outillés que les ports américains, le mouvement commercial y serait encore beaucoup plus accentué.

Pour nous aider à faire concurrence aux Américains, nous avons deux routes à notre disposition : La route fluviale par nos lacs et nos canaux, et une voie mixte, par eau et par chemin de fer. J'ai eu l'honneur d'être ministre des Travaux publics durant six années. Il y a un an au mois de janvier, j'ai présenté au chef du cabinet dont je formais partie et à mes collègues un mémorandum qui contenait le résultat de mes études sur la question du transport. Avant la discussion du budget, j'avais pensé devoir soumettre à mes collègues un rapport exposant mes vues sur cet important sujet. Je leur conseillais alors d'étudier la question des voies fluviales depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à la mer. Commençant par cette voie de communication naturelle, je recommandais l'outillage de Fort-William et la continuation des améliorations que nous avions commencées à Port-Colborne. Fort-William et Port-Arthur sont des débouchés naturels de notre domaine de l'ouest. A mon humble avis, il serait nécessaire de dépenser une somme d'argent considérable pour mettre ces deux ports en bonne condition et les outiller pour répondre aux besoins du commerce.

Le département des Travaux publics exécute actuellement certaines améliorations dans cette partie du pays. La rivière de la Mission qui relie la Kaministiquia au lac Supérieur devrait être élargie et creusée immédiatement à une profondeur de 20 pieds parce que les glaces s'accumulent à l'entrée du port de Port-Arthur. En creusant ce cours d'eau, nous prolongerions la saison de navigation de deux ou trois semaines en automne ; ce qui serait pour nous d'un précieux matière. J'ai attentivement étudié cette amélioration coûterait un million de dollars.

J'ai l'honneur d'attirer spécialement l'attention de mes anciens collègues sur cette matière. J'ai atentivement étudié cette question. Jai fait la visite des lieux plusieurs fois et je sais à quoi m'en tenir.

Je recommanderais ensuite un minutieux examen des lacs. Nous devrions avoir là des appareils destinés à mesurer la profondeur de l'eau, comme nous en avons sur le Saint-Laurent, de manière à rendre la navigation sûre et à vérifier si les indications de nos plans hydrographiques sont bien exacts.

A Port-Colborne, on devrait dépenser une couple de millions, et je vais dire comment. Le département des Travaux publics est à compléter le brise-lames situé du côté nord du port; mais cela ne sera pas suffisant et il faudra construire un nouveau brise-lames de l'autre côté si l'on veut que le chargement et le déchargement des vaisseaux se fassent en toute sécurité. Les vagues du lac Erié sont presque aussi fortes que celles de l'Atlantique, et il faut de toute nécessité protéger les navires contre leur impétuosité si vous voulez créer à cet endroit un mouvement maritime important. Dans le mémorandum que je tiens à la main, je recommandais à mes collègues d'y construire un élévateur et un entrepôt et d'y installer un outillage complet de manière à faire de Port-Colborne un véritable port national.

Avant mon départ pour Paris, mes collègues me permirent d'inscrire au budget du département des Travaux publics un crédit de $250,000 destiné à la construction d'un élévateur dans le port de Montréal. J'avais recommandé l'établissement d'un élévateur à Port-Colborne, à Montréal et à Lévis, et mes anciens collègues se rendirent à ma demande. Je dirai plus tard pourquoi j'ai conseillé d'entreprendre ces travaux.

A Port-Colborne nous devrions exécuter immédiatement toutes les améliorations qui faciliteraient le chargement et le déchargement des gros navires des lacs. Sur le territoire américain, Buffalo possède un port large et sûr, superbement outillé et contenant 22 élévateurs; sur le territoire canadien, il n'y a rien. Cependant notre situation géographique fait de nous les grands entrepreneurs de transport du continent. Nous avons dépensé 80 millions de dollars pour établir le réseau de nos canaux; mais il n'est pas étonnant de voir la plus grande partie du trafic prendre une autre voie; l'outillage nous manque. Il nous faudrait dépenser une couple de millions pour aménager convenablement Port-Colborne. Il y a, à cet endroit un obstacle sur lequel j'ai appelé l'attention de la Chambre. Lorsqu'un navire lourdement chargé arrive à l'entrée du canal Welland, il est obligé de décharger une partie de sa cargaison.

Le chemin de fer du Grand Tronc possède un petit élévateur à Port-Colborne et un autre à Port-Dalhousie. Cette compagnie exige 2 cents par boisseau de grain pour un transport de 27 milles ; en dautres termes,

il en coûte plus cher pour voiturer un boisseau de grain sur cette courte distance que pour l'expédier de Chicago à Buffalo, à Port-Colborne ou à Depot-Harbour. Il faudrait remédier immédiatement à un pareil état de choses. Le gouvernement devrait acheter ce tronçon de voie ferrée ou prendre les moyens qu'exigent les besoins du commerce. Si nous voulons que nos cours d'eau fassent une concurrence avantageuse à ceux des Etats-Unis, il faut faire disparaître ces obstacles.

La distance entre Port-Colborne et Montréal est de 367 milles, par la voie du Saint-Laurent et des lacs, et les canaux qui facilitent le transport entre ces deux points ont une longueur de 63 milles. Comme je l'ai déjà dit, cette partie de notre réseau de voies navigables devrait être inspectée avec le plus grand soin. Par le passé. la surveillance de ces cours d'eau a appartenu au département des Chemins de fer et Canaux. Je ne veux pas faire d'injustes récriminations, mais je sais que notre voie fluviale n'a pas été inspectée et maintenue dans des conditions convenables. Le gouvernement devrait en faire le sondage sans délai. Il faudrait élargir et creuser le chenal et rendre ces voies de navigations aussi sûres que celles de nos voisins.

Après avoir passé en revue nos lacs et nos canaux, arrivons au port de Montréal. Dans le mémoire dont j'ai parlé, je recommandais à mes anciens collègues de l'outiller et d'en faire un port franc, ou du moins un port où les droits de péage seraient aussi bas que possible. Montréal est la tête de la navigation océanique; ce n'est pas un port local. C'est le centre du commerce des grands lacs. Les commissaires du port de Montréal empruntent de l'argent sur lequel ils ont payé l'intérêt à venir jusqu'à ce jour. Le trafic augmente et il n'y a pas de doute qu'ils seront en état de faire honneur à leurs obligations. Mais là n'est pas la question. Si l'on ne fait pas de Montréal un port franc, ou à peu près, nous imposons des droits de péage qui gênent considérablement le développement de notre commerce.

Si l'on fait entrer en ligne de compte la somme dont les Chambres ont autorisé l'emprunt au cours de cette session, la dette du port de Montréal est très élevée, puisqu'elle atteint le chiffre de $10,000,000. Je demande à mes anciens collègues de bien peser mes paroles. Le parlement commet une erreur. La route du Saint-Laurent doit être exempte, autant que possible, de droits de péage, si nous voulons faire une concurrence heureuse aux Américains. Je ne dis pas qu'il faiile abolir toute espèce de péage dans nos ports nationaux, mais que nous devons nous contenter de droits minimes afin d'en assurer l'entretien, et rien de plus. Faisons pour nos ports ce que nous avons fait pour nos canaux, rendons-les francs.

Pour outiller le port de Montréal, il faudrait dépenser au moins 7 ou 8 millions de

dollars. Si nous désirons avoir de l'espace pour emmagasiner le grain, il nous faudra construire des entrepôts qui coûteront certainement $3,000,000. Les compagnies du Grand Tronc, du Canada-Atlantique et du chemin de fer Canadien du Pacifique diront que le port de Montréal ne répond pas aux besoins du commerce et qu'elles ne peuvent, pour cette raison, y amener plus de grain. Les quais que l'on y construit actuellement sont suffisants. Ce sont là des faits indiscutables.

Dans le mémoire dont j'ai fait mention, je recommandais à mes collègues de construire un élévateur, des quais nouveaux, d'y installer des grues et tous les appareils perfectionnés dont sont pourvus les grands ports du monde. Depuis que j'ai remis ce mémoire entre les mains du premier ministres les commissaires du port de Montréal ont commencé à construire un élévateur avec de l'argent qu'ils ont emprunté.

Le gouvernement devrait se charger de la dette du port de Montréal, ou du moins prendre à son compte toutes les dépenses que l'on fera à l'avenir, y compris l'emprunt que l'on a contracté cette année. En parlant ainsi, je ne me place pas au point de vue de Montréal seulement ; j'envisage la question de plus, car l'avenir de la route du Saint-Laurent est là.

En parlant des élévateurs que l'on a construits dans l'ouest américain, j'ai oublié de dire qu'à Duluth, Chicago, Minnéapolis et Saint-Paul l'entreposage du grain pour l'hiver ne coûte que quatre cents par boisseau. Je crois devoir donner ce détail maintenant, car il me faudra revenir plus tard sur ce sujet.

Je dis, M. l'Orateur, que nous devons sans délai faire de Montréal un port franc, autant que possible. Chargeons-nous, non seulement de la dette, mais de l'administration de ce port auquel aboutit le réseau de nos canaux. Notre système de canalisation nous a coûté 80 millions de dollars ; nous avons dépensé des sommes considérables pour outiller nos ports et pour élargir et creuser le Saint-Laurent, et je vous demande s'il ne serait pas raisonnable de nous emparer du port où viennent aboutir nos grands cours d'eau, naturels et artificiels.

Je n'ai rien à dire contre les commissaires du port de Montréal, mais j'affirme que le système d'administration qui est actuellement en vigueur est tout à fait insuffisant. J'ai été assez longtemps ministre pour savoir à quoi m'en tenir à ce sujet. Il y a là douze ou treize personnes qui se réunissent une couple d'heures par semaine. Ce sont des hommes d'affaires qui ont abandonné pour un instant leurs occupations habituelles, et il arrive souvent qu'ils étudient d'une manière très superficielle les questions qu'ils ont à discuter. Je ne fais allusion à personne en parculier, et je parle aussi bien des commissaires d'autrefois que de ceux d'oujourd'hui.

Les travaux coûtent 30 pour 100 de plus qu'ils ne devraient coûter et ne sont pas exécutés comme ils devraient l'être. Les commissaires ne sont responsables de leur gestion envers personne. Je parle en ce moment devant des amis de Montréal qui savent que je dis la vérité, mais pas toute la vérité. Les commissaires sont des hommes de bonne volonté, mais ils ne sont pas aptes à la besogne qu'on leur confie. Un ministre et un gouvernement sont responsables devant les Chambres; vous pouvez les punir lorsqu'ils commettent une erreur, mais les commissaires jouissent d'une irresponsabilité complète et vous ne pouvez les atteindre. Ils font de leur mieux, mais, je le répète, ils n'ont pas la compétence voulue pour traiter les grandes questions que font surgir l'administration du port le plus important de ce pays. L'an dernier le trafic du port de Montréal a atteint le chiffre magnifique de 191 millions de dollars, presque la moitié du commerce du pays. Ne serait-il pas raisonnable que ce port fût placé sous la direction de la nation elle-même ?

J'avais recommandé à mes collègues d'outiller les ports de Trois-Rivières et de Québec; car pour moi la route du Saint-Laurent est une et indivisible. et toutes les parties qui la composent méritent notre attention. Je conseillais au gouvernement de construire des élévateurs à Trois-Rivières et à Lévis. Le gouvernement a réduit les plans que mon département avait préparés sous ma direction pour le port de Québec. Je crois qu'il a eu tort, mais ils n'en font pas moins un ouvrage utile. Le port de Québec est peut-être dans une meilleure condition que celui de Montréal; son mouvement maritime est beaucoup moins considérable, mais il n'est pas, cependant, outillé comme il devrait l'être.

Je recommandais aussi de commencer ce qu'on appelle le canal de la baie Georgienne. Je ne conseillais pas l'exécution du projet tout entier, mais je recommandais de faire des améliorations immédiates à la rivière des Français. Les distances n'ont peut-être pas reçu toute l'attention qu'elles méritaient, et je vais vous en donner un tableau comparatif :

	Milles.
De Fort-William à Buffalo..	750
De Fort-William à North-Bay..	573
Différence en faveur de North-Bay..	207
De Duluth à Buffalo..	857
De Duluth à North-Bay..	575
Différence en faveur de North-Bay..	282
De Milwaukee à Buffalo..	716
De Milwaukee à North-Bay..	463
Différence en faveur de North-Bay..	253
De Chicago à Buffalo..	733
De Chicago à North-Bay..	520
Différence en faveur de North-Bay..	213

Les améliorations à faire à l'embouchure de la rivière des Français coûteraient environ cinq millions de dollars. On m'a dit

souvent que Midland, un autre port de la baie Georgienne, était situé à peu près à la même distance que North-Bay des rives du lac Supérieur et Michigan, et c'est quelque chose.

M. CLARKE : Il en est de même pour Depot-Harbour.

L'honorable M. TARTE : En effet. Tous ces ports de la baie Georgienne sont situés à quelques milles de distance les uns des autres. Cette situation a peut-être son importance, mais n'oublions pas qu'il nous faut songer à l'avenir et que nous ne devons pas avoir en vue qu'une seule ligne de chemin de fer.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a d'autre port sur les lacs que Owen-Sound, mais cet endroit n'est pas situé favorablement pour l'écoulement du grain vers les ports de l'est. L'amélioration de la rivière des Français induirait sans doute le chemin de fer Canadien du Pacifique à établir une flottille sur les lacs.

Mais pendant que nous discutions le plans des travaux à exécuter à la rivière des Français, une autre question surgissait. On nous représenta que si l'on pouvait engager le chemin de fer Canadien du Pacifique à prolonger sa ligne depuis Peterborough jusqu'à Midland,—sur une distance de 100 milles, cette compagnie et le Grand Tronc pourraient s'unir afin d'expédier, de ce port, le grain de l'ouest, par la route du Saint-Laurent. Les négociations furent conduites par le premier ministre et par moi. J'eus plusieurs entrevue avec M. Hays, et c'est parce que je croyais cet arrangement possible que je n'ai pas insisté davantage à la dernière session, pour qu'on votât immédiatement les crédits destinés à commencer les améliorations à faire sur la rivière des Français. Les deux plans étaient dignes d'attention, et tous deux, à mon avis, pouvaient être avantageusement exécutés, car il y aurait assez de trafic pour alimenter ces deux voies de communication. Quoi qu'il en soit si l'on ne peut commencer immédiatement le creusage de la rivière des Français et le canal de la baie Georgienne, ne perdons pas de vue le projet de relier Peterborough et Midland.

En même temps que nous améliorons les ports des grands lacs et celui de Montréal, il faut pousser activement et mener à bonne fin les travaux que nous devons exécuter pour faire du Saint-Laurent une voie navigable de premier ordre. J'espère que les deux prochaines années suffiront pour donner à notre grand fleuve une profondeur de 30 pieds et donner à son chenal une largeur de 450 pieds. Il y avait environ 65 milles de dragage à faire, et comme tous nos dragueurs sont à l'œuvre, je présume que l'ouvrage doit être terminé sur une distance de 40 milles.

Qu'il me soit permis d'appeler l'attention du premier ministre sur la pressante nécessité qu'il y a pour nous d'établir une chaîne de bouées et de phares plus parfaite que celle que nous avons, et de meilleurs signaux de brume, à partir du détroit de Belle Isle. Je lui dirai qu'après avoir parcouru plusieurs fois la route du Saint-Laurent depuis le détroit de Belle-Isle jusqu'aux grands lacs, j'en suis arrivé à la conclusion que notre voie fluviale n'a pas été et n'est pas encore l'objet de toute l'attention qu'elle mérite. Le premier ministre lui-même devrait prendre la chose en main. Le département de la Marine et des Pêcheries devrait être renforcé.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

L'honorable M. TARTE : Oui, ce département devrait être renforcé au point de vue du personnel. Nous serions mieux d'avoir des fonctionnaires plus éclairés ; des fonctionnaires qui étudieraient nos observations au lieu de les combattre aveuglément. Le ministre doit voyager et se renseigner lui-même sur les lieux.

Nous avons des accidents à déplorer,—et le nombre n'en diminuera pas,—à moins que nous ne nous mettions à l'œuvre sans retard pour améliorer la route du Saint-Laurent.

Notre système de pilotage est défectueux ; nous devrions le réformer immédiatement. La route du Saint-Laurent, je le répète, n'est pas l'objet de toute l'attention qu'elle mérite. Quel est le résultat de cette négligence de notre part ? C'est que le taux des assurances des navires qui se rendent à Québec et à Montréal est beaucoup plus élevé que celui des vaisseaux qui desservent les ports américains.

Il y a peu de danger entre Québec et Montréal ; le navire qui s'y échoue en est quitte pour quelques égratignures. Malheureusement, lorsqu'un accident de cette nature se produit dans le golfe, les égratignures sont plus profondes, le navire est perdu et les assureurs profitent de l'occasion pour élever leurs taux.

Nous devrions établir des élévateurs à Port-Colborne, à Montréal et à Lévis. De quelle façon les Américains disposent-ils de leur trafic ? Qu'il me soit permis tout d'abord de rappeler à la Chambre et au premier ministre qu'il n'existe pas une seule ligne transcontinentale aux Etats-Unis. Les chemins de fer y atteignent bien le littoral du Pacifique, mais les terminus en sont à Omaha, à Saint-Paul, à Duluth et à Chicago. Ils transportent jusqu'aux débouchés les produits des terres à blé et à maïs de l'Ouest. Ils remplissent leurs élévateurs du grain qu'ils n'ont pu transporter pendant l'été, pendant la saison de la navigation. Durant l'hiver, ce grain est converti en fleur et en farine qu'ils transportent aux ports de mer—New-York, Boston, Portland, Newport News, Philadelphie et Baltimore. Les cargaisons se complètent par une certaine quantité de grain. Je prie mes honorables amis des provinces maritimes de vouloir bien prêter quelque attention à ce que je

dis en ce moment. Tant que j'ai dirigé le ministère des Travaux publics, je me suis constamment efforcé de me bien mettre au fait de leur situation.

Que font donc les Américains ? Ils transportent le grain à Buffalo, à Duluth, à Chicago, et le rendent en hiver à leurs ports de mer. De Buffalo à New-York, la distance est de 440 milles par le New-York Central. De Lévis à Saint-Jean, il n'y a que 578 milles par l'Intercolonial, et cette distance sera réduite à 500 milles par la nouvelle voie que mes honorables amis demandent permission de construire. En transportant le blé par eau comme font les Américains, nous serons en mesure de faire concurrence à ces derniers. Ce que je disais, il y a deux ans est encore plus vrai aujourd'hui qu'il ne l'était dans le temps. Il importe absolument que nos tarifs soient bas, sans quoi nous ne pourrons pas soutenir la concurrence. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur nous a rappelé l'autre jour que le champ d'opération des chemins de fer américains s'étend jusqu'à quelques pas de la frontière canadienne. Mon honorable ami a parfaitement raison, et Winnipeg est bien peu éloigné des ports américains. De Winnipeg à Saint-Paul, il n'y a que 500 milles, de Winnipeg à Duluth, 450 milles seulement ; de Winnipeg à Port-Arthur, il y a 440 milles par le chemin de fer Canadien du Nord, et 425 milles par le Pacifique Canadien. La distance qui sépare Chicago de New-York n'est que de 912 milles. Il nous faut donc user de prudence, car si nous ne prenons pas les mesures nécessaires pour effectuer le transport à bon marché, les Américains s'empareront de notre trafic, comme ils ont su s'en rendre maîtres par le passé. Les voies navigables fourniront plus de grains à nos ports d'hiver de Saint-Jean et d'Halifax que ne pourrait le faire n'importe quel projet de transport par chemin de fer. Ce qu'ont fait les Américains indique clairement ce que nous pourrions accomplir nous-mêmes. N'oublions pas que nous avons à soutenir la concurrence non seulement sous le rapport des distances, mais que nos concurrents occupent une situation éminemment avantageuse. Ces ports de New-York, de Boston, de Philadelphie et de Baltimore sont de grands centres de commerce. Les chemins de fer sont toujours sûrs d'y trouver des marchandises pour le chargement de leurs wagons au retour ; mais jusqu'à présent les ports de Saint-Jean et Halifax n'ont pas offert le même avantage. Le Pacifique Canadien y a fait un trafic assez important, mais le chargement de ses wagons a toujours été dix fois plus considérable à l'aller vers l'est qu'au retour. Naturellement, cet état de choses devra s'améliorer, et il s'améliorera d'autant plus vite que nous mettrons plus d'empressement à mieux outiller nos différents ports. Outillons la route du Saint-Laurent en la manière que je suggère ; donnons-lui à l'automne tout le trafic de grain possible, et l'activité naîtra dans les ports de Saint-Jean et d'Halifax. Il s'effectuera toujours en hiver une certaine somme de transport d'entier parcours ; les bestiaux se transportent en chemin de fer, et la saison d'hiver est assez favorable à ce genre de trafic.

Telles sont, en abrégé, les opinions que j'entretiens au sujet de la question des voies navigables et des moyens de transport. Il est urgent, à mon avis, que nous mettions à contribution et nos énergies et nos ressources financières dans le but de pourvoir sans retard à l'amélioration de nos voies navigables, sans quoi le trafic nous échappera. C'est dans cette disposition d'esprit que j'ai attendu avec anxiété les explications ministérielles au sujet du projet actuellement devant nous. J'ai le bonheur de n'avoir aucun intérêt de parti à servir. Je parle en mon propre nom, sans prévention, libre de tout préjugé.

Quel projet avons-nous à discuter aujourd'hui ? Le Grand-Tronc est venu, au cours de la présente session, solliciter l'autorisation de construire une ligne de chemin de fer entre Québec et le littoral du Pacifique. Lorsque son bill fut pris en délibération par le comité des chemins de fer, sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays refusèrent catégoriquement de construire la division de l'est en même temps que celle de l'ouest. La compagnie se proposait alors de construire un chemin partant de Gravenshurst ou de North-Bay pour aboutir dans les Territoires du Nord-Ouest ; elle refusa catégoriquement de construire simultanément les deux divisions. Je conçois dans quelle situation s'est trouvé le gouvernement. Je ne lui attribuerai pas de motifs répréhensibles ; ce n'est pas ainsi que je discute les questions importantes de la politique. Je me rends compte de sa situation. En présence du refus du Grand-Tronc-Pacifique de construire la division de l'est, le gouvernement fut invité par ses partisans à construire lui-même cette division, depuis Québec jusqu'à l'ouest. Nos amis des provinces maritimes se mirent ensuite de la partie et réclamèrent le prolongement de la ligne jusque chez eux. Le gouvernement ne parvint pas à faire agréer le projet par le Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre du Commerce a franchement admis aujourd'hui que le crédit du Grand Tronc n'était pas suffisant pour assurer la conduite à bonne fin de toute l'entreprise. Mon très honorable ami a eu parfaitement raison en ceci. C'eût été imprudent de la part de n'importe quelle compagnie de chemin de fer d'entreprendre la construction de cette partie de la ligne. C'est pourquoi le gouvernement résolut de la construire lui-même. Je dois dire ici que je ne partage pas l'avis de ceux qui prétendent qu'il ne se trouve pas de bonnes terres agricoles dans les régions que ce chemin devra traverser.

Il m'est impossible de concourir dans les opinions qui ont été émises sur ce point. Je

connais bien certaines de ces régions-là. Ayant vécu dix-huit ans dans la ville de Québec, j'ai porté un intérêt tout particulier à la région du lac Saint-Jean. Cette région était éminemment favorable à la colonisation, et mon journal prit une part active au premier mouvement qui se fit en faveur de l'établissement de cette partie de la province. Je puis donner à la Chambre l'assurance que de Roberval en allant vers l'ouest il y a un district d'une grande fertilité, des terres superbes, des terres inférieures à nulle autre en ce pays. Certains de mes honorables amis font des signes de désapprobation, mais qu'ils me permettent de leur dire que je parle en connaissance de cause. Ayant acquis un peu de terrain, je suis allé là-bas au moins une cinquantaine de fois, de sorte que je dois connaître la région assez bien.

Cette région, je la connais, et c'est parce que je la connais à fond que nous avons, le très honorable premier ministre et moi, demandé à nos collègues, en 1900, d'accorder à la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean une subvention pour la construction de soixante milles de voie ferrée partant de Roberval et allant vers la baie de James. M'est avis que le gouvernement eût bien fait de subventionner une plus grande longueur de voie ferrée et d'élever le chiffre même de la subvention, car il est impossible de construire de chemin de fer par là à raison de $3,200 par mille. C'est une belle région. Celle du lac Témiscamingue est également belle. J'y suis allé il y a quelques années et y suis retourné l'an dernier. C'est une belle région susceptible de donner aux colons tous les avantages que peuvent fournir les meilleures terres. La région du lac Nipissingue offre aussi des avantages. On y voit de grandes étendues de terre fertile, cela est certain, mais il s'y trouve aussi du terrain improductif. En arrière de Québec, le long de la rivière Sainte-Anne, on trouve bien certains endroits propices à la colonisation, mais il n'y a pas beaucoup de bonne terre. Il m'est souvent arrivé, lorsque j'étais jeune homme, d'aller en partie de chasse et de pêche au delà de la ligne de partage des eaux, de l'autre côté de la chaîne des Laurentides. Je connais assez bien cette partie-là du pays. Pour ce qui est de la province de Québec, le chemin traversera une région où se trouvent de grandes étendues de terre arable. Je connais aussi le bas de Québec. Mon honorable ami de Bellechasse (M. Talbot) nous a parlé de cette région que le transcontinental doit traverser. J'ai eu l'honneur de représenter ici le comté de L'Islet, et je connais les paroisses à travers lesquelles passera le nouveau chemin de fer. Il y a là de très beaux établissements. Dans toute la region le sol est de bonne quatite. A l'heure qu'il est, les établissements des colons sont à trente et quarante milles de l'Intercolonial. Pour ce qui est de cette partie du chemin, je crois que l'on a tort de dire que le sol n'est pas de bonne qualité. Nous n'avons rien à gagner à dire que notre sol est de qualité inférieure lorsque c'est le contraire qui est vrai. Ce n'est donc pas sur ce terrain que je ferai porter le débat; je traiterai la question à un autre point de vue.

M. TARTE.

Lorsque le premier ministre a présenté ce bill, il a fait observer que ce chemin de fer est d'un besoin urgent et qu'il importe absolument de ne pas perdre de temps. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il n'a pas été fait d'exploration et que nous sommes entièrement dépourvus de renseignements, mais je demanderai à mon très honorable ami s'il n'eût pas été possible de nous mieux renseigner, s'il n'eût pas été prudent, avant de tenter l'entreprise, de nous munir de renseignements plus complets ? Nous savons bien que ce chemin de fer traversera des régions fertiles, mais il n'a pas été fait d'études en vue de la construction d'une voie ferrée. Quels obstacles on rencontrera, c'est ce que personne ne saurait dire. Personne, partant, ne connaît le côté financier de la question. C'est fort bien de dire que le chemin ne coûtera pas plus que $35,000 ou $30,000 par mille, mais mon très honorable ami est-il bien sûr qu'il ne coûtera pas plus que cela ? Les dépenses ne m'effraient point. En fait, on m'a reproché d'aimer trop la dépense. Mais je m'aperçois, après avoir pris connaissance des projets des chefs des deux partis politiques, que je suis loin d'être dépensier. Il est évident que je ne suis pas lancé autant que ces honorables messieurs dans la voie du progrès. Qu'est-ce qui rend la construction de ce chemin nécessaire ? Les besoins du transport ? Je ne crois pas, et lorsque mon très honorable ami y aura songé, j'espère qu'il se rangera à mon avis.

Le chemin sera utile. Pour moi, je suis heureux de voir le Grand-Tronc pénétrer dans le Nord-Ouest. Je voudrais qu'il y pénétrât tout de bon. Je parlerai plus tard de la situation du Grand-Tronc. Mais le gouvernement a résolu de construire un chemin entre Winnipeg et Moncton. Ce chemin sera utile au trafic local. Je n'ai jamais connu de chemin de fer qui fût inutile. Que celui-ci doive développer les régions qu'il traversera, cela ne laisse pas l'ombre d'un doute. Mais il convient de se demander d'abord quel en sera le prix de revient, et puis, s'il n'eût pas été possible de faire mieux. A mon sens, le besoin de ce chemin de fer ne se faisait pas si vivement sentir que l'a prétendu le très honorable premier ministre. La construction de ce chemin de fer n'est pas absolument nécessaire, mais le projet n'est pas dépourvu d'intérêt. Ce chemin de fer n'aura pas pour effet de nous permettre de faire la concurrence par rapport au trafic de l'Ouest ; il n'aura pas pour effet, non plus, de réduire d'une fraction de cent les tarifs relatifs au transport du blé et des autres denrées. Ni l'un ni l'autre des partis politiques n'a tenté de démontrer qu'il en devra résulter une réduction des tarifs. Il est tout à fait hors de question

de prétendre que ce chemin pourrait amener un tel résultat. Procédons par comparaison. A l'heure qu'il est, M. Wolvin transporte en été, à raison de moins de 3 cents, le blé qu'il va prendre à Duluth et à Chicago pour le rendre à Québec. Ce chemin de fer pourra-t-il effectuer le transport à ce prix ?

Il n'y a pas à y songer. La navigation est ouverte pendant plus de sept mois de l'année. En hiver, il passe fort peu de grain par les routes américaines ; il n'y en passe pas plus que par la route du chemin de fer Canadien du Pacifique. Personne ne prétend que la construction de ce chemin aura pour effet de réduire les tarifs d'une fraction de cent. Il n'est pas un seul homme d'affaires qui osera me contredire sur ce point. A ce point de vue, l'établissement de la nouvelle route n'est donc pas indispensable.

Eût-il été plus avantageux pour le gouvernement de ne pas conclure d'entente avec le Grand Tronc ? Que résultera-t-il de notre politique ? La Chambre devra naturellement ratifier l'entente intervenue entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc. Le projet a été agréé par le parti ministériel réuni en caucus, et il ne reste plus qu'à le voter. Autant vaut envisager les choses telles qu'elles sont. Le projet doit être adopté—il le sera. Il se trouve ici des députés à qui cela ne sourit guère, mais, est-il besoin de le dire ? le gouvernement par un parti est ainsi fait.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Oui, et lorsque mes honorables amis du parti conservateur siégeront sur les banquettes de la droite, l'état de choses restera le même, nous aurons encore un gouvernemest de parti. Mais nous sommes ici pour parler d'affaires et non pour faire des théories.

Donc, nous manquons de renseignements ; le gouvernement n'est pas plus que moi-même en mesure de déterminer le prix de revient du chemin. Il pourra coûter $40,000 par mille, peut-être davantage. Dans sept ans, le Grand-Tronc-Pacifique paiera trois pour 100 d'intérêt, et certaines circonstances pourraient l'en dispenser pendant trois autres années. On peut donc dire qu'il sera dix ans sans payer d'intérêt. Si, au bout de dix ans, le chemin ne produit pas d'assez bonnes recettes, le Grand-Tronc-Pacifique priera le gouvernement de le dispenser de payer l'intérêt. C'est ce qui arrive ordinairement. Envisageons les choses teiles qu'elles sont. Nous nous lançons dans une entreprise où le crédit du Canada sera sérieusement engagé. La distance qui sépare Québec de Winnipeg est de 1,500 milles, et si le chemin de fer doit coûter $40,000 par mille—il pourrait coûter davantage—cela fera $60,000,000. Si l'on ajoute à cela les $15,000,000 pour le bout de Québec à Moncton, cela fera $75,000,000. Comme il faut toujours faire la part de l'imprévu, on fera bien d'ajouter à cela $20,000,000 pour payer l'intérêt, etc. Nous ne sommes pas loin de $100,000,000. Notre pays est riche et prospère ; si cette dépense est sagement faite, nous serons en mesure d'en supporter le fardeau. Mais est-on sûr de l'excellence du placement que l'on va faire ? Le ministère est-il bien sûr que le Grand-Tronc-Pacifique paiera l'intérêt ? Il ne le sait pas plus que moi-même. Je le répète, nous nous lançons dans une entreprise qui va engager notre crédit jusqu'à concurrence de près de $100,000,000. Je crains que cette entreprise ne nous empêche d'accomplir d'autres travaux plus utiles. Si le gouvernement n'a aucune crainte, si mes honorables amis qui appuient le gouvernement estiment que les prévisions de ce dernier sont justes, je crois qu'il est de leur devoir de se joindre à moi pour engager le très honorable premier ministre et ses collègues à développer sans retard nos voies navigables. Ce chemin de fer ne provoquera pas de réduction des tarifs ; le transport des produits de l'ouest coûtera toujours cher. Seules les voies navigables sont susceptibles d'amener ce résultat, cela est indiscutable. Nos amis des provinces maritimes retireraient plus d'avantages du développement de nos routes navigables que de la construction de ce chemin de fer. Ce transcontinental n'activera pas leur trafic, tandis que de bonnes voies navigables leur assureraient un commerce considérable.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Que faites-vous du trafic d'hiver ?

L'honorable M. TARTE : Cette interruption me fait plaisir. Il en sera de nos ports d'hiver comme des ports d'hiver des Etats-Unis ; nous concentrerons le trafic à certains endroits, disons à nos ports de la baie Georgienne, à Montréal, à Québec, à Lévis. Nous alimenterons nos ports comme les Américains alimentent les leurs. C'est Buffalo qui alimente la plupart des ports des Etats-Unis.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Ils doivent être gelés, alors ?

L'honorable M. TARTE : Le sol est gelé, mais les chemins de fer ne le sont pas. Que mon honorable ami m'accorde quelques moments d'attention, il partagera mon avis. En automne, les Américains transportent à Chicago, à Buffalo et divers autres endroits de grandes quantités de grain qu'ils ne peuvent pas faire rendre au bord de la mer. L'hiver venu, ils font transporter ce grain à leurs ports d'hiver. Je voudrais que nous en fissions autant. Ce système réussit à nos amis les Américains. Ils auraient bien pu construire des chemins de fer allant de New-York au littoral du Pacifique ; ils ne l'ont pas fait. En hiver, ils transportent bien peu de grain en chemin de fer ; ils se contentent d'alimenter leurs ports en y transportant le grain qui s'est accumulé à l'automne. Je demande que nous suivions leur exemple. Les deux projets ne sont pas contraires. Si la réalisation du présent projet ne devait pas coûter plus de $25,000,000, je

l'appuierais ; cette dépense ne m'effraierait pas. Mais il me semble que le gouvernement a commis une grave erreur, une faute irréparable en laissant de côté nos voies navigables. Naturellement, il se peut que le très honorable premier ministre n'ait pas encore dit son dernier mot ; de fait, on a à maintes et maintes reprises attiré son attention sur cette question du transport.

Voyons maintenant ce qui résulterait du développement de nos voies navigables. Il y a sur les lacs 22,000 navires américains servant non seulement au transport du grain et des marchandises de toute sorte, mais aussi au développement du Nord-Ouest et des contrées situées à l'ouest et autour des lacs.

Ils fournissent un moyen facile de communication à bon marché entre les divers Etats. Je suggère que nous fassions la même chose. Il se passe quelque chose d'analogue chez nous à l'heure actuelle. Que voyons-nous sur le Saint-Laurent ? Il arrive chaque jour à Montréal des navires chargés de charbon des provinces maritimes. Les chemins de fer ne transportent guère de charbon ; il passe par la route du Saint-Laurent. En hiver, les eaux du Saint-Laurent, de même que celles du lac Erié et du lac Supérieur sont couvertes de glaces. Mais on a soin d'accumuler le grain avant les grands froids. Or, qu'arriverait-il si l'on suivait le conseil que j'ai déjà donné à mes ex-collègues et que j'offre de nouveau ? Ce qu'il arriverait ? Le grain s'accumulerait à Montréal, à Trois-Rivières, à Québec, à Lévis et dans tous les ports où il entre des navires chargés de charbon des provinces maritimes. Ces navires s'en retourneraient à la mer chargés de grain. Nous nous créerions une forte marine marchande sur le Saint-Laurent et l'océan Atlantique. Si on était sincère, si l'on voulait seulement étudier attentivement la géographie de notre pays, on se rendrait compte des possibilités infinies qui s'offrent à nous. Tout en nous rendant maîtres du trafic canadien, nous pourrions aussi nous emparer d'une partie de celui des Américains. Il arrive sur nos bords des quantités considérables de produits de toute sorte. Mes honorables amis, les ministres mêmes, ne se font peut-être pas d'idée de la quantité énorme non seulement de grain, mais de produits de toute sorte que transporte le réseau de M. Booth. Nous pourrions en faire autant. Nous pourrions nous établir un commerce qui créerait tout simplement une révolution.

Je crains que mes honorables amis ne se soient engagés dans une entreprise dont l'effet sera de nous empêcher de donner tout de suite notre attention aux besoins les plus urgents du pays. Le gouvernement sait-il quand seront terminés les travaux de construction de la division de l'est, de la partie du chemin comprise entre Winnipeg et Québec ? Il n'est nulle part question de date. J'aimerais, avant de donner mon vote, avoir quelques éclaircissements sur ce point. Il est stipulé au contrat que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devra donner son approbation aux rampes, que les plans devront lui être soumis et qu'il sera fait des études topographiques. Il va sans dire que l'on devra faire des études topographiques. Je suppose bien que le gouvernement n'ira pas entreprendre la construction de ce chemin sans avoir fait faire des levés topographiques. Il y est tenu. Mais quand le chemin sera-t-il terminé ? J'aimerais avoir des explications précises sur ce point.

Le gouvernement construira la partie du chemin comprise entre Winnipeg et Québec. Winnipeg n'est pas un des centres du commerce du blé. C'est une grande ville, une ville qui s'agrandit chaque jour, mais il ne s'y fait pas un grand commerce de blé. Le gouvernement pourra-t-il réglementer les tarifs comme il l'espère ? Je ne connais pas encore de compagnies de chemin de fer dont un gouvernement quelconque ait réglementé à son gré les tarifs. Ma longue expérience me fait douter que cela soit possible. La question se serait résolue d'elle-même si le chemin avait appartenu au gouvernement.

J'aimerais aussi avoir quelques renseignements au sujet du tracé que suivra le chemin dans les Territoires du Nord-Ouest. Je tiens dans mes mains une carte des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba ; j'y vois qu'il y a déjà deux chemins de fer de construits dans cette région, sans compter le Northern-Pacific. La longueur totale de ces chemins de fer est actuellement d'environ 4,000 milles. La Chambre sera sans doute heureuse de savoir, avant que le projet soit mis aux voix, si le gouvernement est en mesure de nous indiquer le parcours que suivra le nouveau chemin. Ce détail a son importance, parce qu'on nous dit que la construction de la nouvelle ligne aura pour effet de donner plus de valeur à une grande étendue de terre. Il y a déjà une assez grande étendue de terre disponible dans les Territoires du Nord-Ouest ; je crois même qu'il y a environ 80,000,000 d'acres en deçà des deux chemins de fer. Je voudrais savoir si le gouvernement est en mesure de nous dire où passera le nouveau chemin de fer.

Je me ferai un plaisir de dire quelques mots au sujet de la motion de l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee), qui invite la Chambre à affirmer le principe de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Dans la plupart des puissances européennes, les chemins de fer sont propriété de l'Etat, et—j'avoue l'ignorance dans laquelle je me suis trouvé jusqu'ici—la statistique démontre, à ma grande surprise, que les gouvernements savant gérer les affaires des chemins de fer d'une manière plus économique et plus satisfaisante que les compagnies privées. C'est ce qui a lieu en Belgique, en Hollande, en Allemagne et dans presque tous les pays d'Europe. La France est peut-être le seul pays qui fasse exception, mais il faut dire aussi qu'elle se trouve dans

M. TARTE.

une situation particulière. En France, l'Etat ne possède que 1,600 ou 1,700 milles d'embranchements de chemin de fer. Toutes les autres lignes appartiennent à des compagnies privées, mais à la condition qu'elles reviennent à l'Etat en 1950. Le gouvernement a donné aux différents chemins de fer une garantie de quatre et demi pour cent avec fonds d'amortissement. En 1915 le fonds d'amortissement aura éteint une partie de la dette, et sous l'empire du système adopté en France, les chemins de fer reviendront à l'Etat en 1950. Mais le gouvernement français a pris soin de se réserver la surveillance du transport ; il a sous sa direction 12,000 milles de canaux, de petits cours d'eau et de rivières qui font concurrence aux chemins de fer sous le rapport des tarifs. En Allemagne, la nationalisation a accompli des merveilles. Là les chemins de fer ne constituent pas seulement une vaste organisation militaire, ils aident aussi puissamment le commerce; ils sont administrés d'une manière plus démocratique en ce sens que le peuple est invité à faire connaître ses désirs et ses besoins. Lorsqu'on découvre que certains produits allemands se vendent à perte sur les marchés étrangers, l'administration des chemins de fer allemands intervient immédiatement et abaisse les tarifs de façon à permettre à ces marchandises de soutenir la concurrence. Voilà qui est pratique.

N'eût-il pas été prudent, avant de s'engager dans cette entreprise, de confier à la commission dont on nous a annoncé l'institution, le soin de s'enquérir de ce que nous pouvons faire? Je connais le sentiment qui prévaut de chaque côté de la Chambre. Il ne répugne à personne de voter tous les deniers nécessaires au développement du pays. Il se dégage du présent débat un enseignement qui produira le meilleur effet dans le pays et à l'étranger: c'est que des deux côtés de la Chambre on a une égale confiance en l'avenir du Canada. N'eût-il pas été prudent d'attendre et de renvoyer la question à une commission avec instruction de rechercher ce que nous pouvons faire et ce que nous avons de mieux à faire ? Le projet a un but utile. J'espère qu'il ne se trouvera personne ici, pas même parmi les plus ardents adversaires du gouvernement pour prétendre qu'un chemin de fer n'est pas chose utile. Cela coûte cher peut-être, mais c'est utile. Dans l'intérêt de la colonisation, il eût peut-être mieux valu faire autre chose; il eût peut-être mieux valu construire des chemins de fer partant des centres de colonisation. Cela aurait peut-être produit d'excellents résultats. J'exprime ma pensée sans détours. Il appartient à la nation de connaître les vues de ceux qui ont donné quelque attention aux questions de cette nature. Ces observations ont bien leur importance, mais il n'en faut pas moins que ce projet s'accomplisse.

Il ne me reste plus qu'un mot à ajouter, et c'est pour parler du Grand Tronc dont la situation est assez singulière. Ce chemin de fer est en partie canadien et en partie américain; Portland en est le port principal: ce fut toujours son port d'hiver et bien souvent son port d'été. Je n'en fais point de reproche à la compagnie, parce qu'elle ne pouvait s'installer ni à Montréal ni ailleurs au Canada, et qu'il lui fallait bien diriger son trafic quelque part. Elle n'a guère dépensé plus de $2,000,000 à Portland, mais la ligne qu'elle a établie entre Montréal et Portland lui revient à $25,000,000. Entre Chicago et Buffalo, elle a une autre ligne qui fait un trafic considérable et transporte surtout des bestiaux. Or, où dirigera-t-elle son trafic à l'avenir ? La vie est courte; même pour ceux d'entre nous qui devront atteindre un âge avancé, il ne reste pas un grand nombre d'années à vivre. Il en est de même des représentants du Grand Tronc qui sont en négociations avec nous. Ils disparaîtront, mais notre situation géographique ne changera pas. En hiver, le Grand Tronc ne pourra jamais transporter le grain en grande quantité par le nouveau chemin. Que fera le Grand Tronc à l'avenir ? Sous l'administration de M. Reeve le chemin de fer du Grand Tronc était absolument américain. J'ai eu avec ce monsieur plus d'un différent plus ou moins amical. Il était de Portland. Heureusement, M. Hays lui succéda. Esprit clairvoyant, celui-ci comprit que le Grand Tronc aurait besoin de l'amitié et des bons offices de ce pays; c'est pourquoi il jeta les yeux sur le port de Montréal. C'est moi qui ai négocié avec lui l'établissement du Grand Tronc à Montréal. A ma demande, mes collègues m'autorisèrent à refuser au syndicat Wolvin la permission de s'établir à la Pointe du Moulin à Vent et cet emplacement est aujourd'hui occupé par le Grand Tronc qui y érige des entrepôts et des élévateurs.

L'année dernière, le Grand Tronc a transporté environ 10,000,000 de boisseaux de grain canadien, et durant les derniers six mois expirés le premier juin, il a transporté à Portland 6,000,000 de boisseaux de notre grain. En réalité, c'est nous qui avons constamment alimenté le port de Portland, car il n'en a été expédié qu'une quantité relativement peu importante, 1,000,000 de boisseaux peut-être, de grain américain. Le Grand Tronc a fait cela parce qu'il n'avait pas d'installation à Montréal et que force lui est d'alimenter cette partie-là de son réseau. Pour lui, ce n'est pas une question de sentiment, mais bien une question d'affaires, et comme ceux qui le dirigent sont des hommes pratiques, ils se font un devoir d'alimenter cette partie du réseau. Le Grand Tronc pénètre dans toutes les parties d'Ontario où il va prendre des pois, de l'avoine, etc., et il va aussi chercher à Midland le blé qu'il expédie par voie de Portland. Le gouvernement va construire une ligne partant de Winnipeg. Le Grand Tronc ne se rendant pas directement au lac Supérieur, il lui faudra un débouché quelque part. Le gouvernement a-t-il prévu cela ? Il sera sans doute construit un embranche-

ment partant de la ligne de l'Etat, mais est-on bien sûr que le trafic du Grand Tronc passera par les routes canadiennes ?—je ne parle pas d'aujourd'hui ; je parle de ce qui pourra arriver dans cinq ou dix ans. Si nous améliorons nos voies navigables, si nous savons faire notre devoir, ce trafic pourra passer par les routes canadiennes, mais si nous ne les améliorons pas, si nous ne perfectionnons pas notre outillage, il n'y passera pas, il n'y pourra pas passer. Si nous n'améliorons pas le port de Montréal et la route du Saint-Laurent, si nous ne faisons pas les installations nécessaires au bord des lacs, le trafic du Grand Tronc ne passera pas par les routes canadiennes, on continuera de le diriger vers les ports de mer américains. Que mon très honorable ami me permette d'attirer son attention sur ce point qui me paraît essentiel et auquel je crains fort que le gouvernement n'ait pas prêté une attention suffisante.

Mes honorables amis du ministère sont allés vite en besogne. Je n'aime pas les pertes de temps ; je suis moi-même assez expéditif, mais je trouve néanmoins qu'ils sont allés vite en besogne. Ils auraient mieux fait d'attendre encore une autre année afin de pouvoir mûrir leur projet. Mais comme iis en ont décidé autrement, j'ai cru devoir les prier instamment de fixer leur attention sur ces points importants. Le Grand Tronc développera le Nord-Ouest. C'est mon désir que le Nord-Ouest reste canadien au point de vue du transport comme au point de vue financier. Ces deux politiques, je les ai toujours fait marcher de pair. Faisons notre devoir au point de vue financier comme au point de vue du transport, et notre pays, nous pouvons y compter, marchera à pas rapides dans la voie du progrès et de la prospérité.

Je prie la Chambre de me pardonner d'avoir prolongé mes observations aussi longtemps ; mais la question est d'une importance suprême. Je crois me faire l'interprète des sentiments de nombreux membres de ce parlement en exprimant l'espoir qu'avant la clôture du présent débat le premier ministre voudra bien nous communiquer des renseignements plus précis au sujet, surtout, de la division est du chemin de fer projeté. Nous ne sommes pas assez renseignés pour que nous puissions nous former une opinion. Nous ignorons le parcours que suivra le chemin dans le Nord-Ouest ; nous n'avons aucune garantie en ce qui concerne l'attitude future du Grand Tronc. Cette compagnie étant à la fois canadienne et américaine, nous sommes tenus d'user de plus de précautions que dans tout autre cas. Je reprends mon siège en remerciant la Chambre de la bienveillante attention qu'elle m'a accordée.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : M. l'Orateur, j'ai suivi avec un vif intérêt le discours du représentant de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), mais je regrette cependant que l'honorable député ait omis de nous dire s'il favorise ou s'il combat le projet du gouvernement. Je m'abstiendrai toutefois de lui faire des reproches à ce propos, car je dois avouer franchement qu'à venir jusqu'à ces jours derniers j'ignorais moi-même dans quel sens je devais voter. Je dirai tout de suite à l'honorable député (M. Tarte) que si j'ai résolu d'appuyer le projet du gouvernement, cela n'est pas dû à l'influence que l'on a pu exercer sur moi, comme semble le croire mon honorable ami, qui voit en ceci le mobile principal de tous ceux qui appuient le présent bill.

L'honorable M. TARTE : Non pas.

M. BOURASSA : Cette question, j'en conviens, est d'une importance telle que pour quiconque pense et agit par lui-même, ce n'est pas chose facile de prendre une prompte décision. Il me semble cependant qu'un homme de la situation de l'honorable député, un homme qui a fait de la question du transport sa question à lui, devrait être en mesure, lorsqu'il se présente devant le parlement du Canada, devant la nation canadienne, de dire ce qu'il pense du projet, s'il lui paraît bon ou mauvais. S'il n'a pas d'opinion arrêtée au sujet des avantages et difficultés qu'offre ce projet, il me semble qu'il pourrait toujours avoir la franchise de signaler à la Chambre les détails qu'il approuve et ceux qu'il désapprouve ; il devrait aussi être en mesure de nous dire s'il votera pour ou contre le projet. L'honorable chef de l'opposition étant à peu près dans les mêmes dispositions d'esprit que lui, mon honorable ami compte peut-être que le projet ne sera pas mis aux voix, de sorte que si l'entreprise réussit il pourra se vanter de l'avoir favorisée, et que si elle échoue, il prétendra l'avoir combattue.

Je n'entends pas revenir sur les longues observations que l'honorable député a offertes au sujet de notre système de canaux. Je n'ignore pas qu'il a déjà fait une étude spéciale de cette question, qu'il a conseillé au gouvernement et au pays en général de faire un certain nombre d'améliorations à nos voies navigables, mais je ne crois pas que ce soit le moment de s'occuper de cet aspect de la question du transport. Comme l'a dit l'honorable député, nous sommes maintenant appelés à décider, si nous devons approuver ou rejeter le projet du Grand-Tronc-Pacifique. La question des élévateurs de Port-Colborne, des améliorations du port de Montréal, du creusement du chenal du Saint-Laurent n'a aucun rapport avec le sujet du présent débat. Je conçois que lorsqu'il a à traiter la question du commerce du blé, l'honorable député établisse des comparaisons entre le transport par eau et le transport par chemin de fer, mais je suis tout surpris de voir qu'un homme doué de cette vive intelligence dont l'honorable député fait ordinairement preuve en matière politique, se soit amusé à traiter cette question au point de vue étroit du transport du grain. Si le gouvernement était venu nous

demander de ratifier un contrat comportant une très forte dépense dans le seul but de faciliter le transport du blé, je serais certainement disposé à prendre la même attitude que l'honorable député, mais je serais logique jusqu'à la fin et dirais carrément : " Je voterai contre le projet ".

On a cité au cours de ce débat les paroles d'un homme que l'honorable député tient en très grande estime et dont il s'efforce aujourd'hui de mettre la politique en faveur auprès du peuple canadien, d'un homme dont j'admire moi-même le très grand talent,— j'ai nommé M. Chamberlain.

M. Chamberlain était un jour en train d'exposer au peuple anglais sa pensée au sujet de la nouvelle orientation à donner à la politique impériale de la Grande-Bretagne et s'interrompant au beau milieu de son discours, laissant même inachevée la phrase commencée, il s'écriait : " Oh, pourquoi faut-il que le manque d'imagination soit toujours le côté faible des Anglais ? " Je m'étonne que l'honorable député, qu'on ne saurait accuser de pareille faiblesse n'ait pas compris qu'un projet de cette nature ne saurait être envisagé à l'unique point de vue des besoins actuels du pays. Je l'avoue, il y a quinze jours, lorsque le débat provoqué par la résolution en discussion s'est élevé, j'étais tellement convaincu que le transport du blé ne pourrait s'effectuer par cette voie ferrée que j'hésitai beaucoup avant de me décider à prêter mon appui à ce projet. Mais en envisageant la question à un point de vue plus large, celui des intérêts commerciaux du pays en général, au point de vue national des avantages que le pays doit retirer de ce projet, à celui du développement des districts septentrionaux de la province d'Ontario et de la province de Québec, enfin au point de rue général, élevé, large et national, que le gouvernement doit consacrer les deniers publics à une grande entreprise nationale plutôt que de les éparpiller ça et là, sur des entreprises de moindre importance, je me suis convaincu dans la résolution que je tiens à exprimer ici, bien que je nourrisse encore quelques doutes sur certaines dispositions de cette mesure, c'est que je prêterais mon appui à la proposition de loi en délibération. Je dois ajouter que les arguments formulés par le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et par le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), qui ont démontré qu'il est très possible que les transports commerciaux s'effectuent par cette voie ferrée, ont exercé une certaine influence sur ma décision ; mais si ces arguments ont créé une profonde impression sur mon esprit, je dois avouer que le rayon de lumière n'est parti ni du caucus du parti libéral ni des banquettes ministérielles, malgré tout le respect que je professe pour les avis exprimés par les ministres; mais c'est en prêtant l'oreille au discours du chef de l'opposition que je me suis raffermi dans la résolution de prêter mon appui à la politique du gouvernement.

Du reste, en pareille matière, bien que je me trouve souvent dans la même situation que le député de la division de Sainte-Marie, de Montréal (l'honorable M. Tarte), à égale distance entre les deux partis il nous faut bien choisir entre la politique du gouvernement et celle de l'opposition. J'ignore si le chef de l'opposition va offrir à la Chambre un amendement qui donnera une forme tangible à sa politique, de sorte qu'il puisse dire aux électeurs qu'il a un système auquel il entend adhérer. S'il ne le fait pas, quand bien même je serais convaincu que le projet proposé par le gouvernement est défectueux et que je dois le repousser, je ne saurais émettre l'avis qu'il faut confier l'exécution de ce projet à des hommes qui, tout en professant une doctrine, n'ont pas le courage de la formuler, même sous simple forme de motion. Si l'honorable député était sincère et sérieux en nous proposant son système, comme je ne saurais en douter, il est tenu, avant la fin de ce débat, de formuler ce système sous forme de motion et de la rédiger dans le sens même du discours qu'il a prononcé l'autre jour, afin que le peuple canadien puisse choisir entre les deux politiques. Je présume donc que ce discours du chef de l'opposition contient la politique de l'opposition sur la question du chemin de fer transcontinental et c'est en établissant la comparaison entre les deux projets que j'en suis venu à la décision que, ne pouvant trouver de projet idéal, je prêterai mon appui au meilleur des deux, le système formulé par le gouvernement qui, à mon avis, l'emporte de beaucoup sur l'autre.

Quant à l'amendement proposé par le député de Winnipeg, il sera très probablement repoussé à une forte majorité. Cependant, l'honorable député soumet à la Chambre et au pays une question qui, indubitablement, croît en importance de jour en jour. Je me rappelle fort bien le temps où le député d'York-est (M. Maclean) parlait dans le désert, et où tous les orateurs et de la droite et de la gauche se moquaient de lui, lorsqu'il préconisait le système des chemins de fer d'Etat.

Naturellement, cependant, cette théorie gagne du terrain. Je dois déclarer ici même que je suis partisan de cette théorie, et voici pourquoi. D'abord, presque toutes les grandes artères du commerce appartiennent de droit au peuple, tout comme les grandes routes publiques et les voies navigables. Nous n'avons pas le droit de les aliéner à perpétuité. En outre, lorsque le commerce et la population du pays auront atteint un développement considérable, nos chemins de fer pourront devenir une de nos grandes sources de revenu. Une troisième raison c'est que, lorsque l'Etat est propriétaire des chemins de fer, il devient bien plus facile de réglementer les tarifs. Nulle loi que nous pourrions appliquer à l'encontre d'une compagnie qui est maîtresse absolue de sa propriété ne saurait avoir l'efficacité, du droit que possède le gouvernement propriétaire du

chemin de fer contre une compagnie qui en fait seulement l'exploitation. Au Canada, il y a une raison spéciale qui milite en faveur de la théorie des chemins de fer d'Etat. Les conditions géographiques du Canada sont telles que ce n'est que par l'établissement de voies ferrées qu'il est possible d'en faire un seul tout. Sans ce réseau dont les mailles couvrent le territoire, les différentes parties du pays seraient complètement séparées les unes des autres ; et il est de toute évidence qu'il est de notre devoir de sauvegarder l'intégrité de notre territoire national en attribuant à l'Etat la propriété de ces voies de communication qui, à un moment donné, pourraient être utilisées comme les plus puissants agents de désintégration de notre unité nationale. Cependant, ce serait dépasser le but que de consacrer ici le principe posé par le député de Winnipeg (M. Puttee), et pendant assez longtemps le gouvernement devra se contenter d'être propriétaire des chemins de fer, sans les construire ni les exploiter. Le député de Sainte-Marie (M. Tarte) a établi la comparaison entre le Canada et les différents pays d'Europe. On dit que toute comparaison cloche ; mais il faut admettre que dans les divers pays du continent européen, on a bien plus sérieusement étudié le problème des chemins de fer que nous ne l'avons fait au Canada. On y a essayé différents systèmes et si le député de Sainte-Marie était entré dans le vif de la question, il aurait constaté que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat n'a été couronnée de succès que là où se sont rencontrées les deux conditions que je vais dire. La première condition c'est qu'il doit y avoir un si énorme volume de trafic que l'exploitation des chemins de fer est rémunératrice d'elle-même, sans aide de l'Etat, et que le trafic local soit tel qu'il n'existe point d'antagonisme en matière de tarif entre le gouvernement et les autres compagnies de chemins de fer. La deuxième condition c'est que l'administration soit soustraite à toute influence politique. En Allemagne, le service des chemins de fer est soumis à une discipline militaire. L'influence politique y est complètement étrangère ; mais ici, il s'écoulera bien des années, quel que soit le parti au pouvoir, avant que nous puissions opérer cette réforme. Mon voisin de gauche me rappelle que dans les pays que j'ai donnés comme exemple, le gouvernement est virtuellement propriétaire de toutes les voies ferrées et qu'on ne saurait les assimiler aux pays où le gouvernement est propriétaire de quelques chemins de fer et concurrence les compagnies. En outre, dans un jeune pays comme le nôtre, à mon avis, loin de décourager le placement des capitaux dans les entreprises de chemins de fer, il faut, au contraire encourager les capitalistes à venir coopérer à l'exploitation de cette industrie.

Pour en revenir au projet en discussion, je voudrais que le gouvernement gardât le droit de propriété sur tout le réseau, de l'Atlantique au Pacifique; qu'il en donnât la construction à l'entreprise et l'affermât à une compagnie, et cela sous le contrôle d'une seule administration, au lieu du double contrôle qu'il a adopté. A mon avis, le bail aurait dû être de plus longue durée, et il aurait fallu exiger de la compagnie un taux d'intérêt plus faible, à titre de redevance; ou bien, comme alternative, il aurait fallu exiger de la compagnie qu'elle engageât une partie de son capital, l'Etat se réservant le droit de le racheter, dans un certain délai. Quoi qu'il en soit de ces détails, j'aurais voulu surtout qu'on eût établi l'unité de système. La raison alléguée à l'encontre de cette unité de système, c'est que l'Etat ne saurait se faire constructeur d'hôtels et d'embranchements, ni entreprendre l'outillage des ports et l'aménagement de steamers. Cet argument s'applique tout aussi bien à la section de l'est qu'à celle de l'ouest. Si le gouvernement veut sincèrement faire du chemin de fer de la section de l'est une voie ferrée de colonisation, il faudra qu'il fasse ces entreprises lui-même ou qu'il les fasse exécuter par la Compagnie du Grand Tronc. Je m'y entends quelque peu en fait de colonisation. Je représente un comté où l'œuvre de la colonisation se poursuit depuis vingt ans; j'ai moi-même ouvert des terres aux colons, je leur en ai vendues, et je sais quels sont les arguments qui font impression sur eux. Il faut diriger le colon; il a besoin d'être guidé. Si on le laisse à lui-même, si on se contente d'ouvrir à la colonisation une grande étendue de territoire, et d'y construire un chemin de fer et de dire au colon d'aller s'y établir, il choisira une terre de qualité inférieure. Il choisira celles dont le défrichement offre le moins de difficulté. Or, les bonnes terres à Québec et à Ontario sont fortement boisées et ce genre de terres n'attirent pas le colon. Il faudra que le gouvernement bâtisse des maisons d'habitation pour les colons et qu'il nomme des agents qui les dirigent sur les bonnes terres. Il faudra construire des embranchements dont le tracé suivra les vallées et les cours d'eau; autrement ce serait répéter la faute commise dans quelques districts de la province de Québec. En colonisant le pays à travers les plateaux, au lieu de suivre les vallées, on crée, sur le parcours de la ligne, des établissements peu prospères et où le sol est de qualité inférieure; tandis que les colons établis dans les vallées, le long des cours d'eau, seraient privés de communications par voie ferrée. Un projet de colonisation bien complet, doit comprendre l'érection, non pas d'hôtels dispendieux, mais de maisons de refuge, comme celles que le gouvernement fédéral a établies dans plusieurs districts de Québec, il y a un certain nombre d'années. Il faudra, en outre, établir des lignes de steamships, afin de faciliter les communications aux colons établis le long des cours d'eau que ce chemin de fer

doit traverser. On a dit que la ligne de Winnipeg à Québec serait construite à titre de chemin de fer national, parce qu'elle servirait de grande route et de régulateur des tarifs pour le transport du trafic de l'ouest du Canada à l'est. Mais les arguments apportés en faveur de la nationalisation de la section de l'est s'appliquent également à la section de l'ouest.

Il me semble que nous oublions bien souvent les véritables conditions géographiques du pays. On nous dit que ce réseau sera une grande route nationale, destinée à servir de régulateur des prix de transport entre l'est et l'ouest et cependant, d'après le projet même, la seule partie du Canada qui soit intéressée est celle du centre à l'est. Pourquoi le même principe ne s'appliquerait-il pas au transport des marchandises, du centre à l'ouest ? J'ai grande foi dans l'avenir de la Colombie Anglaise qui, à mes yeux, est une des plus belles provinces du Canada. Indubitablement, le jour n'est pas éloigné où le mouvement commercial entre la Colombie Anglaise et la région des prairies, le territoire producteur de blé sera aussi prononcé qu'il l'est actuellement entre ce dernier territoire et l'est.

Le premier ministre nous a dit que nous légiférons en ce moment, non pas pour quelques années, mais pour des siècles. Voilà pourquoi je regrette qu'après avoir posé en principe qu'il faut établir une grande route nationale qui servira de régulateur des prix de transport entre le centre et l'est du Canada, nous n'ayons pas adopté le même principe pour la partie du pays entre le centre et l'ouest, de façon à ce que ce système national et cette réglementation ds tarifs s'appliquent à perpétuité à tout le réseau de l'Atlantique au Pacifique. En voilà assez pour montrer qu'il est certains aspects de ce projet qui à mon avis prêtent à la critique. D'autre part, il en est d'autres que je trouve acceptables. Je prends la même attitude que le député d'Alberta (M. Oliver) : dans l'impuissance où je suis d'obtenir tout ce que je demande, j'accepte ce qu'on m'offre. A mon avis, le projet à l'étude l'emporte de beaucoup sur tous les systèmes adoptés dans le passé par les gouvernements, relativement aux chemins de fer. Nous sommes bien en progrès sur l'époque où l'on prodiguait les deniers publics et les concessions de terres publiques, pour venir en aide à des compagnies qui non seulement agissaient à leur guise en fait de colonisation et de transports, mais en outre, pouvaient, en toute liberté, raccorder leurs chemins de fer avec les chemins de fer américains et compromettre l'avenir du pays, tant au point de vue commercial qu'au point de vue politique. Et lorsque je constate que la seule alternative présentée à la Chambre est le projet du chef de l'opposition (M. Borden, Halifax), force m'est d'avouer que je me sens bien soulagé du remords que j'aurais peut-être pu éprouver, en votant pour ce projet en discussion.

Je ne doute point que durant mon absence de la Chambre, ces jours derniers, le projet du chef de l'opposition n'ait été longuement débattu. Je n'ai pas suivi le débat. Mais, afin de rendre ma pensée bien sensible, en ce qui concerne l'aspect financier de la question, je me suis fait dresser une estimation par un ingénieur fort habile qui a été, je crois, un des ingénieurs ordinaires du chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction de cette partie de la ligne au nord du lac Supérieur, qui est précisément celle dont le chef de l'opposition veut que le gouvernement opère le rachat. Je suppose qu'on a déjà cité ici tous ces chiffres ; mais si je prends la liberté de communiquer à la Chambre cette statistique, c'est que l'estimation que je vais lire a été soigneusement dressée par l'ingénieur en question qui a surveillé la construction de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique au nord du lac Supérieur connaît parfaitement le réseau du Canada Atlantique ainsi que le chemin de fer Canada du Nord, et a lui-même fait deux explorations du district que doit traverser le chemin de fer projeté. De tous nos ingénieurs canadiens, il est, je crois, celui qui est le plus autorisé à se prononcer sur le projet du gouvernement et celui de l'opposition.

M. CLANCY : Quel est cet ingénieur?

M. BOURASSA : C'est monsieur Doucet, aujourd'hui chef de l'exploitation du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, et qui a été ingénieur ordinaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour la section nord du lac Supérieur. J'ai prié ce monsieur de dresser une estimation du projet proposé par le chef de l'opposition et voici la statistique en question. D'abord l'honorable député propose l'achat du chemin de fer Canada-Atlantique avec raccordement à Montréal. L'ingénieur estime que la construction d'un chemin de fer de la jonction Jacques-Cartier jusqu'au Coteau, coûterait pour les 37 milles, $35,000 par mille, soit $1,295,000. L'achat du réseau du Canada-Atlantique, qui a coûté $17,000,000, reviendrait à $19,000,000. Si je ne me trompe, cette estimation est inférieure d'un million à celle soumise à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député (M. Bourassa) sait-il le prix qu'on a demandé pour ce chemin de fer, ces deux années passées ?

M. BOURASSA : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable M. Fielding) : L'honorable député (M. Borden, Halifax) sait-il combien on demande aujourd'hui pour ce chemin de fer ?

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sache pas qu'on ait fixé le prix.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois savoir que, dernièrement, le prix a subi une hausse.

M. GERMAN : Dix-sept millions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Par ce temps-ci, on le sait, tout progresse.

M. BOURASSA : Je ne veux pas donner de chiffres exagérés. M. Borden, le chef de l'opposition, en conviendra, il ne serait guère prudent d'offrir en ce moment à M. Booth un prix de beaucoup inférieur à celui que j'ai cité. L'honorable député a suggéré la construction d'un embranchement afin de raccorder le Canada-Atlantique avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Sudbury même où près de là. Cette ligne aurait environ 120 milles de longueur. Estimé à $30,000 le mille, le coût de cet embranchement serait de $3,600,000. C'est donc à $23,895,000 que reviendrait le coût de cette partie du réseau projeté. Je dois ajouter que M. Doucet a oublié de faire l'estimation de la ligne qu'il faudrait nécessairement construire, de Sainte-Rosalie à Montréal, afin de compléter le réseau destiné à se raccorder avec l'Intercolonial. En outre, pour établir un chaînon entre ce nouveau réseau d'Etat projeté et les chemins de fer du Nord-Ouest, et pour réaliser la conception du système des transports directs, l'honorable député a suggéré d'acheter ou d'affermer de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la ligne de North-Bay au Fort-William.

C'est la partie même de la ligne dont cet ingénieur a jadis surveillé la construction. Qu'on le remarque bien, son estimation du coût de cette ligne est bien inférieure à celle établie par quelques journaux et même par quelques députés.

M. BARKER : L'honorable député peut-il nous dire précisément quelle situation occupait M. Doucet, lorsqu'il était au service de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur la ligne au nord du lac Supérieur ?

M. BOURASSA : Je ne saurais rien préciser à cet égard. Il était un des ingénieurs surintendants.

M. BARKER : L'honorable député sait sans doute qu'il existe des ingénieurs de différents grades ?

M. BOURASSA : Je sais qu'il y a plusieurs classes d'ingénieurs. Quant à M. Doucet, il passe pour un des meilleurs ingénieurs, non seulement à Québec——

M. BORDEN (Halifax) : L'expérience qu'il a acquise sur la ligne au nord du lac Supérieur date déjà de loin.

M. BOURASSA : Oui, elle remonte à dix-huit ans, si je ne me trompe. Ce sont les chiffres du coût réel qu'il donne ici ; il ne s'agit pas d'estimation. C'est le coût même de la ligne que l'honorable député nous a proposé d'acheter.

De North-Bay au lac Supérieur, 79 milles à $30,000 le mille, $2,370,000 ; de Sudbury à la rivière Blanche, 304 milles, à $35,000 le mille, $10,640,000 ; de la rivière Blanche à la Péninsule, 64 milles à $40,000 le mille, $2,500,000 ; de la Péninsule à Népigon, 118 milles à $ 0,000 par mille, $7,080,000 ; de Nipigon à Port-Arthur, 64 milles à $30,000 le mille, $1,920,000 ; soit une totalité de $24,570,000, de North-Bay au Fort-William.

Cette somme, ajoutée au coût estimatif de l'achat du Canada-Atlantique et de son raccordement à Sudbury avec cette partie de la ligne, donne $48,465,000. Il ne s'agit ici que du prix coûtant. Je ne veux rien exagérer, car même en donnant les chiffres les moins élevés, je puis affirmer, en toute sûreté de conscience, que le projet de l'opposition est encore moins acceptable que celui du gouvernement.

Le chef de l'opposition a fait une autre proposition consignée au compte rendu des débats :

> Il est une troisième proposition que je désire soumettre aux délibérations de la Chambre ; c'est qu'il serait de bonne politique de coopérer à l'amélioration des rampes d'une ligne ou même des deux lignes de Winnipeg au Fort-William, à condition que la règlementation des tarifs soit laissée entièrement au gouvernement, et que le Grand Tronc et l'Intercolonial aient droit de parcours sur la ligne du Fort-William à Winnipeg.

L'ingénieur en question estime que la réduction des pentes du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Fort-William et le Portage du Rat coûterait $3,000,000; et pour réduire les pentes du chemin de fer Canadien du Nord, de Fort-William en gagnant le nord, il faudrait dépenser $1,500,000. Le chef de l'opposition a, en outre, suggéré qu'advenant que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et celle du chemin de fer Canadien du Nord ne pourraient s'entendre, le gouvernement devrait construire la section des montagnes. Voici l'estimation qui, à mon avis, est fort modérée. Cette section se divise en deux : d'Edmonton à Dunvegan, 250 milles, à $28,000, $7,000,000 ; de Dunvegan à Port-Simpson, 550 milles à $48,000, $26,640,000 ; outillage du Port-Simpson, $1,500,000. Totalité, $35,140,000.

M. CLANCY : Cela ne s'accorde guère avec l'estimation du ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour la section des montagnes, j'ai porté la dépense maximum à $30,000,000, somme stipulée au contrat. Le député de Labelle ne diffère donc pas d'avis avec le ministre des Finances.

M. BOURASSA : Il y a, en outre, certaines autres améliorations qu'il faudrait réaliser. Tout le monde en convient, si l'on veut que les transports du blé s'effectuent par cette route, comme l'honorable député le veut, il faudrait réduire les pentes de la ligne entre Depot-Harbour et Madawaska, et ces travaux coûteraient $10,000 le mille, soit une totalité de $1,300,000. Il est une autre dépense dont il faut tenir compte ici, et comme je n'ai pu parcourir le dis-

cours de l'honorable chef de l'opposition en entier, je ne sais s'il a formulé quelque proposition dans ce sens. Dans l'hypothèse ou le projet de l'honorable député serait adopté, s'il se faisait quelque trafic sur cette ligne, en sus du transport des marchandises sur le réseau de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, outre les transports effectués sur le chemin de fer Canadien du Nord et sur le Grand Tronc dans la direction de l'est, il faudrait, avant longtemps, poser une double voie sur la partie du chemin de fer Canadien du Pacifique que l'honorable député conseille au gouvernement d'acheter. D'après une estimation fort modérée, cette dépense reviendrait au tiers du coût primitif de la ligne. C'est donc $8,190,000 qu'il faudrait ajouter à la dépense estimative que j'ai déjà donnée pour cette partie du réseau.

L'honorable député ne saurait le nier, si on ajoute au trafic actuel du réseau de M. Booth, le Canada-Atlantique, et à celui qui y est développé par la colonisation des terres, tous les transports de l'ouest qui s'effectueraient sur cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique que l'honorable député conseille d'acheter, outre le trafic qui viendrait par la voie des grands lacs, il faut conclure que tout cela nécessiterait l'établissement d'une double voie.

M. BORDEN (Halifax) : J'hésiterais à me ranger à cet avis. Comme l'honorable député semble avoir fait des recherches assez étendues, je voudrais savoir s'il s'est renseigné au sujet du volume actuel du trafic du Great Northern des Etats-Unis, qui est à voie unique.

M. BOURASSA : Non, je ne suis pas allé aux renseignements à cet égard; seulement, je tiens de bonne source que, si le projet de l'honorable député était mis à exécution, le Canada-Atlantique ne pourrait pas transporter tout le volumé des marchandises qui se dirigeraient vers cette ligne.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député a-t-il étudié la proposition du gouvernement relativement à l'établissement d'une voie double sur la ligne de Winnipeg à Québec?

M. BOURASSA : J'aborderai plus tard cette question. Pour le moment, je ne m'occupe que du projet de l'honorable député.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député en conviendra, la chose est d'égale urgence dans les deux cas.

M. BOURASSA : Je ne saurais me ranger à cet avis, et voici pourquoi; c'est que si le projet de l'honorable député est mis à exécution, la ligne du chemin de fer au nord du lac Supérieur constituerait le chemin entre les chemins de fer de l'ouest et ceux de l'est, et toutes les marchandises transportées par le chemin de fer Canadien du Nord et le Grand Tronc, ainsi que par la voie des grands lacs, devraient passer par le Canada-Atlantique; tandis que, d'après la proposition du gouvernement, il y aura au nord du lac Supérieur deux lignes mères reliant l'est à l'ouest. Mais laissant de côté la question des voies doubles et des améliorations, je constate que le projet du chef de l'opposition comprend non seulement l'achat du chemin de fer Canada-Atlantique, la construction d'une ligne vers Sudbury, l'achat ou l'affermage de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique et la construction d'une ligne à travers les montagnes, ce qui porte le coût total de la dépense que le gouvernement devrait effectuer, à $83,605,000. Si l'on ajoute à cette somme $17,580,000 pour les améliorations d'urgence, d'impérieuse nécessité, on arrive à une totalité de $101,185,000. Bien entendu, le coût de la ligne entre Québec et Moncton ne figure pas dans cette estimation. L'honorable député admet qu'avant bien longtemps, il faudra peut-être construire une ligne dans la partie nord de Québec et d'Ontario. Par conséquent, au point de vue financier, à mon avis, le projet proposé par le chef de l'opposition est loin d'être aussi acceptable que celui du gouvernement.

Grande a été ma surprise lorsqu'à mon retour du Nouveau-Brunswick, j'ai lu dans les journaux le compte rendu du discours du chef de l'opposition, proposant l'achat de la ligne mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre North-Bay et le Fort-William.

Le plus fort argument avancé contre le projet du gouvernement, relativement au transport du blé, est celui qu'a formulé l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) qui s'écriait, aux applaudissements du chef de l'opposition et de ses partisans que la ligne projetée ne transporterait probablement pas de grain, parce que les pentes de la voie ferrée dans la parce de l'est, n'autoriseraient pas la compagnie à le faire. Il est possible que le chemin de fer projeté par le gouvernement ne soit pas en mesure de faire les transports de céréales et, pour remédier à cet inconvénient, l'honorable député vient nous offrir, comme alternative, l'acquisition d'une partie de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui est connue comme la plus impraticable des lignes de ce continent, pour le transport du grain. Parce que la ligne de Winnipeg à Moncton ne se prêterait pas au transport du grain, l'honorable député prétend qu'au lieu de construire la ligne projetée, il faut acquérir le droit de parcours sur un chaînon de chemin de fer qui présente le plus d'obstacles au transport des marchandises entre le centre et l'est du Canada. Si je voulais emprunter à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) et à quelques-uns de ses partisans les argumeats dont ils se sont servis, et si je ne professais à l'endroit de mon honorable collègue le plus profond respect, convaincu que je suis de sa parfaite sincérité et franchise dans tout ce qu'il propose, je dirais que tout cela a bien

l'air d'un appât jeté à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour lui permettre de se débarrasser de la partie la plus coûteuse et la moins rémunératrice de sa ligne. En ce qui concerne le transport des marchandises, le projet du chef de l'opposition est bien moins acceptable que celui du gouvernement. A ce dernier point de vue, je le répète, j'ai suivi avec une religieuse attention l'argumentation du député de Sainte-Marie, Montréal (l'honorable M. Tarte), et à mon avis il a oublié un fait important : c'est que, dans un pays comme le nôtre, lorsqu'il s'agit de la construction d'un chemin de fer du genre de celui qui est projeté, il faut tenir compte non seulement des conditions actuelles du pays, mais de celles qui existeront dans dix ans d'ici. On ne saurait construire ce chemin de fer en trois ou quatre ans, et bien que les besoins actuels du commerce ne rendent peut-être pas d'urgence immédiate la construction de cette voie ferrée, ce serait un manque de prévoyance de notre part de retarder l'exécution de ce projet, s'il arrivait, dans quelques années, et même avant l'achèvement de ce réseau, qu'il fût impossible de subvenir aux besoins du trafic.

En raison du développement rapide du Nord-Ouest et de l'évolution qui s'opère dans le système de notre exploitation agricole, ce serait le comble de l'imprudence de prétendre qu'il ne faut pas construire ce chemin de fer, parce qu'il est impossible d'effectuer le transport du grain entièrement par rail. Il est une partie du discours du premier ministre qui, je l'avoue sincèrement, m'a bien plus profondément frappé que ses observations sur l'abolition possible du privilège du transit, par le gouvernement des Etats-Unis. Je n'ai guère de crainte à cet égard ; mais l'argument du premier ministre auquel j'attache le plus d'importance est celui qu'il a formulé au sujet du changement qui s'opère dans la culture du blé. Il n'y a pas le moindre doute que, d'ici à dix ans, les cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, auront adopté un système d'exploitation agricole tout différent de celui qui existe. L'industrie laitière sous ses différentes formes se développera, et la culture mixte se fera bien plus en grand qu'aujourd'hui. L'élevage des bestiaux accusera aussi un énorme progrès. Le député de Sainte-Marie de Montréal a été forcé d'admettre que le transport des bestiaux ne saurait se faire convenablement par voie navigable ; mais suit-il de là qu'il faille se borner au transport des céréales ? Non, certes ; car avant que ce chemin de fer soit terminé, on constatera qu'il est devenu une véritable nécessité et en pareilles circonstances, j'affirme que sa construction immédiate s'impose.

Je regrette qu'on n'ait pas fait subir certaines modifications au projet en discussion. S'il m'est permis de faire ici une allusion qui m'est personnelle, je rappellerai à la

Chambre qu'à l'ouverture de la session, l'année dernière, je demandai au gouvernement de mettre à l'étude sans retard la question des transports par voie ferrée, tant au point de vue commercial qu'au point de vue politique. J'appuyai fortement sur l'urgence d'une réforme dans notre politique des chemins de fer et je dois ajouter, en toute humilité, que si on avait délibéré la question à cette époque, le projet dont la Chambre est actuellement saisie aurait peut-être subi certaines modifications dans quelques-unes de ses dispositions. Le ministre des Travaux publics à cette époque (l'honorable M. Tarte) demanda à la Chambre de repousser ma motion, et aujourd'hui il s'écrie que que nous avons agi avec trop de précipitation et que le gouvernement aurait dû étudier plus mûrement la question.

En ce qui concerne la colonisation, je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit. Je ne veux pas aborder la question de savoir si, au point de vue politique, la Chambre doit adopter le projet du gouvernement ou celui de l'opposition. Pour mon propre compte, et en ce qui concerne les trois quarts des députés de la province de Québec, cette question n'influencerait pas un seul électeur. Ce n'est pas sur ce terrain que la lutte électorale se livrera. Les électeurs de la province de Québec étudieront les diverses questions politiques, mais il est une observation que je désire adresser au chef de l'opposition: c'est que, mettant de côté l'étroit point de vue auquel se sont placés quelques-uns de ses partisans et le point de vue encore plus étroit adopté par l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair), toutes les provinces sans exception, celles de Québec et d'Ontario entre autres, ont droit de demander que, lorsqu'il s'agit de pareille entreprises, on tienne compte des intérêts de toutes les sections du pays. Québec est la plus ancienne province du Canada. C'est la partie du pays qui a été colonisée la première. Nous avons fait d'énormes sacrifices, non seulement pour le développement de Québec, mais pour celui du Canada dans son ensemble. A l'époque de l'union législative, nous avons puisé à pleines mains dans notre caisse publique pour payer les dettes que le Haut-Canada avait contractées pour l'amélioration de ses voies de transport. Nous avons acquitté l'impôt pour des travaux effectués au bénéfice du Haut-Canada. Nous n'avons jamais formulé de plaintes à cet égard; et aujourd'hui qu'il s'agit d'une entreprise vraiment nationale, nous demandons qu'il soit tenu compte de nos intérêts, et les populations d'Ontario font la même demande. Nous avons là bien droit de formuler cette demande, sans qu'il faille céder à la pression des préjugés locaux. Si nous demandons la construction de ce chemin de fer, ce n'est pas parce qu'il traverse les provinces d'Ontario et de Québec; mais nous prétendons que, puisqu'il s'agit d'améliorer les transports au bénéfice des populations de l'ouest du Canada, nous pou-

vons bien aussi prêter notre concours aux gouvernements des provinces de Québec et d'Ontario, pour la colonisation et le développement de leurs territoires incultes.

Je dois le déclarer, il y a une partie du projet du gouvernement que je ne saurais accepter. Il s'agit de la ligne de Québec à Moncton. On me dira peut-être que le principe que je viens d'énoncer relativement aux besoins de la colonisation, s'applique également à la ligne de Québec à Moncton, mais je rappellerai à l'honorable député qu'il y a cette différence à noter : nous ne demandons pas au gouvernement de construire des chemins de colonisation dans les provinces d'Ontario et de Québec, mais nous prétendons que, lorsqu'il s'agit de construire un réseau transcontinental, il doit suivre le tracé dont la province retirera le plus de profit possible. S'il existait déjà un chemin de fer d'Etat, propre aux transports directs, nous ne demanderions pas au gouvernement d'en construire un nouveau ; et par conséquent, en ce qui concerne cette partie du projet, je ne saurais approuver la construction d'une ligne de Québec à Moncton, d'autant plus que les transports peuvent se faire par la voie de l'Intercolonial. S'il est besoin d'un chemin de colonisation, que le gouvernement prête son concours financier pour la construction d'une ligne de chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick, dans le but d'encourager le développement du pays. Par conséquent, lorsque le bill sera délibéré en séance de comité, s'il est présenté une motion tendant à modifier le contrat, je voterai en faveur de cet amendement. Quant à la question dans son ensemble, bien que j'accepte avec plus ou moins de défiance les quelques parties du projet, et que je ne le salue pas avec autant d'enthousiasme que le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton), il est plusieurs dispositions de cette mesure qui m'ont engagé à lui donner mon appui et qui m'autorisent à voter son adoption avec le plus grand plaisir.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député a-t-il quelque estimation d'ingénieur, pour quelque partie de la route ?

M. BOURASSA : S'agit-il de la ligne de Québec à Moncton ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui, et, en outre, de la ligne de Québec à Winnipeg, j'entends des estimations relatives aux pentes que demande la voie.

M. BOURASSA : Non, seulement je prétends que la construction de ce chemin de fer est nécessaire. Il ne faut pas se contenter de construire un chemin de fer dans l'ouest ; il faut le prolonger vers l'est. Le gouvernement en se faisant propriétaire de ce chemin de fer inaugure une politique qui consacre le principe des chemins de fer d'Etat et voilà pourquoi je suis en faveur de cette partie de la ligne. Je ferai observer au chef de l'opposition qu'il a lui-même formulé sa proposition sans s'être entouré de beaucoup de lumières à cet égard. En ce qui concerne une partie de son projet, celle-là même sur laquelle nous avons le plus de renseignements, j'entends l'achat d'une partie de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, les renseignements à notre disposition établissent que cette proposition est inacceptable.

M. BORDEN (Halifax) : A coup sûr, l'honorable député doit savoir que j'ai expressément déclaré que mon projet serait soumis aux meilleurs experts, qui seraient appelés à se prononcer sur sa praticabilité.

M. BOURASSA : Parfaitement. Les renseignements puisés à bonne source au sujet de la construction du chemin de fer entre Québec et Winnipeg, nous permettent d'affirmer sa praticabilité avec plus de certitude que n'en pouvait avoir le gouvernement conservateur, en déclarant praticable la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'époque où il entreprit l'établissement de ce réseau. Ici, il s'agit uniquement de savoir s'il faut choisir la vallée du Saint-Maurice ou bien s'il faut atteindre la source de la rivière Ottawa, pour traverser le faîte de partage des eaux. Je dois ajouter que je n'avais pas l'intention de porter la parole ce soir même, et qu'en raison de la longueur du débat, j'ai dû laisser de côté plusieurs considérations que je voulais soumettre à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député nous a dit au cours de ses observations qu'il s'est convaincu que le projet que j'ai proposé est beaucoup plus dispendieux que le projet du gouvernement. Comment a-t-il pu en venir à cette conclusion, puisqu'il affirme ne pas avoir d'estimations du coût de l'établissement de ces pentes que demande, à mon avis, la partie du réseau de Québec à Winnipeg ? Comment peut-il établir la comparaison, s'il n'a pas d'estimation ?

M. BOURASSA : J'en conviens, la comparaison n'a pas de caractère absolument définitif.

M. BORDEN (Halifax) : A la bonne heure, je ne désespère pas encore de convaincre l'honorable député.

M. BOURASSA: L'estimation dressée par l'ingénieur est très modérée. Il m'a donné les chiffres les moins élevés possibles. En ce qui concerne le chemin de fer du gouvernement, il serait possible de donner des chiffres très élevés et d'autres fort peu élevés ; mais si l'on adopte l'estimation du député de Sainte-Marie, savoir 1,500 milles à $40,000 le mille, on n'arrive, après tout, qu'à $60,000,000, et en outre, nous aurions une meilleure ligne.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député a prononcé un discours soigneusement élaboré, et je tiens à bien faire saisir ma pensée. Il a établi une estimation relativement aux lignes comprises dans ma proposition, sur la base de certaines pentes, né-

cessaires, prétend-il, à une traction économique. Pourrait-il me dire, d'après les données qu'il aurait en sa possession, quel serait, à $10,000,000 près, le coût du projet du gouvernement, basé sur des pentes de ce genre ?

M. BOURASSA : Je ne saurais rien affirmer à cet égard.

M. BORDEN (Halifax) : Je le pensais ainsi.

M. BOURASSA : J'en conviens, l'estimation que j'ai présentée est incomplète; mais si l'honorable député veut bien laisser de côté l'aspect financier de la question, je lui dirai que même s'il était prouvé que son projet coûterait dix ou vingt millions de dollars de moins que le projet du gouvernement, je ne pourrais me rallier à son avis, et voici pourquoi. La maîtresse objection soulevée par l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) contre le projet du gouvernement—et c'est là un point que j'avais oublié de signaler—c'est que ce projet présente un caractère de dualité. Or, le chef de l'opposition demande au parlement d'approuver un réseau de chemins de fer dont partie serait la propriété de l'Etat, tandis que l'autre partie serait la propriété commune de l'Etat et de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou bien affermée de cette dernière ; puis, de là, ce réseau passerait sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Canadien du Nord, tandis que l'autre extrémité serait de nouveau la propriété du gouvernement. D'après ce projet, le gouvernement serait propriétaire d'une partie du réseau; la Compagnie du Grand Tronc serait propriétaire d'une autre partie et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, propriétaire également d'une autre partie; et tout cela après quinze jours d'un débat prolongé par l'opposition dans le but de prouver que le projet du gouvernement manque d'unité. Eh bien ! M. l'Orateur, ce projet manque certainement d'unité, à mon avis; mais alors que pense l'honorable député de l'unité de son propre projet ?

M. CLANCY (Bothwell) : Sans doute, le premier minstre, qui a constamment fait acte de présence au cours de ce débat, n'est pas d'humeur à prêter l'oreille à un discours de deux à trois heures ce soir même ; et je lui demanderai de bien vouloir consentir à l'adoption de ma motion demandant l'ajournement du débat.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne voudrais pas refuser d'accéder à la demande de l'honorable député. Cependant je dois faire observer que si nous tenons à ce que la prorogation arrive avant la chute des neiges, il faudra faire diligence. Il était entendu, si je ne me trompe, que le débat se terminerait mardi prochain. En pareilles circonstances, je consens à l'adoption de la motion de l'honorable député ; mais qu'il soit bien compris, des deux côtés, que le débat se clora mardi prochain.

On adopte la motion et le débat est ajourné.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à dix heures et cinquante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 26 août 1903.

L'Orateur ouvre la séance à onze heures du matin.

ITERPELLATIONS.

EMPLOYES DU SERVICE CIVIL.

M. LEONARD (par M. Ingram) :

1. Combien y a-t-il d'employés civils et en combien de classes se divisent-ils ?
2. Quel est le salaire annuel de chaque classe ?
3. Combien y a-t-il d'employés ayant un salaire annuel d'au moins $1,500 ?
4. Quelles sont les heures de travail de ces derniers employés ?
5. Y a-t-il un ou plusieurs employés fédéraux permanents qui travaillent quinze heures par jour, savoir : depuis 9 heures du matin jusqu'à minuit ?
6. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms ?
7. Combien de demandes d'augmentation de salaire d'employés les différents ministères ont-ils reçues depuis le 1er juillet 1902 ?
8. Quels sont les employés dont le salaire a été augmenté depuis le 1er juillet 1902 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme la question posée par mon honorable ami a une portée très étendue, je crains de ne pouvoir y répondre en détail. Il suffirait peut-être que je lui indiquerais en termes généraux où il pourrait trouver ces renseignements, car ceux que nous pouvions nous procurer ont déjà été fournis à la Chambre. Le nombre des employés civils, celui du personnel de chaque ministère, leur classification, le chiffre de leurs appointements, ainsi que leurs noms, sont des détails contenus dans la liste des employés du service civil. Les heures de travail s'étendent de neuf heures et demi du matin à quatre heures de l'après-midi, mais quand le service l'exige, il est entendu que ces heures de travail peuvent être prolongées pour un grand nombre d'employés. J'ignore si quelques-uns de ces employés travaillent jusqu'à 15 heures par jour, tel que mentionne l'honorable député ; cela est fort possible ; mais je dois ajouter que si cela a lieu, ce ne peut être que dans des cas exceptionnels et par suite de circonstances incontrôlables. Je croyais que le privilège de ces longues heures de travail était limité aux membres du cabinet.

M. INGRAM : Et aux membres du parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ou à quelques membres du parlement, c'est-à-dire ceux qui assistent aux séances de la Chambre. Dans le service extérieur il y a certains fonctionnaires dont les heures de travail sont plus longues, mais je n'attache pas plus d'importance qu'il n'en faut à cette question des heures de travail officielles, car je considère que le devoir des employés civils consiste à faire l'ouvrage qu'il y a à faire, sans tenir compte du temps qu'ils peuvent être appelés à y consacrer. C'est ce qui a lieu dans mon ministère, et je sais que plusieurs employés civils travaillent beaucoup plus longtemps que les heures officielles, et ils le font avec plaisir. Quant à ce qui concerne les augmentations d'appointements depuis 1902, je crois pouvoir dire sans crainte que tous les fonctionnaires ont reçu ce que l'on appelle l'augmentation statutaire. Je ne me rappelle pas dans le moment qu'il ait été fait aucune exception à cette règle ; mais s'il y a en a eu, ce doit être pour d'excellentes raisons. Règle générale, les fonctionnaires publics reçoivent leur augmentation statutaire. Je ne puis me rappeler aucune demande spéciale d'augmentation, seulement, il a été fait une demande générale de la part de ces employés, au moyen d'une députation, pour une augmentation d'appointements.

FRAIS DE TRACTION DES WAGONS OFFICIELS.

M. CLARKE (par M. Ingram) :

1. Quel montant a été payé chaque année, depuis le 30 juin 1889 jusqu'au 30 juin 1903, pour frais de traction de wagons officiels et particuliers du gouvernement sur les voies ferrées, tant au Canada qu'aux Etats-Unis ?

2. Combien de wagons officiels et particuliers le gouvernement possédait-il à la date du 30 juin 1896 et du 30 juin 1903, respectivement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 1. Le gouvernement n'a rien payé pour frais de traction de wagons officiels ou particuliers, sur les chemins de fer canadiens ou américains, du 30 juin 1889 au 30 juin 1903.

2. Le nombre de wagons officiels sur l'Intercolonial au 30 juin 1896, était de quatre ; le 30 juin 1903, leur nombre était de dix.

Un de ces wagons additionnels était requis pour l'usage du fonctionnaire occupant la position de gérant général du trafic, position qu'il est devenu nécessaire de créer pour faire face aux nouveaux besoins de l'Intercolonial provenant de l'augmentation considérable du volume de son trafic.

L'autre wagon a été acheté lors de la visite du duc et de la duchesse de York, et il formait partie du convoi royal, au cours de voyage de Leurs Excellences à travers le Canada.

MUSIQUE DE COLDSTREAM GUARDS.

M. HUGHES (Victoria) :

1. Le gouvernement a-t-il été informé d'une manière officielle que le fameuse musique du régiment des Coldstream Guards doit venir au Canada et se faire entendre à l'exposition de Toronto ?

2. Dans l'affirmative, des arrangements ont-ils été faits afin que les autres grands centres du Canada aient l'occasion d'entendre ce corps musical qui jouit d'une réputation universalle ?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement n'a pas été officiellement informé que la musique du régiment des Coldstream Guards devait visiter le Canada.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier pour que la Chambre se forme en comité afin de prendre en considération une certaine résolution concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental national ainsi que l'amendement proposé à la dite résolution par M. Puttee.

M. CLANCY : Vous me taxeriez certainement de présomption, M. l'Orateur, si à cette période de la discussion, je voulais prétendre jeter une nouvelle lumière sur le sujet. Le débat a déjà été très long, et je suis porté à croire qu'il a été d'un certain avantage pour le pays. Il résulte de toute cette discussion un fait bien évident, c'est que le gouvernement, qui a lancé le projet comme ceux qui l'appuient, n'ont pas d'idées arrêtées sur la question, et tout ce qu'ils comprennent de l'utilité du chemin, c'est que le projet a été soumis à la Chambre, et qu'on leur a demandé de l'appuyer. Les journaux libéraux, comme les membres de la droite, à partir du premier ministre en descendant, nous disent que nous devons laisser de côté l'aspect commercial de l'entreprise, pour nous en tenir absolument aux dispositions du bill. L'idée dominante de ce projet, c'est de provoquer un sentiment de jalousie entre chaque partie du pays et de satisfaire toutes les ambitions locales aux dépens de l'utilité du projet lui-même.

Le premier ministre prétend que nous ne devons pas considérer ce chemin comme une route commerciale ; le ministre du Commerce nous a dit qu'il était inutile de discuter le côté financier de cette question ; et le ministre des Finances nous a dit que la question de la ligne courte n'était pas très importante, et qu'il nous fallait surtout tenir compte d'autres intérêts, c'est-à-dire de l'intérêt des provinces maritimes.

Parlant en mon nom personnel, on me permettra peut-être de dire que si nous devons avoir un chemin de fer purement national, le peuple de ce pays en arrivera à la conclusion que le gouvernment devrait avoir le courage de déterminer lui-même le tracé de ce chemin, afin de lui donner ce carctère purement national. Mais l'honorable ministre n'osera pas faire la chose, car cela aurait pour résultat de faire disparaître toutes les raisons d'un caractère local que l'on pourrait invoquer pour appuyer le bill.

Le premier ministre a indirectement fait un appel vigoureux en faveur de la ville de Québec et de ses environs. Le ministre de la Justice n'a pu s'empêcher d'insister fortement sur le fait que la ville et le district de Québec avaient été négligés dans le passé, et que le temps était arrivé de faire quelque chose pour cette partie du pays. Or, M. l'Orateur, je considère que lorsqu'il s'agit d'entreprendre la construction d'un chemin de fer qui sera digne de porter le nom de chemin de fer transcontinental national, le projet devrait être basé sur des raisons plus sérieuses que celles des intérêts de certains districts en particulier.

Qu'est-ce que ce projet après tout ? Sans vouloir être trop sévère à l'egard du premier ministre, je dis qu'il sait parfaitement que ce projet ne rencontre pas l'approbation générale de son parti. Il est appuyé dans cette Chambre par un nombre considérable de partisans qui représentent des districts voisins du sien, et les difficultés qu'il a éprouvées lui sont venues tant de la part des patrons d'un nouveau transcontinental, que de la part de ceux qui voulaient le construire. Il y a déjà quelque temps que ces personnes s'intéressent à cette entreprise. Leur demande devrait avoir été soumise au gouvernement. On doit leur avoir fait des promesses, ou donné des espérances qu'ils obtiendraient des subventions en terres et en argent. Dès le commencement de la session, le premier ministre s'aperçut qu'il n'y avait qu'un moyen de régler tout cela. C'est pourquoi il adopta le plan dont il avait été question dans le discours du Trône et qui consistait à soumettre toute l'affaire à une commission composée d'experts, qui serait chargée de tracer la ligne de conduite à suivre. J'aimerais à savoir de l'honorable premier ministre pourquoi il a renoncé à cette idée ? Mais je sais qu'il ne voudra pas répondre à cette question. Il ne tient pas à ce que le pays connaisse les raisons qui l'ont porté à renoncer à cette idée, mais les contribuables canadiens connaissent son entourage et ils savent que ce sont les exigences de parti qui l'ont forcé à en agir autrement.

Qu'a fait le premier ministre quand il s'est vu dans cette impasse ? Il ne pouvait pas se rendre à la demande des promoteurs du Trans-Canada, car ils voulaient obtenir une subvention trop élevée. Mackenzie et Mann se présentèrent dans le même temps pour obtenir une aide quelconque, soit au moyen d'endossement, de garantie ou autrement. Le Grand Tronc s'adressait de son côté au gouvernement pour obtenir de l'aide. Alors le chef de la droite s'aperçut qu'il était impossible de s'occuper de chacune de ces demandes sur leur propre mérite.

Il lui fallait les refuser toutes. Il ne pouvait se rendre au désir de toutes ces autres corporations, dont chacune exerçait une grande influence au point de vue du parti. Que fit le premier ministre ? Il renonça à son projet original, au projet que le pays aurait approuvé et approuverait encore de tout cœur s'il était mis à exécution, il abandonna le principe sage qui doit guider tout homme public à la tête d'un grand parti et à qui les intérêts du pays ont été confiés, pour résoudre une difficulté essentiellement de parti. Il modifia ses plans en quelques heures, comme nous en a informé un de ses collègues. Mais celui qui nous a informé de ce fait n'était pas obligé comme nous le sommes de s'en rapporter à de simples suppositions ; il était au courant de ce qui se passait, il était le collègue de l'honorable premier ministre, il était en mesure de parler en connaissance de cause de ce projet que l'honorable ministre avait en tête, et il nous a dit comment il se faisait qu'il avait renoncé à tout cela. Qu'a-t-on fait ? On a tracé un trait de crayon sur la carte du Canada. Aucune exploration n'avait été faite, on ne possédait pas le moindre renseignement et aucune tentative n'avait été faite dans ce sens, du moment que le chef de la droite eut annoncé que l'on confierait à une commission d'experts le soin de se renseigner sur les besoins du pays, on se contenta de tracer une immense trait au crayon sur la carte, et c'est ce projet qui fût soumis à la Chambre à titre de chemin de fer transcontinental.

Dans quelle position se trouve l'honorable premier minstre ? Il est de notoriété publique, bien que la chose puisse se produire dans tous les partis sous l'empire de notre régime parlementaire actuel, que le projet de l'honorable chef de la droite rencontra une opposition formidable de la part de ses amis de toutes les parties du Canada. Sur ce point, nous avons eu des preuves bien évidentes de la part de plusieurs députés. Nous en avons eu la preuve de la part du député de Norfolk (M. Charlton), qui nous a dit s'être d'abord prononcé contre le projet, que de nombreuses objections y avaient été faites lors du caucus, et que plus tard il avait fini par revenir sur sa décision. Il ressort des déclarations qui ont été faites, et en particulier de ce qui a été dit hier soir, que le parti s'est révolté comme un seul homme, et si les partisans du premier ministre dans cette Chambre eussent été en mesure de lui faire renoncer à son projet, nous aurions eu un état de choses bien différent. Mais le premier ministre était dans la nécessité de résoudre les difficultés de parti auxquelles il avait à faire face.

Le chef du gouvernement, ainsi que presque tous les orateurs de la droite, nous ont dit que ce chemin serait un chemin de colonisation, qu'il allait être utile à tel ou tel district. Je ne me dissimule pas la nécessité qu'il y a de construire un chemin de colonisation dans cette région, et il est du devoir du gouvernement d'aider autant que possible à la construction des chemins de fer de colonisation, seulement, je prétends que l'on ne doit pas sacrifier un seul détail d'un chemin de fer transcontinental aux besoins de la colonisation. Nous devons pour-

voir aux besoins de la colonisation d'une autre manière. Y a-t-il un député dans cette Chambre qui voudrait lancer un projet de construction d'un chemin de fer transcontinental, devant entraîner une dépense de $110,000,000 à $120,000,000, en y insérant des idées de colonisation qui pourraient être de nature à diminuer la valeur du projet principal ? Cette considération doit être subordonnée aux intérêts primordiaux du chemin. Que doit signifier un chemin de fer transcontinental pour le Canada ? Il doit signifier que le Canada entreprend pour la première fois de résoudre un problème important, et sa solution exige que nous possédions non seulement le meilleur chemin du pays, mais que ce chemin soit à part cela en mesure de faire concurrence aux autres chemins de fer canadiens. Pouvons-nous, quand il s'agit d'une entreprise de cette importance, tenir compte de la localité que la construction de ce chemin devra aider au point de vue de la colonisation ?

Pouvons-nous tenir compte du fait qu'il devra ou non desservir telle ou telle partie peu importante du pays ? Devons-nous nous occuper des intérêts particuliers de telle ou telle localité, ou bien devons-nous n'avoir autre chose en vue que de construire un chemin de fer destiné à servir les intérêts généraux du Canada ? C'est en cédant à des considérations et à des intérêts de cette nature que le premier ministre a sacrifié le point le plus important d'un chemin de fer transcontinental.

Ceci étant dit, je vais essayer de m'acquitter de la promesse que j'ai faite de ne pas être trop long, en traitant la question du contrat, qui a été discutée à fond, mais en étudiant les deux projets qui ont été soumis à la Chambre, le premier par l'entremise de ce bill, et le deuxième par l'entremise du chef de la gauche. Le pays ne peut avoir de meilleur moyen de se rendre compte de la valeur respective de ces deux projets qu'en les plaçant l'un près de l'autre. Je dois déclarer immédiatement que rien ne peut être plus de nature à induire en erreur et à embrouiller les choses que ces prétentions extravagantes émises par les deux partis dans le but de démontrer la force ou le côté faible de l'un ou l'autre projet. Chaque proposition doit être traitée d'après son propre mérite. Les principes que nous avons doivent pouvoir s'appliquer dans les deux cas, car c'est là le seul moyen d'en arriver à une conclusion équitable. Il est donc important de séparer ce projet des questions incidentes que les membres de la droite ont essayé d'y accoler. Le chef de la gauche, en énonçant un projet de chemin de fer transcontinental à travers le Canada, a incidemment fait allusion à certaines questions qui ne s'y rattachent que d'une manière éloignée.

Afin d'établir une comparaison intelligente entre les deux projets, il faut les étudier à leurs points de raccordement, comme aux endroits où ils diffèrent et aux endroits où ils doivent se terminer. Je crois que c'est là le seul moyen de donner au public une idée intelligente des mérites respectifs des deux projets.

On nous dit que le chef de la gauche s'est engagé à construire un chemin de fer de Moncton à Québec et de Québec à Winnipeg. Je suis convaincu que les honorables députés qui veulent discuter ces deux propositions sur leurs mérites respectifs, ne se laisseront pas entraîner dans ce qui n'est après tout, qu'une énonciation bien définie de ce qui constitue la politique générale, sans tenir compte des questions secondaires. Afin de faire disparaître tout doute sur ce point, je vais donner lecture des paroles prononcées par le chef de la gauche parlant de cette partie de la voie située entre Québec et Moncton. Voici ce qu'il a dit :

Si dans quelques années d'ici on découvre un tracé praticable, prolongez alors le chemin jusqu'à la côte du Pacifique. Continuez-le comme chemin de fer de l'Etat depuis Québec jusqu'à la côte. Ne reculez pas devant cette entreprise, mais attendez que vous ayez les renseignements et les données nécessaires pour le mener à bonne fin. Je ne dis pas cela pour la faire retarder ; je veux qu'on aille de l'avant, pourvu qu'on ait les renseignements et les données nécessaires.

Cela ne peut valoir dire autre chose que lorsque l'on aura obtenu ces renseignements et que la nécessité s'en fera sentir, on devra commencer l'entreprise, qui constituera un prolongement de l'Intercolonial et qui sera exécutée sous la juridiction du gouvernement au pouvoir à cette époque. Je dis cela afin de distraire de ce projet tout ce qui ne constitue pas absolument un chemin de fer transcontinental d'un océan à l'autre. Le chef de la gauche s'est également occupé de la partie du chemin située entre Québec et Winnipeg. Voici ce qu'il dit à ce sujet:

En ce qui concerne la ligne de Québec à Winnipeg, je ne veux pas déprécier les chances d'avenir de ce pays septentrional. L'histoire du Nord-Ouest nous enseigne qu'un jour ou l'autre le pays situé au nord du lac Supérieur peut attirer un grand nombre de colons, du moins du côté de l'ouest, mais actuellement nous n'avons aucune certitude sur ce point ; nous ignorons dans quelle mesure cette région peut rivaliser dans un avenir prochain avec le magnifique pays que nous avons dans le Nord-Ouest. Il me reste des doutes que cette partie située au nord puisse soutenir de sitôt la comparaison avec l'ouest. Mais je ne veux en aucune façon déprécier son importance, et d'après moi la méthode rationnelle de régler la question de ce chemin entre Winnipeg et Québec, la voici :

Que l'on remarque bien ses paroles :

De faire des études et des explorations soignées, et de construire ensuite cette ligne entre Québec et Winnipeg à titre de chemin de fer de colonisation, en tenant compte des besoins des colons et des progrès des nouveaux établissements.

Il est donc bien évident, M. l'Orateur, que ce chemin doit être un chemin de colonisation et rien de plus, un chemin qui devra être construit lorsque l'on aura obtenu tous les

renseignements nécessaires et que les intérêts et les besoins de la colonisation l'exigeront. C'est donc la colonisation qui constitue l'objet principal de cette entreprise. Je me suis occupé de ces deux points, afin que nous puissions les étudier en dehors de la question de la construction du chemin de fer transcontinental proposé par le gouvernement, sur laquelle les deux partis sont divisés. Comme le premier ministre a semblé accorder une importance considérable à l'avantage que son projet devra offrir au point de vue de la colonisation, je suis convaincu qu'il sera forcé d'adopter la manière de voir du chef de la gauche, s'il envisage la proposition qu'il a soumise à la Chambre à titre de chemin de fer de colonisation. Si l'on n'avait pas en vue l'idée de construire un chemin de fer transcontinental, je suis persuadé que le premier ministre accepterait le projet du chef de l'opposition, tant au point de vue de la section de Moncton que de la partie du chemin entre Québec et Winnipeg.

Je veux maintenant établir une comparaison entre le projet soumis par le le chef de la gauche et le projet du gouvernement, quant à ce qui concerne cette partie de la voie qui constitue le prolongement de l'Intercolonial à partir de Montréal, et cette partie du chemin de fer transcontinental projeté qui commence à Moncton, pour se terminer tous deux à Winnipeg. Je crois que c'est là le seul moyen de donner aux citoyens de ce pays une idée juste des deux propositions. Je n'entreprendrai pas de citer des renseignements qui me sont personnels, à l'appui de ce que je vais dire, car la Chambre les considèrera comme étant de peu de valeur dans le cas actuel, et elle aura raison. Je puiserai donc mes renseignements aux sources les plus autorisées. Lorsque le chef de la gauche a soumis son projet, il a tout particulièrement insisté sur le fait qu'il ne le mettrait à exécution qu'après avoir obtenu tous les renseignements possibles des meilleurs experts qu'il y aurait moyen de se procurer au Canada ; par conséquent, il est donc bon de ne pas oublier que ce projet pourra être modifié ou changé suivant la nature des renseignements obtenus.

Mon honorable ami, le chef de l'opposition, a proposé, en premier lieu, de prolonger l'Intercolonial de Montréal à Winnipeg. Nous avons un bail de 99 ans avec le chemin de fer du Grand Tronc, pour l'usage de sa voie de Sainte-Rosalie à Montréal, je n'aurai donc pas besoin de faire allusion à cette partie du chemin d'une manière particulière. Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour nous procurer une tête de ligne à Montréal. Le chef de la gauche propose de construire une voie ferrée de premier ordre de la jonction Jacques-Cartier à la jonction du Coteau, située à l'extrémité est du Canada-Atlantique. Nous parlons d'un chemin de première classe, car il faut qu'il ait cette qualité, si nous voulons que ce chemin de fer transcontinental puisse faire concurrence aux chemins de fer canadiens et américains qui existent déjà, et qu'il obtienne une part du trafic, ce que ne pourra faire un chemin de fer de troisième ordre.

On considère que la construction de 30 milles de chemin qui séparent la jonction Jacques-Cartier de Côteau coûtera $40,000 par mille. Les membres de la droite ne seront pas justifiables de se scandaliser de ce chiffre, car le député de Labelle (M. Bourassa) nous a dit qu'il tenait d'un homme possédant une grande expérience dans ces questions que le chemin coûterait $30,000 par mille. De là, on propose d'acheter le chemin de fer Canada-Atlantique de la jonction de Côteau à Depot-Harbour, dans le cas ou cela pourrait se faire à des conditions raisonnables, sinon, de construire une nouvelle voie. Les membres de la droite diront peut-être qu'il nous faudra traiter avec des corporations, et que ces dernières sont très exigeantes quand il s'agit de vendre leurs propriétés au gouvernement.

Mais il serait bon que cette Chambre et le pays se rendissent compte, une fois pour toutes, que c'est le peuple canadien qui est propriétaire du sol canadien, et que nous avons le droit de recourir à l'expropriation, tout en agissant avec justice et prudence, comme je suis convaincu que le fera tout gouvernement. Le Canada ne se trouve pas dans la position d'une compagnie de chemin de fer traitant avec une autre compagnie du même genre. C'est une nation qui règle ses propres affaires ; et les chemins de fer présents ou futurs doivent être soumis à la volonté du peuple de ce pays ; de sorte que cette question de savoir si nous devons éprouver ou non de la difficulté à régler ce point est sans importance. Mais je suis en frais de discuter le projet si clairement exposé par le chef de l'opposition. Il se peut que l'on en arrive à la conclusion qu'il n'est ni sage ni prudent d'acheter le Canada-Atlantique. C'est là une question discutable. On considère que ce chemin, qui a une longueur de 842 milles, pourrait être acheté pour $12,000,000, y compris le matériel roulant.

Tout le monde sait que ce chemin de fer est offert en vente depuis deux ans pour $11,000,000. Mais en supposant que nous n'achèterions pas le Canada-Atlantique, il nous faudrait construire un chemin de fer de Côteau à Depot-Harbour, au prix de $12,000,000, ce qui représente près de $40,000 par mille.

M. WRIGHT : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ? Si vous n'achetez pas le Canada-Atlantique, de quelle manière vous proposez-vous de traverser le défilé de Wilno ? Les honorables députés n'ignorent pas que la question de savoir qui avait le droit de se servir de ce défilé a donné lieu à un procès entre le Canada-Atlantic et le Canadien du Pacifique.

M. CLANCY : Je crois que l'honorable député n'a pas fait attention à ce que je viens de dire. J'ai fait remarquer qu'il ne s'agis-

sait pas dans le cas actuel d'un chemin de fer traitant avec un autre chemin de fer. Le peuple canadien s'emparera de tous les défilés dont il pourra avoir besoin dans l'intérêt général du pays. Cela ne veut pas dire que l'on se montrera injuste à l'égard des propriétaires du Canada-Atlantique. Cela veut tout simplement dire que le peuple canadien doit préserver et maintenir ses propres droits et les exercer chaque fois qu'il est dans l'intérêt du pays de le faire.

Si nous prenons la section suivante de la voie projetée, qui s'étend de la jonction Scotia à Sudbury, une distance de 104 milles, on ne peut mettre en doute les connaissances que nous possédons sur le caractère général de cette partie du pays. Des plans de la région ont été préparés d'après ces explorations qui ont été faites, et demain les entrepreneurs pourraient faire des soumissions s'ils le jugeaient à propos ; et l'on place le coût de la construction de ces 104 milles de chemin à $40,000 par mille.

Je désire à ce propos faire remarquer que le député de Labelle (M. Bourassa), se basant sur le témoignage d'un ingénieur, qu'il dit être très distingué, et qui s'occupe du projet du Trans-Canada, a prétendu que la construction de cette partie du chemin coûterait $30,000 par mille ; et les chiffres que j'ai cités sont beaucoup plus élevés que ceux-là.

Je suppose que l'acquisition de la ligne du Canadien du Pacifique de Sudbury à Fort-William, une distance de 555 milles, devrait coûter $25,000,000. Les honorables députés de la droite ont beaucoup insisté sur la difficulté que l'on éprouvait avec cette section du chemin. Le chef de la gauche a trouvé le moyen de résoudre cette difficulté en proposant de faire utiliser cette partie peu profitable du chemin conjointement par tous les chemins de fer. Il a fait remarquer que ces deux parties du Canada étaient séparées l'une de l'autre par une certaine étendue de territoire à travers laquelle aucune compagnie de chemins de fer ne pouvait exploiter une voie ferrée avec chance de succès ; et que par conséquent, les propriétaires du Canadien du Pacifique, qui sont des hommes d'affaires, seraient très heureux de pouvoir se débarrasser de cette section.

En quoi consiste la proposition soumise par l'honorable député (M. Borden) ? Nous possédons un grand nombre de voies ferrées qui s'étendent de l'est à l'ouest et plus nous en aurons le mieux ce sera. Durant une certaine saison de l'année cette partie du chemin devrait être exploitée, soit par une seule compagnie ou par toutes les compagnies en commun. L'honorable député (M. Borden) propose de nationaliser cette section peu profitable du chemin, qui aura une étendue de 555 milles, et de l'ouvrir à l'usage des chemins de fer canadiens, ce qu'ils pourraient faire en commun à bien meilleur marché qu'une seule compagnie.

Pourrait-on soumettre une proposition capable de concentrer d'avantage l'approbation de tous les hommes d'affaires canadiens, que celle d'offrir à tous les chemins de fer canadiens, y compris celui de l'Etat, l'avantage de pouvoir utiliser cette section en commun ? On me dit qu'il en coûte $1,000,000 au Canadien du Pacifique pour exploiter cette partie de sa voie, qui est pour elle une cause de déficit. Nous pourrions avoir quatre chemins de fer qui se serviraient de cette voie en commun : le Canadien du Pacifique, le "Canadian Northern," le Grand Tronc et l'Intercolonial, de sorte que chacune de ces compagnie ne serait appelée à supporter que le quart de son entretien. N'est-ce pas là un projet qui est appelé à recevoir l'approbation de tous les hommes d'affaires et de bon sens de ce pays ? J'ai estimé que cette partie du chemin coûterait $25,000,000, ce qui équivaut, en chiffres ronds, à $45,000 par mille. M. Doucet, l'ingénieur cité par le député de Labelle, a placé ce montant à $40,000 par mille. Les honorables députés de la droite voient donc que dans chaque cas les chiffres que j'ai cités sont plus élevés que les estimations de leurs propres amis, et ils ne sont pas en position de les critiquer.

Le chef de la gauche veut que l'on mette de côté une somme de $3,000,000 pour améliorer la voie entre Sudbury et Fort-William; car on admet que si ce chemin était acheté, il faudrait dépenser un montant considérable pour abaisser et améliorer les rampes.

Il propose de plus que le gouvernement achète, loue, obtienne des privilèges de circulation ou construise, suivant ce qu'en décideront les meilleurs experts en fait de chemins de fer au Canada, une ligne de Fort-William à Winnipeg. Vous vous rappelez sans doute, M. l'Orateur, que l'honorable député (M. Borden) a fait remarquer, avec autant de prudence que de sagesse, que tout chemin fer construit dans l'intérêt du Canada devrait obtenir des privilèges de circulation sur les chemins de fer qui existent actuellement de Winnipeg à Fort-William, qui constitue le port de mer du Nort-Ouest. Personne ne songerait à faire plus qu'à construire ou à acheter, ou à obtenir des privilèges de circulation sur le chemin, comme le conseillerait une commission dans un pareil cas, c'est pourquoi j'ai proposé un état de ce que coûterait la construction de cette partie du chemin, afin de pouvoir comparer ce projet avec celui du gouvernement.

La construction ou l'acquisition d'une voie ferrée de Fort-William à Winnipeg, distance de 426 milles, coûterait $30,000 par mille, ou $12,780,000 en tout. Pour faire de ce chemin une voie parfaite, il faudrait dépenser à part cela en améliorations, $2,100,000. Je vais maintenant indiquer ce que devrait coûter chaque section du chemin depuis la jonction de Côteau jusqu'à Fort-William. De Jacques-Cartier à Côteau, 30 milles à $40,000, représentant $1,200,000.

La distance qui sépare Côteau de Depot-Harbour, en suivant le Canada-Atlantique, est de 342 milles. Il nous faudrait ou acheter le chemin de fer du Canada-Atlantique

ou construire une nouvelle voie, qui coûterait $12,000,000. De la jonction de Scotia, située sur la voie du Canada-Atlantique, à Sudbury, sur le Pacifique Canadien, la distance est de 104 milles, et à $40,000 par mille, cette partie du chemin coûterait $4,160,000.

Pour acheter ou construire si c'est nécessaire—mais je vais supposer que l'on devra acheter, car il serait dans l'intérêt du Canadien du Pacifique de conclure un marché de cette nature—555 milles de voie ferrée entre Sudbury et Fort-William à $45,000 par mille, cela coûterait $25,000,000. Il faudrait, à part cela, pour améliorer la voie et la mettre dans un état parfait une autre somme de $3,000,000. Pour acheter ou construire—car cette dernière alternative pourrait se réaliser—cette partie de la voie ferrée de Fort-William à Winnipeg, soit 426 milles à $30,000 par mille, cela représenterait un montant total de $12,780,000. L'amélioration de cette partie du chemin devrait coûter une somme additionnelle de $2,100,000. Si nous ajoutons à cela le coût de la construction de cette partie de la voie entre la jonction Scotia et Sudbury, soit 104 milles, le tout représentera un montant d'intérêt d'environ $200,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le montant que l'honorable député mentionne comme devant être appelé à subvenir aux frais d'amélioration doit-il s'appliquer au chemin qu'il se propose de construire ? Il nous a dit que la construction d'une voie indépendante de Fort-William à Winnipeg devrait coûter $12,780,000, et il a parlé à part cela de l'argent qu'il faudrait dépenser pour améliorer cette partie de la voie.

M. CLANCY : Lorsque j'ai dit que la construction du chemin coûterait $30,000 par mille, il est certain que le chemin construit dans ces conditions ne serait pas parfait et exigerait des améliorations. D'un autre côté, si l'on achetait une des voies actuelles il faudrait dépenser un montant égal pour améliorer cette voie et en faire un chemin de premier ordre. Il en coûterait donc pour prolonger l'Intercolonial de Montréal jusqu'à Winnipeg une somme de $60,470,000. Nous avons parlé jusqu'à présent exclusivement de la plateforme du chemin, de ses têtes de ligne et de tout ce qui appartient à un chemin de fer, à part son matériel roulant. C'est exactement un chemin de même nature que le gouvernement se propose de construire de Moncton à Winnipeg, et je veux établir une comparaison d'après des conditions identiques.

Je vais maintenant étudier le projet proposé par l'hon. premier ministre. Il y a-t-il dans cette Chambre un honorable député qui est prêt à dire que l'on peut construire un mille de voie ferrée, de Moncton à Winnipeg, à meilleur marché que l'on peut en construire un de Montréal à Winnipeg ? Y a-t-il un seul député qui soit en mesure de nous indiquer, à $10,000,000 près, ce que coûtera ce chemin ? Y a-t-il dans cette Chambre un député qui veuille prendre la responsabilité de dire, même en supposant qu'il soit encore mieux renseigné que le gouvernement, que chaque mille du chemin, de Moncton à Winnipeg, peut être construit à aussi bon marché que le chemin proposé par le chef de l'opposition, c'est-à-dire le prolongement de l'Intercolonial de Montréal à Winnipeg ? Les deux tracés traversent des régions à peu près identiques, et les estimations que je viens de donner sont basées sur des calculs faits pour la construction de chemin de fer à travers une région, et où nous savons exactement ce qu'a coûté la construction d'un chemin de fer de première classe. Si nous voulions commencer les travaux dès demain, nous possédons des renseignements suffisants pour nous assurer du coût approximatif. Quant à la question de savoir comment cela pourrait être fait et quels seraient les moyens les plus économiques et les meilleurs à employer pour arriver à ce résultat, ce sont là des détails qui ne sont pas de la compétence des membres de cette Chambre.

Je vais maintenant établir une comparaison entre le coût de l'exécution du projet du gouvernement et la proposition du chef de la gauche. En suivant la route projetée, la distance de Moncton à Winnipeg est de 1875 milles. Je vais prendre les chiffres cités par le ministre des Finances, et les distances indiquées par les honorables membres de la droite, afin qu'il n'y ait aucun malentendu quant à ce qui concerne cette comparaison.

D'après le ministre des Finances, la distance entre Moncton et Winnipeg est de 1,875 milles, et, tel que je l'ai déjà mentionné, la construction de cette partie du chemin coûtera $41,500 par mille, tout compris. Si j'applique la même règle aux 1,875 milles de voie ferrée entre Winnipeg et Moncton, au même prix que ce que coûtera par mille le prolongement de l'Intercolonial, je trouve un montant total de $77,812,000. L'intérêt sur ce montant, durant la construction, même en prenant les chiffres très réduits du ministre des Finances, s'élèvera à $3,309,000 et il faut ajouter à cela le montant que nous serons appelés à payer pour le pont de Québec, soit $2,000,000. La construction de cette partie du chemin coûtera donc $83,122,000 au compte du capital. Je vous prie, M. l'Orateur, de bien remarquer ces mots "au compte du capital," car c'est là un des points les plus importants de ce projet.

Le projet énoncé par le chef de la gauche ne comprend aucune dépense pour l'intérêt si ce n'est une somme d'environ $200,000, tandis que le projet du gouvernement entraîne de ce chef, pour cette partie du chemin de Moncton à Winnipeg, soit 1,875 milles, une dépense d'environ $29,238,000. Il y a, à part cela, un autre montant que le ministre du Commerce et le ministre des Finances portent au compte du pays pour les intérêts. Le premier ministre a estimé ce montant à $13,000,000 ; le ministre des Finances l'a augmenté d'un demi-million et l'a porté à $13,500,000 ; le ministre du Com-

merce est allé plus loin et nous a dit hier que ce montant serait de $14,000,000. Que l'on me permette de dire quel sera le montant exact. Nous avons d'abord une dépense au compte du capital de $83,122,000. Si l'on ajoute à cela l'intérêt sur le coût de la construction, en dix paiements annuels, que le gouvernement s'est engagé à rencontrer. On arrive à un autre montant de $2,493,665 par année, durant dix ans, et je ne parle là que de la section de l'est, laissant de côté, pour les besoins de ma comparaison, les sections des prairies et des montagnes.

Certains députés diront peut-être : nous ne serons pas tenus de payer ce montant durant plus de 7 ans. Cette objection peut avoir sa raison d'être, mais tout semble indiquer que nous serons tenus de payer cet intérêt durant dix ans ; et cela pour l'excellente raison qu'il sera très difficile pour le Grand Tronc de trouver chaque année $2,493,665 pour payer ces intérêts. Mais il existe un autre danger ; personne n'a prétendu que cette entreprise serait appelée à rapporter des bénéfices et à faire une concurrence avantageuse aux autres chemins de fer. Personne, jusqu'à présent, n'a osé soutenir cette prétention. On nous a dit souvent que ce projet était destiné à flatter le sentiment national, qu'il était destiné à favoriser la colonisation. Mais personne n'a osé prétendre que ce chemin de fer transcontinental serait en état de faire une concurrence avantageuse aux autres compagnies.

Il est également à craindre que le Grand-Tronc-Pacifique ne réalise pas des profits suffisants pour pouvoir rencontrer cet intérêt ou toute partie de ce montant. Ce doute existait dans l'esprit de ceux qui ont conclu le marché—car les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique ne sont pas des enfants—et ils étaient bien convaincus que durant les 7 premières années, ils seraient incapables de payer le moindre montant. Ils ont prévu que durant les trois années suivantes, ils ne seraient guère capables de payer quoi que ce soit, et c'est la raison qui les a amenés à demander au gouvernement de capitaliser ces intérêts du moment qu'ils paieraient l'intérêt. Le Grand Tronc oblige donc le gouvernement à se procurer pour lui $2,500,000. Si la compagnie rembourse ce montant, il retournera au trésor public. Si elle ne paye pas, cela ne constitue pas une dette contre le Grand Tronc, c'est tout simplement une somme sur laquelle la compagnie est tenue de payer un certain intérêt, et ce montant constitue une partie du coût de la construction du chemin, sans que ce dernier se trouve à en profiter pour un seul dollar en retour.

Durant dix ans nous devrons payer $2,493,000 d'intérêt annuel, ce qui est une somme énorme. Il est bon de ne pas oublier que chacun de ces paiements doit être reporté durant 9 ans, 8 ans, 7 ans, 6 ans, 5 ans, 4 ans, 3 ans, et 2 ans, respectivement. Par conséquent, le gouvernement devra payer un montant de $3,366,000 en intérêt pour faire chacun de ces paiements durant dix ans. Il ne peut exister de doute sur ce point. Si l'on avait fait un paiement il y a 9 ans, il aurait fallu emprunter l'argent à cette fin et payer l'intérêt durant cette période de 9 années, et, dans le cas actuel, l'intérêt doit être considéré comme formant partie du coût de cette entreprise.

Le Grand Tronc s'est obligé à payer le loyer, s'il y en a, annuellement. Il est stipulé dans le bill et dans le contrat que les commissaires nommés pour construire et administrer ce chemin auront le droit d'émettre des obligations nationales payables semi-annuellement. Ainsi donc, on emprunte du gouvernement une somme d'argent qui, si elle est jamais payée, le sera annuellement, tandis que le gouvernement est obligé de payer un intérêt semi-annuel sur ce même montant. Cela constitue une différence de près de $1,000,000 que le pays se trouvera à perdre par suite de cette transaction. Le montant exact est de $935,-151. Il y a donc un montant de $21,238,000 qui ne sera pas employé à la construction du chemin et qui constituera une perte sèche pour le pays.

J'ai dit que le montant dépensé au compte du capital serait en chiffres ronds de $83,-000,000. J'ai indiqué en détail—et je défie qui que ce soit de contredire avec chance de succès les chiffres que je viens de mentionner—que le pays se trouvera à avoir payé près de $30,000,000 d'intérêt pour ce projet une fois terminé. Le ministre des Finances a laissé une certaine marge pour l'intérêt durant la période de construction, et je suis en frais de m'occuper de cet intérêt qui s'élèvera, en chiffres ronds, à $30,-000,000 au bout des dix ans. Si cette prétention est exacte, ce chemin aura coûté $83,000,000 plus $29,000,000, soit un total de $112,000,000. Il est bon de remarquer que 35 pour 100 de ce montant sera payé par le Canada, $83,000,000 pour la construction et près de $30,000,000 en intérêt pour lequel le Canada n'aura pas reçu de valeur. Je ne sache pas qu'il soit possible pour le Canada de se lancer dans une entreprise plus désastreuse pour ses finances.

Je ne sache pas qu'il puisse exister un état de choses plus alarmant pour les finances du notre pays, que celle de voir le gouvernement se lancer dans une entreprise qui comporte non seulement le coût, car si l'argent était employé à la construction du chemin il constituerait un bien-fonds, mais une entreprise qui implique le paiement à une compagnie de chemin de fer d'une subvention qui ne devra rapporter aucun bénéfice durant dix ans, et qui devra s'élever à $2.500,000, en chiffres ronds, tout cela pour obtenir de la compagnie qu'elle se charge du chemin et l'exploite. Est-il surprenant après cela que le chemin de fer du Grand Tronc refuse de se lancer dans une pareille entreprise et de chercher à trouver l'ar-

gent nécessaire pour y pourvoir ? Le ministre du Commerce a cherché à excuser la chose en disant que le Grand-Tronc-Pacifique, tout en étant une compagnie puissante, appuyée par le chemin de fer du Grand Tronc, était incapable de mener une pareille entreprise à bonne fin. Mais le ministre du Commerce, avec sa prudence ordiaire, s'est bien gardé d'entrer dans des détails de cette nature. Il ne nous a pas dit que nous aurions pu surmonter cette difficulté sans débouser un seul dollar, en accordant des garanties, du moment que nous considérions le placement sûr. L'honorable ministre n'a fait qu'effleurer la question, et je regrette qu'il ne l'ait pas discutée plus à fond, car il aurait trouvé là matière à exercer son intelligence. Il se serait convaincu que le projet qui nous est actuellement soumis constitue la proposition la plus corrompue qui ait jamais été énoncée au Canada. Il aurait appris au pays que ce projet entraînera une dépense de $30,000,000 en intérêts, dont il ne retirera aucun bénéfice, et qui équivaut à jeter cet argent dans l'Ottawa.

Voilà quelle est la différence essentielle entre les deux projets. Le premier oblige le Canada à payer un montant énorme d'intérêts durant plusieurs années. La meilleure preuve que l'on ne devrait pas se lancer dans cette entreprise c'est que les hommes de chemins de fer perspicaces du Canada ne veulent pas y toucher. On dit et répète dans cette Chambre que cette mesure constituait un misérable compromis aux exigences locales et politiques, et que l'on était en frais de sacrifier l'utilité d'une entreprise nationale pour de méprisables raisons d'intérêt. Le Grand-Tronc-Pacifique sait parfaitement cela. Aussi cette compagnie a-t-elle refusé d'accepter de construire cette partie du chemin en disant : Si vous voulez avoir un projet de cette nature, exécutez-le vous-mêmes. Alors le gouvernement a demandé à la compagnie : Si nous construisons le chemin, vous consentirez à l'exploiter ? Non, lui répondit la compagnie, nous consentirons à cela si vous voulez nous donner $2,500,000 par année, autrement nous ne l'exploiterons pas durant dix ans. Cela ne veut-il pas dire que nous allons construire un chemin qui ne sera d'aucune utilité à titre de chemin de fer transcontinental capable de faire concurrence aux autres voies ferrées, dont les recettes suffiront à peine à rencontrer les dépenses ? Cela veut dire que si vous voulez construire un chemin de fer de cette nature, il coûtera si cher que le Canada devra en supporter tout le fardeau, car le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas en état de le faire.

C'est le ministre des Finances qui s'est chargé de pourvoir au côté financier de l'entreprise. Je regrette que cet honorable ministre ne soit pas à son siège, mais je remarque avec plaisir la présence du ministre du Commerce. Ce dernier a été considéré durant plusieurs années comme une autorité

M. CLANCY.

en fait de finances. J'ai constaté avec regret la position embarrassante dans laquelle il s'est trouvé placé hier soir. Il possède une longue expérience, il a l'habitude de faire preuve de plus de prudence que le ministre des Finances, et il s'est bien gardé au cours de ses remarques d'engager le pays dans les propositions extravagantes énoncées par le ministre des Finances. Voyons maintenant comment le ministre des Finances traite cette question, importante. Mais avant d'aller plus loin, je désire faire remarquer au directeur général des Postes et au ministre du Commerce que quand le ministre des Finances parle de ce que ce chemin coûtera au peuple, il devrait dire une partie des déboursés que ce chemin coûtera au peuple à part ce qu'il coûtera réellement. Cela ne représente pas du tout le coût de l'entreprise. Le chef de l'opposition n'a jamais cherché à échapper à sa responsabilité. Il ne s'est jamais prononcé à moitié sur les questions que nous étions appelés à discuter. Il est prêt à dire et ses partisans sont prêts à dire que tout l'argent qui sera employé dans cette entreprise devra rapporter quelque chose en retour. Si nous empruntons l'argent, le crédit du Canada est engagé pour autant. Ce que nous payons en intérêts est absolument perdu pour le peuple, et doit être ajouté au coût de l'entreprise. Voici ce que disait le mnistre des Finances :

> Si, à la fin de l'exercice, lorsque nous balançons nos comptes, nous mettons de côté l'excédent mentionné dans l'exposé budgétaire, excédent que nous espérons voir accroître lors de l'inventaire final et si, au lieu de consacrer cet excédent à la construction d'autres voies ferrées, à l'amortissement de la dette ou aux fins auxquelles il pourrait servir, nous plaçons ces $13,000,000 entre les mains d'hommes d'affaires, j'espère pouvoir démontrer à la députation que cette somme suffirait au gouvernement pour faire face à tous les engagements qu'il a pris en concluant ce traité. Comment obtenir ce résultat ? Il ne faut pas uniquement calculer la multiplication de l'intérêt pendant sept années. Il faut également tenir compte de l'emploi que nous pourrons faire de ces $13,000,000.

Je voudrais que le ministre du Commerce me dirait s'il est prêt à approuver la conduite du gouvernement qui se propose de confier $13,000,000 à des institutions financières qui pourront disposer de cet argent à leur guise ? Se propose-t-il de le confier à une compagnie d'assurance, comme l'a suggéré le ministre des Finances ? Est-ce ainsi qu'il a l'intention de placer ces $13,000,000 ? Le premier ministre est-il prêt à approuver un semblable projet ? et sans vouloir le blesser, j'aimerais à obtenir une réponse immédiate à ma question, car cela est très important. Mais mon honorable ami est trop prudent pour approuver une folie de cette nature. Cependant, c'est là ce qu'a dit son ministre des Finances, c'est là la folie qu'il s'est engagé à faire, et je qualifie cet acte de folie, pour ne pas me servir d'un mot plus énergique. Je ne sache pas qu'il soit possible de commettre une plus grave fraude

au détriment du peuple de ce pays, que de proposer l'adoption d'un pareil projet. Aucun gouvernement canadien n'a le droit de faire une pareille chose. Si nous devons en croire les membres de la droite, nos excédents, durant les dernières années ont été comme suit :

1898..	$1,722,712,
1899..	4,837,749
1900..	8,054,714
1901..	5,648,333
1902..	7,291,398

Le ministre des Finances se propose de placer, comme il dit, $13,000,000 des excédents qu'il doit avoir. J'aimerais à savoir de l'honorable ministre du Commerce ce que sont devenus ces excédents. Peut-il nous dire où cet argent est allé ? Les excédents des quelques dernières années s'élèvent à $27,554,000, et l'honorable ministre peut-il dire ce qu'on en a fait ? A-t-on fait quelque part un placement d'un dollar ? L'a-t-on déposé dans une banque au crédit du Canada ? A-t-on acheté des valeurs ? L'honorable ministre ne répondra pas à ces questions. Personne ne sait mieux que lui qu'on se moque du peuple ; une telle chose n'est pas possible. L'argent n'existe pas ; c'est une simple fiction de comptabilité, et il n'y a pas d'excédent. Je ne puis pas lui demander compte de cet argent, puisqu'il n'existe pas.

Quant il faut avoir recours à un subterfuge comme celui-là pour défendre un projet, la meilleure réponse que puisse faire un ministre c'est de se taire. S'il y a un homme dans le pays qui le sache, c'est lui. Où est allé cet argent ?

Comme l'honorable directeur général des Postes peut le constater, il y a une différence de prix entre les deux projets.

Si dans les deux cas on tient compte des intérêts et des dépenses imputables sur le capital, cette différence est de $51,000,000, puisque l'un part de Moncton pour se rendre à Winnipeg, et l'autre part de Montréal pour se rendre au même endroit. Qu'a-t-on fait de cette différence ? J'ai calculé que le coût du chemin par mille serait le même dans les deux cas, parce que c'est la seule manière d'établir une comparaison. Au commencement de la ligne, on gaspille 15 ou 16 millions de dollars pour dédoubler l'Intercolonial. De cela les preuves abondent. Nous avons le témoignage du ministre de l'Intérieur, et de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui déclarent tous deux, que l'Intercolonial peut faire concurrence même à une ligne plus courte. Pour qu'il n'y ait pas d'erreur, je vais citer ces deux témoignages. Voici d'abord ce que dit l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui connait mieux la question que tout autre membre de cette Chambre. Il prétend que l'Intercolonial peut lutter avec succès, même avec une ligne plus courte, parce que la plateforme du chemin est meilleure ; il dit aussi qu'en diminuant la distance de 70 milles on ne gagnerait rien, parce que la voie ne serait pas aussi avantageuse et que la différence est si petite qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte.

> Il ne faut pas oublier—j'insiste sur ce point—que les pentes sur l'Intercolonial sont si douces, que le chemin est si solidement construit, que les conditions pour le traffic sont si favorables, le long de la côte, que ce chemin peut transporter des convois plus lourds, sur une distance de 259 milles plus longue——

Ici la différence ne serait que de 60 ou 70 milles.

> —que par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et en moins de temps. On voit par là à quoi est réduit une différence de 77 milles, dans ce cas-ci.

Ce n'est pas tout. Les honorables députés de la droite ne sont pas disposés à accepter le témoignage de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et par conséquent, je vais leur donner celui d'un homme que l'on prétend avoir prononcé le grand discours de la session, sur cette question. Je veux parler de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Parlant des recettes de l'Intercolonial, voici ce qu'il dit :

> Les chiffres que j'ai cités prouvent que l'Intercolonial a pu faire d'excellentes affaires en dépit de la concurrence du Grand Tronc et du Pacifique Canadien, deux lignes plus courtes que l'Intercolonial et—j'insiste sur ce point—plus courtes que ne sera la nouvelle voie du Grand-Tronc-Pacifique. Et puis, si l'Intercolonial, en vertu de cette convention, peut rivaliser avec la ligne courte de Portland et avec celle de Saint-Jean, pourquoi donc, au nom du sens commun, ne pourrait-il pas concurrencer le nouveau chemin de fer qui passera par Chaudière Jonction ?

L'honorable ministre de l'Intérieur est donc lui aussi d'opinion que cette dépense est tout à fait inutile. La seule raison que l'on donne pour la construction de cette ligne courte c'est qu'on veut faire de ce transcontinental une ligne capable de rivaliser avec les autres. Or, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux déclare que l'Intercolonial est déjà en état de lutter avec les autres et qu'il peut même le faire avec plus d'avantage que la ligne courte projetée, et nous venons de voir que le ministre de l'Intérieur dit absolument la même chose.

Je dis donc qu'on a gaspillé 15 ou 16 millions de dollars sur ces $51,000,000, en construisant cette prétendue ligne courte à travers le Nouveau-Brunswick. Mais vous avez fait plus que cela. Vous avez construit un chemin parallèle à l'Intercolonial, malgré l'aveu d'un ministre que l'Intercolonial actuel est préférable à la ligne projetée. C'est donc une insigne folie de vouloir diminuer ainsi l'utilité de l'Intercolonial. On rendra moins efficaces les services que rend ce chemin à la population établie sur son parcours, on construit une ligne inutile, on se lance dans un projet que rien ne justifie, comme l'a déclaré hier soir un partisan du gouvernement, quand il a annoncé qu'il

était prêt à voter contre cette partie du projet.

On demande où va cette différence de $51,000,000 ? L'autre partie de cette somme passera à payer les intérêts. Nous aurons environ $30,000,000 d'intérêts à payer.

Passons maintenant à un autre point de la question, sur lequel on a beaucoup insisté. Je veux parler des services que ce chemin rendra à la colonisation. Je ne dirai rien de la province de Québec, parce que j'avoue connaître très peu la nature du pays que le chemin traversera dans cette province. Je laisse donc de côté la question de la colonisation dans le Nouveau-Brunswick et Québec. Je considère d'ailleurs que c'est une question générale qui doit être discutée à part. Je me bornerai donc à la province d'Ontario et je ne dirai rien qui soit de nature à déprécier cette partie du pays.

L'honorable député de la division Sainte-Marie (M. Tarte) a prononcé hier un admirable discours, et c'est la première fois, dans toute sa carrière parlementaire, qu'il voit les deux côtés de la Chambre proclamer leur inaltérable confiance dans les destinées du Canada en discutant une question politique controversée. Il n'avait jamais vu cela encore, depuis qu'il est dans la vie publique. Il est venu au parlement très jeune, l'âge lui a donné la sagesse et il a acquis beaucoup d'expérience à ces deux grandes écoles que sont la Chambre des communes et le journalisme. Il a constaté avec plaisir que quel que soit le projet soumis à la Chambre, l'opposition actuelle, c'est-à-dire, le parti conservateur, refuse de dénigrer son pays en discutant ce projet.

L'opposition ne se servira jamais d'armes déloyales pour combattre les projets d'un autre parti politique. Sous ce rapport, elle se distingue des oppositions antérieures. L'opposition actuelle a préféré discuter le projet d'après ses mérites et ses défauts, et pour ma part je dirai franchement ce que je crois être la vérité sur la nature du pays à travers lequel doit passer ce chemin de fer.

En termes généraux, je crois que cette partie du pays n'est pas sans valeur, mais même si on y construisait des chemins de fer de colonisation demain, le nord des anciennes provinces ne pourrait pas faire concurrence aux plaines de l'ouest, d'ici à de nombreuses années encore. Comme preuve, je prendrai les rapports des arpenteurs du gouvernement d'Ontario sur lesquels les ministres ont dû se baser entièrement, pour obtenir quelques renseignements. Ce territoire comprend environ 100,000,000 d'acres de terre, et si l'on prend toutes les terres arables que l'on rencontre dans ce qu'on appelle la zone argileuse, on trouve quelque chose comme 15 ou 16 millions d'acres de terres cultivables, dans le nord d'Ontario, soit environ un septième du tout. Je ne veux pas dénigrer cette partie du pays et je n'en dirai pas davantage. Peut-être qu'un jour, même durant cette génération, les jeunes gens iront s'établir dans ces parages, quand les terres plus avantageusement situées dans d'autres parties du pays, auront été occupées.

Je ne suivrai pas l'exemple de l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) pour justifier le projet du gouvernement. Il prétend que ce pays sera immédiatement colonisé, quand tout le monde sait que sous le rapport de l'agriculture il ne pourra pas, d'ici à longtemps, rivaliser avec les plaines fertiles de l'ouest. L'honorable député voudrait faire des Canadiens-français des scieurs de bois et des porteurs d'eau. Il nous a dit que les gens de Québec iront arracher des souches dans ce pays. Ces remarques de mon honorable ami n'affaibliront pas ma conviction déjà ancienne que les Canadiens-français sont aussi intelligents et aussi entreprenants que toutes les autres races du Canada. D'après ce que je connais d'eux, ils sont aussi au courant des questions publiques, ils connaissent aussi bien les affaires, que les Canadiens de toute autre origine. Quand on vient me dire que les Canadiens-français iront s'établir dans ce pays et n'auront pas l'intelligence de comprendre la supériorité des plaines de l'ouest, je refuse de le croire. Les Canadiens-français et même les Canadiens de toute autre origine seraient-ils, sous ce rapport, moins intelligents que les Européens, qui se dirigent en foule vers les plaines de l'ouest, pour s'emparer de ses richesses ?

L'honorable député (M. Marcil) à bout d'arguments pour défendre le projet du gouvernement, a été obligé de dire que ses compatriotes les Canadiens-français, n'étaient pas aussi intelligents que les autres et ne comprenaient pas la supériorité des terres de l'ouest sur celles des régions du nord. C'est une calomnie à l'adresse des Canadiens français, et nous savons par expérience qu'ils n'iront pas arracher des souches, quand ils peuvent aller s'établir sur de belles terres fertiles, défrichées et prêtes à être ensemencées.

J'ai dit que cette question de la colonisation devait être discutée séparément et que ce serait une insigne folie de subordonner un seul détail d'une grande route transcontinentale, destinée à faire concurrence aux autres, à la question de la colonisation. Que se passe-t-il actuellement dans la province d'Ontario? En partant de Québec et en allant jusqu'à la frontière entre le Manitoba et Ontario, que voit-on en fait de construction de chemin de fer? Nous avons d'abord le chemin de fer du lac Témiscamingue et la rivière Petawawa, construit jusqu'à une certaine distance, sous la direction du Canadien du Pacifique. Le gouvernement d'Ontario construit un chemin de fer qui part de North-Bay et pénètre dans la fertile vallée du lac Témiscamingue. Nous avons le chemin de fer de la Baie James, en cours de construction. Je crois qu'il ira de Sudbury jusqu'au lac Abitibi, à travers ce qu'on appelle la zone fertile. Le gouver-

nement d'Ontario a subventionnné cette ligne jusqu'à concurrence de $2,000 en argent et 5,000 acres de terres par mille, sur un parcours de 175 milles, dans la direction du nord. Nous avons encore le chemin de fer Ontario, Hudson's Bay, and Western, qui part de Missanabie Station, plus à l'ouest, et traverse la vallée de la Missanabie et passe à 40 milles de la zone argileuse. Pour mieux convaincre les honorables députés de la droite, je citerai cette partie du rapport :

La frontière sud de cette grande zone de terres fertiles, est à moins de 40 milles de Missanabie Station, sur la ligne du Pacifique, et le pays au nord de la ligne de division des eaux, étant un immense plateau uni, descendant vers la baie James, la construction d'un chemin de fer et de chemins de voitures, à travers cette partie du pays, sera une chose comparativement facile.

Ce ne sont pas les seuls chemins de fer projetés ou en cours de construction. J'ai dit qu'il y avait le chemin de fer Ontario, Hudson's Bay et Western allant de Missanabie Station jusqu'à la rivière à l'Orignal ou la baie James et traversant ce pays dans toute sa longueur. Le gouvernement d'Ontario a subventionné cette ligne, à raison de $2,000 et de 5,000 acres de terres par mille, sur un parcours de 240 milles. A partir de Peninsular Harbour, une station qui est encore plus à l'ouest, nous avons le chemin de fer Lake Superior, Long Lake et Albany River, qui va jusqu'à la baie d'Hudson. Il a obtenu du gouvernement d'Ontario une subvention de $3,000 par mille sur une longueur de 10 milles. Nous avons encore le chemin de fer Nipigon, entre le lac Nipigon et le lac Long et la baie James, qui passe aussi à travers ce pays. Le gouvernement d'Ontario lui accorde une subvention de $3,000 par mille pour les 14 premiers milles qui sont, je crois, en cours de construction.

Nous avons encore le chemin de fer Thunder Bay, Nipigon et Saint-Joseph, entre Port-Arthur et le lac Saint-Joseph, sur la rivière Albany, qui servent de frontière entre le district de Keewatin et la province d'Ontario. La longueur de ce chemin est de 225 milles. Il est subventionné par le gouvernement d'Ontario à raison de $2,000 par mille pour les dix premiers milles qui sont déjà en exploitation, à ce qu'on me dit, plus une subvention en terres de 50,000 acres par mille sur tout le parcours.

Il est donc évident qu'on fait de grands efforts pour coloniser cette partie du pays. Voilà sept chemins de fer qui, dans un avenir rapproché, alimenteront ce qui, je l'espère, sera alors le chemin de fer Intercolonial du Canada.

On a beaucoup parlé des avantages que le Canada retirerait de la colonisation de cette partie du pays où l'on trouve des mines et des terres arables. Pour les raisons que j'ai données, l'agriculture n'y fera pas beaucoup de progrès d'ici à quelques années, mais un jour viendra où les colons iront s'y établir, et on y construira des chemins de colonisation. Mais ces chemins partiront de différents points d'Ontario et non pas de Québec ou de Winnipeg. Ce n'est ni de Québec ni de Winnipeg que viendra le capital engagé dans le développement de ce pays. Ce sont les capitalistes des grandes villes de la province d'Ontario qui placeront leur argent dans cette partie du pays. On ne me reprochera pas de faire preuve d'étroitesse de vues, si je dis qu'il est tout naturel de supposer que les capitaux qui serviront au développement de ce territoire viendront plutôt des grandes villes de cette province que des villes situées des deux côtés d'Ontario. Il sera peut-être nécessaire un jour, de construire un chemin de fer à travers ce pays, et cette nécessité peut aussi ne jamais se présenter. Le tout dépendra de la nature des renseignements que nous obtiendrons et des circonstances qui pourrant surgir.

Il ne me reste plus qu'un point de la question à traiter, et c'est celui qui se rapporte au coût respectif des deux projets qui nous sont soumis. Je suppose, comme j'ai le droit de supposer, que la Chambre n'est pas nécessairement obligée d'accepter le projet du gouvernement. J'ai le droit de supposer que les députés des deux côtés de la Chambre agiront avec prudence et indépendance, qu'ils se rendront compte de leur responsabilité non seulement envers leurs commettants, mais aussi envers le pays. Cette question ne touche pas seulement au devoir d'un représentant envers ses électeurs. C'est une question beaucoup plus grande et, je le dis avec plaisir, beaucoup plus importante. Je dis donc que j'ai le droit de supposer que le parlement est libre d'adopter ou de rejeter le projet du gouvernement. Je vais même plus loin et je dis que lorsque la discussion sera terminée, le gouvernement, avant d'engager le pays dans cette entreprise audacieuse, aura peut-être le bons sens de retirer lui-même son projet. Je ne désespère pas de voir l'un ou l'autre de ces événements se réaliser. Je suppose donc que c'est une question libre et je vous demande, M l'Orateur, quelle conduite devrait tenir un député indépendant ayant à choisir entre les deux projets qui lui sont soumis. L'un entraîne une dépense capitale de $83,000,000 et de $30,000,000 en intérêt, qui seront dépensés inutilement. Le premier projet est un dédoublement inutile du chemin de fer Intercolonial, ainsi que l'a expliqué un membre du gouvernement, qui a parlé en faveur de ce projet, et un ex-membre du gouvernement qui n'a pas hésité à faire de grands sacrifices pour le combattre.

L'autre projet demande la construction d'une ligne allant de Montréal à Winnipeg et chaque dollar qui sera consacré à l'exécution de ce projet, rapportera le lendemain des intérêts et des bénéfices. Même si le projet du gouvernement était conçu de manière à avoir autant de titres que l'Intercolonial à être appelé une route nationale, il nous fau-

drait attendre cinq ans avant d'en retirer des avantages et pendant ces cinq ans nous aurons à payer toutes les dépenses. Le deuxième projet répond immédiatement à tous les besoins et l'exécution du premier exigera de 5 à 7 ans. Dans de telles circonstances peut-on hésiter entre les deux ? L'un n'est que le prolongement du réseau de l'Etat et les sommes qu'il coûtera nous rapporteront beaucoup plus que l'autre. Le projet du gouvernement ne nous donnera pas une route nationale capable de rivaliser avec les autres chemins de fer, et voici pourquoi : Peu importe à l'expéditeur que le trafic de l'ouest aille à Québec ou à Montréal, puisque le taux du fret océanique entre Montréal et Québec, pour Liverpool, est absolument le même. Pour démontrer plus clairement que cette ligne ne pourra pas faire concurrence aux autres routes je vais donner les distances pour le trajet entièrement par chemin der fer. De Winnipeg à Montréal, par la ligne du Pacifique Canadien, il y a 1426 milles; la distance entre Winnipeg et Québec, par le Grand Tronc-Pacifique a été fixée par le ministre des Finances, à 1475 milles ; et la distance entre Winnipeg et Montréal, par ce qui sera plus tard l'Intercolonial, est de 1406 milles ; la distance par le Pacifique Canadien jusqu'à un port de mer est donc plus courte que par la nouvelle ligne projetée. Par l'Intercolonial il n'y aurait que 1406 milles entre Winnipeg et Montréal au lieu de 1475 milles entre Winnipeg et Québec, et il est indifférent pour l'expéditeur que les marchandises à destination de Liverpool partent de Montréal ou de Québec.

Mais il y a un autre point à considérer : c'est la distance par la route mixte. Pendant la saison de navigation, la distance de Winnipeg à Fort-William est de 426 milles, de Fort-William à Depot-Harbour, 444 milles ; et de Depot-Harbour à Montréal, 376 milles. Par cette route, la distance de Winnipeg à Montréal est donc de 1249 milles, contre 1475 milles pour aller à Québec.

Comparons la route par chemin de fer et par eau, qui transportera 90 pour 100 du trafic, avec la route rivale que l'on propose de construire. De Winnipeg à Québec, par chemin de fer et par eau, la distance est de 1411 milles, et par la route entièrement par chemin de fer, qui est la plus coûteuse, la distance est de 1,475 milles, soit 64 milles de plus que par l'Intercolonial prolongé, et le transport par eau pendant la saison de navigation.

Cela démontre clairement qu'il est inutile de faire des distinctions oiseuses entre Montréal et Québec.

Montréal est la métropole du Canada et Québec est une ville importante. Mais le peuple canadien ne peut pas s'occuper de la rivalité qui existe entre ces deux villes, au détriment des intérêts de tout le pays. Les expéditeurs adopteront la route la plus courte et la moins coûteuse, pour expédier leurs produits à Liverpool ou dans les autres ports de l'Europe, et je viens de démontrer que la route mixte que propose le chef de l'opposition est plus courte que l'autre.

A propos de la section des montagnes, je n'ai que ceci à dire : La position faite au Grand Tronc dans l'exposition du projet national du chef de l'opposition, n'est pas plus mauvaise que celle qui lui est faite dans le projet du gouvernement. Le chef de l'opposition est prêt à donner au Grand Tronc ou à toute autre compagnie, au moyen de garantie ou autrement, toute l'aide nécessaire pour assurer la construction immédiate d'un chemin de fer dans cette partie du pays. Pour le moment, je peux donc laisser de côté ce point de la question, mais il y en a deux autres importants, que l'honorable chef de l'opposition a clairement fait ressortir. Il veut d'abord que la ligne du Grand-Tronc-Pacifique passe là où sa présence sera plus avantageuse pour les Territoires du Nord-Ouest ; il veut qu'elle passe à une distance raisonnable au nord, pour l'avantage de cette région qui n'a pas encore de chemin de fer. L'autre point c'est qu'aucune subvention ne soit donnée au Grand Tronc ou à toute autre compagnie pour construire un chemin de fer à travers les montagnes, à moins que la compagnie subventionnée n'accorde des permis de circulation, à des conditions raisonnables, à toutes les autres compagnies, sur cette partie du chemin. On a beaucoup critiqué parce que l'honorable chef de l'opposition a ajouté qu'au cas où les compagnies de chemins de fer ne pourraient pas s'entendre sur ces conditions, le gouvernement construirait le chemin lui-même. Ce n'est qu'une supposition qu'au cas où les compagnies de chemins de réglementer les taux et les autres questions de cette nature, et les compagnies de chemins de fer n'auraient pas d'intérêt à se quereller pour cela. De sorte qu'il est inutile de discuter ce côté de la question. Je dis donc en terminant que nous sommes en présence de deux projets. D'un côté nous avons un projet d'atermoiements qui imposera aux contribuables de ce pays une charge de $30,000,000 qui ne nous rapportera rien ; bien plus, nous devrons dépenser notre argent pour construire des chemins de fer qui ne nous appartiendront pas.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) obéissant au sentiment du devoir, a dû se retirer du cabinet parce qu'il ne pouvait pas approuver un projet aussi insensé. Les orateurs de la droite en parlent souvent d'une manière peu flatteuse, parce qu'il a agi comme il l'a fait. Pourquoi blâmer sa conduite ? Avait-il quelque chose à y gagner personnellement ? Ne savait-il pas que du moment où il ne pourrait s'accorder avec ses collègues, que du moment où il refuserait de mettre son talent et son expérience au service de ce projet impraticable, il serait insulté et vilipendé d'un bout à l'autre du pays, par les partisans du gouvernement ? Est-ce un argument plausible contre l'ex-ministre des Chemins de fer de dire, comme l'a fait un

député de la droite, qu'il a remis son portefeuille parce qu'il voulait avoir la gérance et l'administration des entreprises du gouvernement et ne pouvait pas les avoir ? Un autre député que l'on dit destiné à la magistrature—j'espère qu'une place de juge ne sera pas la récompense de l'appui qu'il donne à ce projet—a dit que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'était pas digne de dénouer le cordon des souliers de l'honorable premier ministre, l'auteur du projet. Un autre député qui lit son journal en ce moment, et auquel je demanderai de tourner les yeux de ce côté-ci, l'honorable député de Victoria, Nouvelle-Ecosse, a prétendu que la présidence de la commission des chemins de fer n'était pas étrangère à l'attitude prise par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Je m'étonne de voir que malgré sa longue expérience il soit obligé, pour défendre ce projet insensé, d'attribuer des motifs inavouables à ceux qui le combattent. Jamais personne n'a fait un plus grand sacrifice que l'ex-ministre. Jamais dans l'histoire de la Confédération, une plus belle occasion ne s'est présentée d'être utile à son pays, et disons-le à sa louange, il y a peu d'hommes qui, se trouvant dans la même position, auraient eu le courage de faire ce qu'il a fait. Je tiens à dire qu'il n'y a pas un homme auquel le peuple canadien doive une plus grande dette de reconnaissance, quel que soit le sort que l'avenir réserve à ce projet. Et je suis convaincu que les députés indépendants de la droite diraient comme moi s'ils osaient dire franchement ce qu'ils pensent.

Avant de terminer, on me permettra de dire un mot de l'honorable chef de l'opposition, dont je suis l'un des humbles partisans. Le parti conservateur d'aujourd'hui ne vit pas sur le passé ; les œuvres de nos grands chefs d'autrefois sont assez glorieuses pour que le parti conservateur soit fier de les rappeler. Nous pourrions nous en tenir à ce que le parti conservateur a fait autrefois, sous la direction des hommes d'Etat éminents qui ont précédé celui qui est aujourd'hui leur digne successeur, mais l'opposition d'aujourd'hui n'entend pas s'en rapporter uniquement au passé. Elle s'attaque aux questions du jour, sous les ordres d'un chef habile, et nous en avons la preuve dans le moment même. A un moment grave de notre histoire, alors que nous avions à nous prononcer sur une dépense considérable qui ne pouvait être justifiée que parce qu'il s'agissait d'une entreprise nationale, alors que nous étions rendus au point où chaque dollar dépensé devait l'être utilement, alors qu'il fallait faire abstraction de toute autre considération pour n'avoir en vue que l'intérêt national, nous avons trouvé un chef assez courageux pour proposer ce qu'il croit être et ce que, je n'en ai aucun doute, le pays croira être, une grande entreprise nationale, quelles que soient les dépenses qu'elle entraînera. C'est une attitude à prendre pour un chef. Cependant, il n'a pas hésité à critiquer et à démolir ce qu'il croit être une politique erronée, une politique que le Canada ne devrait pas adopter. Je crois aussi que cette politique est fausse et je suis convaincu que beaucoup de députés ministériels partagent cette opinion. Le chef de l'opposition a entrepris de faire voir les difficultés de ce projet, difficultés si grandes qu'il est évident que si un chemin de fer doit être construit, il ne le sera pas de cette manière. Il a de plus exposé un projet qui est en même temps pratique et national. Ce projet, il est prêt à le défendre d'un bout à l'autre du pays ; il est supérieur à celui du gouvernement, il coûtera moins cher au pays, tout l'argent qui y sera consacré rapportera des bénéfices immédiats. Grâce à ce projet qui provoque l'admiration générale, le chemin de fer appartiendra à l'Etat et le parlement pourra réglementer les taux sur tous les chemins de fer du pays.

Je comprends que le Grand Tronc est un réseau important et que ce serait une grave erreur que de nuire à cette entreprise, de même qu'au chemin de fer Canadien du Pacifique ou à tout autre chemin de fer. Mais le projet du chef de l'opposition est si parfait, qu'il ne nuira aux intérêts d'aucun chemin de fer dans ce pays. Il leur laisse entière liberté d'action. Il va même jusqu'à nationaliser certaines sections pour permettre à toutes les autres lignes de prospérer. En un mot, M. l'Orateur, je répète que c'est un projet qui recevra l'approbation de toute la population et qui est digne du chef du grand parti conservateur.

A onze heures la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

M. W. M. GERMAN (Welland) : M. l'Orateur, ce n'est pas souvent que le parlement a à s'occuper d'une question plus importante que celle qui nous est soumise ce soir, une question qui intéresse plus directement la population du pays, une question plus intimement liée au développement industriel du Canada. Bien que le débat ait déjà été long et qu'il menace de durer quelques jours encore, je crois de mon devoir d'exprimer ma manière de voir avant de voter sur cette question.

Tous ceux qui ont pris la parole jusqu'à présent, ont parlé de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et je ne vois pas pourquoi je ferais exception à la règle. Je regrette beaucoup qu'il se soit cru dans la nécessité de sortir du cabinet. Pour ma part, j'ai toujours admiré la manière dont il administrait le ministère des Chemins de fer et Canaux. J'espère que sa retraite n'a pas d'autre cause que des raisons patriotiques. J'avoue qu'en écoutant son discours il m'a fait quelque peu l'effet d'un enfant gâté. Pendant si longtemps il avait fait à sa tête dans la province du Nouveau-Brunswick, où il avait été dictateur et autocrate, qu'en venant ici, il ne pouvait souffrir de contradiction.

A propos de cette démission il est assez remarquable qu'il y a à peine quelque temps, tous les orateurs de la gauche, tous les journaux conservateurs du pays, ne cessaient d'affirmer que les deux ministres qui ont démissionné récemment étaient les maîtres de l'administration et que c'étaient eux qui conduisaient tout à leur guise. Il est possible qu'à force de s'entendre appeler les maîtres de l'administration, ils avaient fini par y croire. Mais quand arriva le temps de prendre une attitude décisive, ils s'aperçurent qu'il n'y avait qu'un maître de l'administration et que ce maître c'était l'honorable premier ministre du Canada.

Les honorables députés de la gauche ont approuvé chaleureusement l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux quand il a prononcé son discours. S'il ne leur avait pas fourni d'arguments, l'opposition n'aurait pas su quoi dire pour combattre le projet du gouvernement. Tous les députés de la gauche ont marché sur ses traces ; c'est lui qui a battu la marche tout le temps qu'a duré la discussion. Il n'y a pourtant pas longtemps, ces mêmes députés n'étaient pas tendres pour l'ex-ministre. Durant la dernière session ils ont applaudi, avec le même enthousiasme, l'honorable député de Compton (M. Pope) lorsqu'il se livrait à une violante attaque contre l'ex-ministre et mettait des doutes, non seulement sur ses capacités comme ministre de la couronne, mais aussi sur son honorabilité comme citoyen. Ces attaques étaient applaudies à outrance. A cette époque, on le condamnait sur toute la ligne, mais aujourd'hui qu'il leur a tracé un programme qu'ils croient devoir leur être utile aux prochaines élections, ils le portent aux nues.

Il est regrettable que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ait cru devoir attaquer ses ex-collègues et je suis convaincu que s'il avait montré moins de ressentiment et d'aigreur, ses remarques auraient produit plus d'effet, du moins sur ce côté-ci de la Chambre. Je répète que je regrette sa sortie du cabinet. Je crois que c'est un administrateur habile et un honnête homme, quoi qu'en aient dit les honorables députés de la gauche. Je serais heureux de le voir reprendre la direction du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Dans quelle position se trouve cette question d'un chemin de fer transcontinental ? L'ex-ministre dit que nous nous lançons dans cette entreprise trop à la hâte et sans avoir de renseignements suffisants. Le chef de l'opposition prétend qu'avant de commencer la construction d'un chemin de fer transcontinental, nous devrions nommer une commission des transports, et cet argument a été repris cette après-midi par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy). Les orateurs de la gauche deviennent très éloquents lorsqu'ils parlent de cette question, et ils voudraient que le gouvernement nommât une commission qui étudierait toute la question des transports et ferait rapport au parlement, avant qu'aucune autre décision fût prise.

Où en sommes-nous sur cette question ? Lorsqu'elle a été soulevée ici, il y a deux ans, les opinions étaient très partagées, mais il ne s'agissait pas du transport par chemin de fer. C'est du transport par eau que tout le monde parlait alors. Le ministre des Travaux publics demandait avec beaucoup d'éloquence l'amélioration de la rivière aux Français. Il voulait que le gouvernement dépensât des millions sur ces travaux, pour permettre aux plus grands navires des lacs de se rendre à North-Bay.

L'honorable député de Lanark-sud et l'honorable député de Pontiac voulaient tous deux que le gouvernement construisît le canal de la baie Georgienne, après avoir amélioré la navigation sur la rivière aux Français. L'honorable député de Renfrew (M. Wright) était aussi en faveur de ce projet. D'autres demandaient le creusement du canal Welland à 22 pieds. On dépensait des sommes considérables à Port-Colborne pour améliorer la route du canal Welland. On faisait des travaux dans les ports des grands lacs et tout cela entraînerait de fortes dépenses.

C'est à la suite de ces divergences d'opinion parmi la députation, sur les moyens à adopter pour le transport des produits de l'ouest jusqu'à la mer, que l'on décida de nommer une commission de transports. Je ne crois pas me tromper en disant qu'on ne trouvera nulle part dans les débats un discours dans lequel il est dit que la construction d'un chemin de fer transcontinental devait aussi être soumise à cette commission. Le fait seul qu'il a été question de sir William Van Horne comme président de cette commission est une preuve convaincante que cette commission ne devait avoir rien à faire avec la construction d'un chemin de fer transcontinental.

Que serait-il arrivé si cette question avait été soumise à sir William Van Horne ? Il aurait tout simplement dit au gouvernement: le Canadien du Pacifique est parfaitement en état de transporter tous les produits de l'ouest, d'ici à un grand nombre d'années ; ce que vous avez de mieux à faire, c'est de donner une nouvelle subvention au Canadien Pacifique et nous transporterons tout ce qu'il y aura à transporter. C'est assurément ce qu'il aurait répondu au gouvernement. Je répète que le fait seul d'avoir mentionné son nom comme membre de cette commission, démontre jusqu'à l'évidence que cette commission ne devait avoir rien à faire avec la construction d'un chemin de fer transcontinental.

Maintenant, M. l'Orateur, a-t-on fait preuve d'une hâte intempestive dans cette affaire ? A l'ouverture du parlement l'honorable député de Simcoe (M. McCarthy) a présenté un bill au nom d'un certain nombre de citoyens qui demandaient à se former en corporation sous le nom de Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Ce

bill a été renvoyé devant le comité des chemins de fer. Il s'agissait de construire un chemin de fer depuis la ville de Québec jusqu'à Port-Simpson, sur la côte du Pacifique. A cette époque il n'y avait pas un homme de cette Chambre, il n'y avait pas un homme dans le Canada qui ne fût pas content d'apprendre que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait l'intention de construire une deuxième voie transcontinentale. Pas une seule voie discordante ne s'est fait entendre. Et alors qu'arriva-t-il ? D'où est venue l'opposition ? Pas des gens de l'ouest, pas de la population d'Ontario, pas des députés de la province de Québec, mais des députés des provinces maritimes qui exigeaient que le Grand Tronc continuât le chemin depuis Québec jusqu'à Moncton. C'est de là qu'est venue l'opposition. Le Grand-Tronc-Pacifique ne voulait pas construire cette section, les députés de l'ouest ne la demandaient pas, mais les députés de l'est et surtout l'honorable député de King N.-B., (M. Fowler) voulaient que cette section fut construite. Le député de King insista fortement pour que le Grand-Tronc-Pacifique ne fût, non seulement autorisé, mais obligé de construire un chemin depuis Québec jusqu'à Moncton, ce qui nécessitait le dédoublement de l'Intercolonial, contre lequel l'opposition proteste si fort aujourd'hui.

A ce moment là pas un seul député conservateur n'a protesté devant le comité des chemins de fer, contre la construction d'une ligne parallèle à l'Intercolonial. Je crois que cette objection a été signalée par quelques députés de la droite. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux combattit la proposition des députés de sa propre province, parce que cette nouvelle ligne devait être parallèle à l'Intercolonial. Il déclara qu'il serait disposé, s'il était encore ministre des Chemins de fer et Canaux quand le chemin serait construit, à donner un permis de circulation au Grand-Tronc-Pacifique sur l'Intercolonial. M. Hays accepta cet arrangement. Mais les représentants des provinces maritimes n'étaient pas encore satisfaits. Ils insistèrent pour que cette partie de la ligne fût construite. Ils exigeaient même que la construction en fût commencée en même temps que celle de la section de l'ouest. M. Hays déclara encore qu'il s'engageait à construire cette ligne. Il y a ici, dit-il, un beau pays et nous allons profiter de cette offre pour avoir l'avantage d'ouvrir à la colonisation l'immense territoire qui s'étend de Québec à Winnipeg ; nous ferons même plus, nous construirons la ligne entre Québec et Moncton.

Dans ces conditions nous devions avoir une ligne transcontinentale allant, non seulement jusqu'à Québec, mais jusqu'à Moncton et jusqu'à un certain point, cette ligne devait être parallèle à l'Intercolonial. Telle était la situation à cette époque, et c'est cela qui a été accepté par le comité des chemins de fer. Quel est celui d'entre nous qui s'est levé pour condamner cette proposition ? Je n'ai rien lu dans les " Débats " et je n'ai rien entendu dire, pour me faire supposer qu'un seul membre de cette Chambre ait pris la parole pour condamner la construction du Grand-Tronc-Pacifique, soit parce que le chemin devait passer à travers un pays improductif, soit parce qu'il devait être parallèle à l'Intercolonial.

Nous sommes donc en présence de la proposition suivante : La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a l'intention de construire le chemin ; le chemin sera parallèle à l'Intercolonial ; mais le tout repose sur la condition que le gouvernement aidera à la construction. M. Hays a déclaré franchement et catégoriquement, devant le comité des chemins de fer, que si la compagnie construisait ce chemin, elle recevrait de l'aide du gouvernement. Toute la discussion devant le comité était basée sur la supposition que le chemin serait subventionné par l'Etat. Or, en quoi devait consister cette subvention ? L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) nous a laissé entendre en quoi elle devait consister. Il nous a dit l'autre jour que la compagnie n'aurait pas hésité cinq minutes à refuser une offre de $20,000,000 en argent, pour construire ce chemin. Je le crois aussi. Si le Grand-Trônc-Pacifique se rappelle ce que le gouvernement a donné au Canadien du Pacifique, il aurait certainement refusé cette offre. S'il se rappelle ce que le gouvernement canadien a donné aux autres chemins de fer du pays et ce que les Etats-Unis ont payé pour encourager la construction de leurs chemins de fer, elle aurait certainement bien fait de rejeter cette proposition.

Je ne sais pas quelle aide le gouvernement aurait donnée au Grand-Tronc-Pacifique pour construire ce chemin, mais ce que je sais bien, ce que nous savons tous, c'est que le gouvernement lui aurait accordé une aide considérable, avec l'assentiment du parlement, et que cette aide n'aurait pas été moindre de $35,000,000 ou $40,000,000.

La position était celle-ci : Le chemin devait être construit et de l'aide devait être demandée au gouvernement. Alors valait-il mieux que le gouvernement se chargeât de la section de l'est, ou devait-il la donner au Grand-Tronc-Pacifique avec une subvention de $35,000,000 ou $40,000,000, pour que cette compagnie la construise en même temps que la section de l'ouest ? Je crois que cette proposition résume clairement et franchement la position.

Il fallait que le chemin fût construit, soit par le gouvernement, soit par la compagnie, avec une subvention du gouvernement. C'est alors que le gouvernement intervint et dit : Nous allons construire la section de l'est si nous pouvons conclure avec le Grand Tronc-Pacifique un arrangement satisfaisant et de nature à sauvegarder les intérêts du public. L'objection que cette ligne sera parallèle à l'Intercolonial n'a aucune valeur, puisqu'il était entendu qu'un autre chemin devait être construit parallèlement

à l'Intercolonial, soit par le gouvernement, soit par la compagnie.

La question à décider est celle-ci : Valait-il mieux donner à la compagnie la forte subvention qu'elle aurait demandée et que le parlement aurait sanctionnée, pour construire et posséder ce chemin, ou était-il préférable que le gouvernement construisît lui-même le chemin et en gardât, pour toujours, la propriété ?

L'opposition prétend que ce chemin côtoie l'Intercolonial qui deviendra inutile. Je diffère d'opinion avec ceux qui parlent ainsi. Je considère que c'est tout le contraire qui aura lieu. Loin de rendre l'Intercolonial inutile, nous le prolongeons jusqu'à Winnipeg. Nous construisons un chemin de fer de l'Etat, de Québec à Winnipeg, sur lequel l'Intercolonial aura les mêmes droits de circulation que tous les autres chemins de fer du pays. Pourquoi dire alors que nous détruisons l'utilité de l'Intercolonial ? La clause 24 du contrat dit :

24. Ledit bail devra également contenir les stipulations ordinaires et voulues pour,—

(a.) Réserver au gouvernement relativement à son droit de propriété présent ou à venir de l'Intercolonial et de toutes les autres lignes de chemin de fer, des droits de circulation ou de traction sur ladite division à conditions égales à celles des locataires.

Les trains de l'Intercolonial pourront donc aller jusqu'à Winnipeg et faire concurrence au Grand-Tronc-Pacifique sur cette ligne, qui sera la propriété de l'Etat et exploitée par les différentes compagnies. C'est donc une erreur de dire que l'Intercolonial deviendra inutile.

On prétend aussi que toutes les dépenses qui ont été faites sur l'Intercolonial, entre Québec et Montréal, auront été faites pour rien. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux dit que nous condamnons ce qu'il a fait l'an dernier. Je nie cela aussi. L'Intercolonial a conclu avec l'ancienne Compagnie du Grand Tronc un arrangement en vertu duquel ce dernier est tenu de lui remettre son trafic à Montréal. Cet arrangement reste en vigueur et l'Intercolonial aura à Montréal, du Grand Tronc, la même quantité de trafic qu'il en recevait avant.

Comment veut-on que la construction d'un chemin entre Québec et Winnipeg nuise à l'Intercolonial, quand on sait que ce dernier n'a jamais transporté de marchandises venant de cette partie du pays. L'Intercolonial n'a jamais fait un dollar de bénéfice avec le trafic du Nord-Ouest. Il est vrai que grâce aux judicieux arrangements conclus avec le Grand Tronc, le trafic de l'Intercolonial a augmenté, mais l'Intercolonial n'a jamais eu pour un sou de trafic du Nord-Ouest.

Come je le disais il y a un instant, la construction de ce chemin entre Québec et Winnipeg permettra à l'Intercolonial de faire concurrence au Grand-Tronc-Pacifique, et non seulement il recevra sa part de trafic d'Ontario en vertu de l'arrangement conclu avec le Grand Tronc, mais il pourra aussi rivaliser avec les autres compagnies pour le transport des produits du Nord-Ouest à destination des ports de mer.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux voulait non seulement que le gouvernement possédât la ligne, mais aussi qu'il l'exploitât, et il y a actuellement devant la Chambre un amendement à la résolution, en faveur de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Je n'ai aucune hésitation à dire que pour ma part, je suis opposé à toute idée d'exploitation des chemins de fer par le gouvernement. Le gouvernement du Canada a assez à faire d'administrer le pays, sans s'occuper de l'exploitation des chemins de fer. Certains pays européens exploitent eux-mêmes leurs chemins de fer, mais les conditions qui existent dans ces pays ne sont pas les mêmes qu'au Canada.

Le gouvernement du Canada, tel que présentement constitué, et ayant à encourager et à diriger le développement du pays, ne peut pas consacrer son temps à l'exploitation des chemins de fer. Ce genre d'affaires doit être laissé, pour le moment et pour longtemps encore, à des compagnies particulières.

L'opposition a prétendu que le gouvernement a agi avec une hâte intempestive et qu'il s'est lancé dans cette entreprise sans avoir les renseignements et les données nécessaires. Pour moi, toute la question est de savoir si le contrat est avantageux ou non. S'il est avantageux, nous ne pouvions pas le conclure trop tôt—s'il ne l'est pas, nous n'aurions jamais dû le conclure. Or, est-il bon ou mauvais? Très peu d'orateurs de la gauche ont osé prétendre que cet arrangement, en supposant que le chemin soit construit, ne sauvegardait pas les intérêts du public. J'irai même jusqu'à dire que je défie qui que ce soit, dans cette Chambre, de prouver que cet arrangement n'a pas été rédigé de manière à sauvegarder pleinement les intérêts du public. Je n'ai jamais vu un contrat préparé avec plus de soin et offrant plus de garantie au public. Il est tellement bien fait dans les intérêts du pays, que l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) a déclaré qu'il ne croyait pas que le Grand-Tronc-Pacifique pût jamais l'exécuter.

Il le trouvait trop avantageux pour le pays et soupçonnait qu'il devait y avoir quelque chose qu'il ne saisissait pas, quelque entente secrète entre le gouvernement et la compagnie.

Toute la discussion du côté de l'opposition peut aussi se résumer à ceci, que le contrat paraît trop avantageux, qu'il ne peut pas avoir été conclu de bonne foi, car, autrement, le Grand-Tronc-Pacifique ne l'aurait pas signé. J'ai donc raison de dire qu'on n'a rien à reprocher au contrat. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) nous a dit que ce contrat, bien que signé par M. Hays au nom de certaines personnes, n'impose de responsabilités à personne. Si

le contrat n'est pas respecté par la compagnie, le gouvernement ne sera pas tenu de le respecter non plus. Rappelons-nous bien cependant, que la compagnie a fait un dépôt de $5,000,000 pour garantir l'exécution du contrat et avec cette somme nous pourrons faire faire les explorations et les études que l'opposition demande avec tant d'insistance. Si la compagnie ne remplit pas ses obligations, cette jolie somme de $5,000,000 sera confisquée au profit de la Couronne ; si elle les remplit, le contrat est parfait et elle reprend son argent.

Quelle garantie a-t-on exigée du chemin de fer Canadien du Pacifique ? Elle n'était pas de $5,000,000, mais de $1,000,000, et sir Charles Tupper prétendait que c'était amplement suffisant pour garantir l'exécution de cet énorme contrat. Nous avons donc cinq fois plus de garantie que le gouvernement conservateur n'en avait exigé du chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a aussi dit que nous nous engagions à construire ce chemin de fer à travers un pays dont nous ne connaissions rien, et l'honorable député de Lanark-sud a répété cette accusation pour ce qui concerne la province de Québec et le Nouveau-Brunswick. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux prétend de plus que pour traverser le Nouveau-Brunswick il faudra passer dans l'Etat du Maine.

D'abord, le contrat défend cela ; le gouvernement n'a pas entrepris de faire des choses impossibles, et le contrat dit que le chemin sera construit entièrement sur le territoire canadien. Si cela ne se peut pas, il ne sera pas construit du tout. Il est dit dans le contrat que la division est sera construite par et aux frais du gouvernement, d'après les tracés et en conformité des plans et devis approuvés par le gouvernement, ayant égard à la rectitude de la voie, à la praticabilité des pentes et à la disposition convenable des courbes.

Si le gouvernement ne peut pas construire à travers cette partie du pays un chemin avec des pentes praticables et des courbes convenables, il ne sera pas tenu de le construire. Le contrat dit encore :

> La construction de ladite division est sera mise en train dès que le gouvernement aura fait les études et arpentages et établi les tracés, et devra être parachevée avec toute la diligence raisonnable.

Le chemin devra avoir des pentes praticables et des courbes convenables. C'est tout ce à quoi le gouvernement s'engage. L'opposition discute comme si le gouvernement avait signé un contrat par lequel il s'engageait à se lancer imédiatement dans l'entreprise sans arpentages, sans tracé, sans exploration, et à construire un chemin de fer entre Winnipeg et Moncton, à n'importe quel prix. Cette manière de raisonner est absolument fausse.

Si les honorables députés de l'opposition veulent lire le contrat et l'interpréter comme le ferait tout homme sensé, ils y verront que le gouvernement, immédiatement après la ratification du marché par le parlement, fera commencer les explorations et les arpentages. Le contrat dit expressément que les travaux ne seront pas commencés tant qu'on n'aura pas fait des arpentages et des tracés, et tant que le gouvernement ne les aura pas acceptés, en tenant compte des pentes et des courbes. Croit-on, M. l'Orateur, que les électeurs de ce pays voudraient d'un gouvernement qui se lancerait dans une entreprise comme celle-là sans être muni de tous les renseignements nécessaires ? D'ailleurs, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a autant d'intérêt que le gouvernement à ce que l'on choisisse le tracé le plus avantageux, avec aussi peu de pentes et de courbes que possible.

Tous les levés topographiques, tous les plans, toutes les spécifications doivent être soumis à l'ingénieur de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il est juste que cette compagnie ait son mot à dire dans la construction du chemin, puisqu'elle paye 3 pour 100 d'intérêt sur le coût de l'entreprise, et elle s'efforcera certainement de construire un chemin de fer moderne et à la hauteur de la science du jour, avec la plus grande économie possible, sans nuire à la qualité des travaux et à l'efficacité du service.

Comparons entre elles la section de ce contrat qui lie le gouvernement et celle qui lie la compagnie au sujet de la construction du chemin de fer. La section 10 dit :

> Les travaux de location et de construction de la division de l'ouest commenceront immédiatement après la ratification de ce contrat par le parlement du Canada, et seront continués avec toute la célérité possible et seront complétés dans les cinq années à dater du 1er décembre 1903.

Donc, aux termes même du contrat, la compagnie doit, aussitôt après sa ratification par le parlement, commencer la construction de la division de l'ouest de ce chemin de fer, et la terminer dans les cinq années suivantes, tandis que le gouvernement, en construisant la division de l'est, peut prendre tout le temps nécessaire pour ordonner des arpentages et construire une ligne pourvue de toutes les améliorations les plus récentes. Il me semble que ce contrat mérite l'approbation de tous les hommes d'affaires du Canada. Je doute qu'on puisse y trouver matière à critiquer.

On a parlé plus ou moins du prix de construction de ce chemin de fer. Je ne crois pas qu'il soit à propos de consacrer le temps de cette Chambre à un examen détaillé de cette question. Le député de Bothwell, (M. Clancy) nous a communiqué ce matin une statistique qui m'a semblé très diffuse, et que lui-même ne paraissait pas comprendre. Il estime le coût de construction de la ligne de Moncton à Winnipeg à $41,500 par mille. Pour cela il se base sur la somme qui a été payée pour accorder à l'Intercolonial le droit

de circulation entre la Pointe-Lévis et Montréal, d'après l'arrangement conclu il y a une couple d'années. Voilà sur quoi il s'appuie, je crois, et il est complètement dans l'erreur. J'ai demandé à des hommes compétents combien, d'après leur estimation, coûterait cette partie du chemin de fer. Les spécialistes diffèrent quelquefois d'opinion dans ces matières ; au contraire, il paraît exister une unanimité d'opinion peu ordinaire parmi les membres de ce parlement sur le coût de ce chemin de fer à travers ce pays. D'après mes renseignements, la ligne entre Moncton et Winnipeg coûtera environ $30,000 par mille. L'honorable député de Bothwell a parlé de $77,812,000 comme prix de construction de toute la ligne. D'après mes renseignements, le coût total sera de $54,000,000 environ. L'honorable député de Bothwell se trompe donc de $23,812,000. Pour lui ce n'est pas une grosse erreur ; il est moins à côté de la vérité qu'il ne le sera quand le bill concernant le remaniement de la carte électorale sera mis en vigueur. Je reviendrai bientôt sur ses autres chiffres. L'honorable chef de l'opposition a élaboré une politique. Quelqu'un dont le nom m'échappe, a dit : " Oh, si mon ennemi écrivait un livre." Je sentais chez l'honorable premier ministre ce désir : Oh, si le chef de l'opposition proposait une politique de chemin de fer pour faire pièce à celle du gouvernement. Et c'est ce qu'il a fait, et jamais proposition plus absurde n'a vu le jour devant un parlement ni devant une assemblée d'hommes raisonnables. Il me semble entendre les murmures de l'honorable député de South-Lanark (l'honorable M. Haggart), au moment où son chef a fait cette proposition. J'aimerais savoir ce qu'en pense l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). J'aimerais à connaître l'opinion d'un grand nombre d'autres députés du même côté de la Chambre sur la proposition de leur chef. L'honorable député de Bothwell a fait une estimation du coût de cette entreprise.

Je prends la liberté de faire remarquer que mes renseignements sont pris à bonne source et donnent une idée assez exacte du chemin de fer proposé par le chef de l'opposition. En permier lieu, il doit construire un chemin de fer de Montréal au Coteau. D'après mes renseignements, sa longueur est de 37 milles ; à $40,000 par mille, chiffre mentionné par l'honorable député de Bothwell, il coûterait $1,480,000. L'article suivant de ce projet était l'achat du Canada Atlantique de Coteau Junction à Depot-Harbour. L'honorable député de Bothwell nous a appris que cette ligne est à vendre depuis deux à trois ans, qu'il existe même une promesse de vente. Nous savons que le docteur Seward Webb, de New-York, qui est en relation avec les gens les plus riches des Etats-Unis, est venu ici faire un dépôt de $100,000 entre les mains de M. J. R. Booth, pour s'assurer une promesse de vente sur le Canada-Atlantique, au prix de $11,000,000, ou $12,000,000, si j'ai bonne mémoire. Mais l'offre n'eut pas de suite. Le docteur Seward Webb avait, pour l'aider, toute la richesse de la Compagnie du New-York Central, toute la richesse de la ville de New-York. Pourquoi alors, l'achat n'a-t-il pas eu lieu ? Dame rumeur a ébruité—nous ignorons si cela est vrai ou non—que les recettes de ce chemin de fer n'étaient pas telles qu'on les représentait. Pour une raison ou une autre le docteur Seward Webb ne conclut pas la vente. Quoiqu'il en soit, l'honorable député de Bothwell dit que le chemin de fer du Canada-Atlantique est offert en vente. Je ne sache pas que le gouvernement du Canada ait besoin d'acheter un chemin de fer qui est mis sur le marché de cette manière-là.

On m'apprend que M. Booth demande maintenant $17,000,000 pour ce chemin de fer, et les travaux pour en faire une ligne transcontinentale n'exigeront certainement pas moins de $3,000,000, ce qui élèvera le coût total à $20,000,000.

Ensuite l'honorable chef de l'opposition propose de construire un chemin de fer de Scotia Junction à Sudbury, dont il fixe la longueur à 120 milles. L'honorable député de Bothwell donne un chiffre moins élevé. Si je suis bien renseigné, sa longueur est un effet de 120 à 122 milles. Il n'y a pas moyen de construire cette ligne à moins de $30,000 par mille. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) prétend qu'il faudra $40,000 par mille, ce qui entraînerait une augmentation de dépense de $4,200,000. L'honorable chef de l'opposition avait une autre partie saillante dans son projet. Il voudrait nous faire acheter le chemin de fer du Canadien du Pacifique depuis North-Bay à Fort-William. Voilà un chemin de fer construit avec l'argent du peuple, qui a reçu assez de subventions pour en construire deux semblables, et, après que nous l'avons construit au profit de la Compagnie du Canadien du Pacifique, celle-ci vient nous demander de le racheter et de lui faire présent du prix. Il s'appuie sur l'opinion favorable de quelques grands spécialistes. Je n'ai pas de peine à croire que sir Thomas Shaughnessey serait en faveur de cela.

J'ai appris—j'ignore si la nouvelle est vraie ou fausse—que l'honorable député de Toronto (M. Osler) est le père de la proposition soumise par le chef de l'opposition, que c'est lui qui a suggéré l'achat de cette ligne de la Compagnie du Pacifique Canadien. Sans doute que celle-ci ne demanderait pas mieux. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) c'est une partie du chemin de fer qui ne donne absolument aucun profit. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'en aurait plus besoin à l'avenir, puisqu'elle peut se servir de sa ligne du Sault Sainte-Marie qui se rend jusqu'à Minnéapolis. Elle a une ligne qui est tout aussi courte, à savoir la ligne du Sault-Sainte-Marie qui passe par Moose-Jaw et se prolonge jusqu'à la côte du Pacifique, une ligne qui a des pentes plus douces et un meilleur

matériel que la ligne qui suit la rive nord du lac Supérieur. Sans doute qu'elle serait disposée à s'en défaire. Après avoir construit ce chemin de fer avec l'argent du peuple, elle aimerait bien à le lui revendre, et le minimum du prix d'achat ne serait pas en bas de $50,000 le mille. Je crois que l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a dit qu'il coûterait $60,000, mais en l'estimant à $50,000, cela ferait en tout $27,500,000.

De là l'honorable chef de l'opposition se lance dans une nouvelle entreprise qui n'est pas moins extravagante, et laisse percer son grand désir de favoriser le Canadien du Pacifique. Il veut aplanir les pentes du Canadian Northern et du Pacifique Canadien depuis Fort-William et Port-Arthur jusqu'à Winnipeg. Voilà deux lignes qui ont été comblées de faveurs, qui ont reçu du gouvernement des subventions énormes ; et aujourd'hui l'honorable chef de l'opposition veut que nous appliquions une partie des revenus du pays pour améliorer ces chemins de fer, à la condition d'exercer le droit de réglementer les taux de transport. En ce qui concerne le Canadian Northern, cette réglementation existe déjà. Mais voilà encore une dépense, si je suis bien renseigné, de $5,500,000. Vient ensuite la proposition de construire un chemin de fer d'Edmonton à la côte du Pacifique. Il veut accorder de l'aide au Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et Edmonton, et ensuite il propose de construire un chemin de fer de l'Etat entre Edmonton et le Pacifique. La ligne projetée aurait une longueur de 700 milles, et coûterait au moins $40,000 par mille, ce qui fait $28,000,000 à ajouter. Il arrive ensuite avec un projet de colonisation.

Il est prêt à dépenser sur ce grand projet transcontinental de Montréal au Coteau et de là à Winnipeg, $88,680,000. Et tout en condamnant ce gouvernement à cause de la construction d'une ligne parallèle à l'Intercolonial sur un parcours de quelques milles à travers le Nouveau-Brunswick l'honorable chef de l'opposition laisse entrevoir qu'après avoir payé $88,680,000 pour créer cette ligne transcontinentale, il entreprendra aussitôt la construction d'une nouvelle ligne qui la suivra parallèlement de Québec à Winnipeg et de Winnipeg au Pacifique, pour avoir, dit-il, une ligne directe entre Québec et l'océan Pacifique. Et le chemin de fer en question ne coûterait certainement pas moins de $42,000,000. Ce qui nous cause la jolie petite dépense de $130,680,000, en retour d'un chemin de fer dont la longueur dépasse de plusieurs centaines de milles celui proposé par le gouvernement, un chemin de fer qui n'ouvre pas un arpent de territoire nouveau, qui traverse les parties du Canada établies depuis plus ou moins longtemps, et qui ne recevra pas l'approbation du peuple de ce pays.

L'opposition paraît oublier, sinon ignorer, le principe véritable qui sert de fondement à cette proposition. Elle paraît croire que le seul objet du gouvernement est la création d'une voie ferrée transcontinentale. Mais cela n'est pas l'objet exclusif de cette entreprise. L'intention du gouvernement est de faire traverser les régions nouvelles du Canada, afin de mettre au jour les richesses cachées qu'elles contient. La proposition de l'honorable chef de l'opposition coûtera plus de $130,000,000 et vous n'aurez pas ce qu'on peut appeler un chemin de fer transcontinental. A quoi cela servirait-il d'acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la ligne du nord du lac Supérieur, et de la Compagnie du Canada-Atlantique sa ligne à partir du Coteau ?

Toutes les marchandises expédiées de l'ouest à l'est sur ces lignes suivent absolument la même route maintenant. Cela n'augmenterait en rien le trafic du Nord-Ouest au littoral de l'Atlantique. Le gouvernement n'aurait pas plus de trafic que ces compagnies. Il est vrai que mon honorable ami donnerait le droit de circulation à d'autres compagnies. Très bien, permettez-leur de faire passer leurs trains sur ces lignes. Nous avons déjà le Pacifique-Canadien et le Canada-Atlantique, et je ne crois pas qu'on ait mille livres de marchandise de plus à transporter à cause de l'achat de ces chemins de fer. Je m'explique parfaitement que des hommes de grande réputation, désireux de se défaire de leur propriété, approuvent ce projet-là, auquel on ne peut pas appliquer le qualificatif de projet transcontinental. Un nom qui lui conviendrait mieux serait celui de projet pour venir au secours de John R. Booth et de la Compagnie du Pacifique-Canadien.

Mais le projet du gouvernement comporte quelque chose de plus grand et de plus fort que l'idée pure et simple de faire traverser tout le pays par un chemin de fer. Quelques orateurs de la gauche ont soutenu que nous allons passer par un territoire dont nous ignorons l'étendue et la valeur, et que nous courons le risque de construire un chemin de fer à travers un pays sans importance. La Chambre n'ignore pas que ce n'est pas la première fois qu'un chemin de fer traverse des étendues de terre dont la valeur est encore inconnue. Lisez l'histoire des voies ferrées transcontinentales des Etats-Unis et même celle du Pacifique Canadien et vous constaterez que tous ont passé par cette expérience qui consiste à traverser des contrées dont on connaissait peu de chose au commencement, mais qui n'en avaient pas moins une grande valeur, qui ne fut reconnue que plus tard. Voyez la tâche immense qu'avait devant elle la Compagnie du Northern Pacific quand il fallait traverser ces régions ingrates connues sous le nom de mauvaises terres du Dakota, ainsi que les autres parties incultes de ce désert de l'Amérique du Nord. Avant l'entrée du Northern Pacific dans cette partie du pays qui s'appelle aujourd'hui l'Etat du Montana, tout ce pays-là était une solitude affreuse sans aucune valeur quelconque, mais le chemin de fer lui a donné l'activité et la

vie, et grâce à l'exploitation des mines de cuivre et des autres produits miniers, le Montana est devenu un des Etats les plus riches de l'Union américaine. Partout s'est produite la même évolution ; l'explorateur ouvre la voie, il choisit des terrains miniers qu'il croit être de quelque valeur mais qui sont inexploitables tant que le chemin de fer n'offre pas de facilités de transports pour apporter le combustible et expédier les produits miniers aux centres industriels où on les utilise. Voilà la perspective que nous avons devant nous, surtout dans la province d'Ontario. Le principal produit minier qui a fait la fortune des Etats situés à l'est des montagnes Rocheuses, a été le minerai de cuivre, et les renseignements que nous avons reçus nous apprennent que dans le nouvel Ontario, surtout le long de la ligne projetée du Grand-Tronc-Pacifique, il existe des gisements de cuivre d'une très grande richesse. Plus loin on trouve du minerai de fer de la même qualité que celui de la rive sud du lac Supérieur, dont 25,000,000 tonnes sont transportées annuellement aux hauts-fourneaux de l'Illinois, de l'Ohio, de la Pennsylvanie et de New-York. Si on trouve ce minerai dans Ontario, comme je le crois, la construction du Grand-Tronc-Pacifique se justifierait, même s'il ne s'agissait que d'ouvrir ces mines.

De cette manière nous remplirions le vide qui existe entre le Canada oriental et le Canada occidental, dont le chef de l'opposition a souvent parlé. L'industrie métallurgique sur la rive nord du lac Supérieur contribuerait à combler cette lacune et créerait entre les habitants des anciennes provinces et ceux des régions nouvelles à l'ouest du lac Supérieur des sentiments de solidarité, de bonne entente, de fraternité. D'ailleurs, dans cette partie septentrionale du Canada, du Sault Sainte-Marie, nous avons déjà des hauts-fourneaux et des lamineries considérables, et qui ne sont cependant que le commencement de l'industrie métallurgique dans ce pays. Quelle impulsion énorme la construction du Grand-Tronc-Pacifique ne donnera-t-elle pas à cette industrie? D'après les calculs que j'ai sous les yeux la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique aura besoin de 100,000 tonnes de rails d'acier par an pendant les cinq années à venir. A présent le Canada importe annuellement environ 150,000 tonnes de rails d'acier, et ce nouveau client ajoutera à la demande annuelle déjà existante 100,000 tonnes, ce qui portera le total des commandes à 250,000 tonnes par année. Voilà quel sera le rendement annuel des lamineries du Canada, si les rails d'acier peuvent être fabriqués aussi économiquement ici qu'ailleurs. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a fait à ce sujet une proposition très originale ; il prétendait que, d'après le contrat, le gouvernement avait enlevé jusqu'à la moindre chance de protection à l'industrie du fer dans ce pays. Il appuie son assertion sur la clause 17 du contrat, qui se lit comme suit :

Aucune addition ne pourra être faite au coût de construction ni au compte du capital de construction à cause des droits de douane dans le cas où le gouvernement importerait directement du matériel ou des fournitures.

Aussi je n'ai pas été surpris d'entendre dire par l'honorable ministre des Finances que l'honorable député de Toronto-ouest ne pouvait pas être sérieux ; jamais je n'ai entendu une proposition plus absurde de la part d'un homme qui possède ou croit posséder l'habileté de l'honorable député de Toronto-ouest.

On n'a jamais eu la moindre intention de permettre l'introduction au Canada, au détriment de nos propres industries productrices, des rails d'acier et des autres matériaux de construction pour cette voie ferrée.

Or, je dis, M. l'Orateur, que nous avons maintenant cette grande industrie au Sault et que la construction de cette voie ferrée donnera à cette entreprise une impulsion telle qu'avant longtemps peut-être, les hommes qui se sont faits les courageux pionniers de cette industrie au Canada retireront quelques bénéfices de leurs placements.

Nous avons aussi des territoires plus loin au nord, et je crois que lorsque ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique passera à travers ce pays, il servira de base d'exploitation pour la région située autour de la baie James et de la baie d'Hudson. Nous savons qu'il y a trois ans certains citoyens de Philadelphie ont envoyé un de nos géologues canadiens, M. Low, d'Ottawa, dans cette région avec un parti d'explorateurs à la recherche de mines de cuivre. Ils ont trouvé non seulement du cuivre, mais ils ont de plus trouvé plusieurs îles contenant une grande quantité de minerai de fer. Ces messieurs de Philadelphie sont maintenant à l'œuvre et dès cette année, ou l'année prochaine au plus tard, leurs navires transporteront du minerai de fer de ces îles, à travers le détroit d'Hudson, aux marchés des Etats-Unis. Assurément, ce que ces messieurs ont fait, de leur propre initiative privée, nous Canadiens, avec le Grand-Tronc-Pacifique passant à travers cette région comme base d'opérations, nous pourrons examiner les coins et recoins de cette contrée septentrionale et constater par nous-mêmes si nous ne pourrions pas consacrer quelque partie de ses richesses à nos propres besoins au lieu de permettre qu'elles soient transportées hors du pays pour aller augmenter la richesse de nos voisins.

Il y a un autre facteur relatif à cette proposition qui me paraît le plus important de tous peut-être, et c'est le fait que le chemin de fer du Grand Tronc est au fond de l'affaire. Si le gouvernement eût adopté la suggestion de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) et prolongé le chemin de fer Intercolonial jusqu'à

Winnipeg, nous aurions eu une seule voie ferrée allant de Québec à Winnipeg, sans un seul embranchement dans la région. C'est un fait bien connu qu'une ligne mère d'entier parcours ne peut donner des profits sans embranchements. A quoi serait arrivé le chemin de fer Canadien du Pacifique comme ligne-mère, sans embranchements d'alimentation, s'il n'eût fait des entreprises supplémentaires, s'il n'eût fait des entreprises maritimes, s'il n'eût créé diverses industries afin d'amener du trafic aux artères principales ? Toutes les lignes-mères de chemin de fer doivent avoir des embranchements. Il leur faut des voies d'alimentation s'étendant dans toutes les directions, pour amener à l'artère principale les produits de la région environnante. Le chemin de fer actuel du Grand Tronc possède un outillage sans rival pour recueillir des marchandises dans Ontario et Québec, pour les expédier vers l'ouest et pour distribuer le blé dur de l'ouest aux meuniers et aux marchands d'Ontario et de Québec. Il n'y a pas le moindre doute qu'il est de la plus haute importance, pour Ontario, dans tous les cas, que le gouvernement ait agi de telle façon que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, avec son parcours considérable dans Ontario et Québec, avec son splendide outillage dans ces deux provinces, sert de point d'appui à la ligne transcontinentale projetée. Le gouvernement aurait pu construire des embranchements, mais osera-t-on prétendre que le gouvernement aurait pu construire un réseau d'embranchements qui eût pu en aucune manière être l'égal du réseau d'embranchements appartenant à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et exploité par elle ? Le Grand Tronc a travaillé durant un demi-siècle et il a dépensé des millions de dollars pour perfectionner son réseau actuel et son parcours actuel et toute cette vaste organisation pour recueillir et transporter des produits devient, grâce au programme du gouvernement, l'auxiliaire de notre voie transcontinentale ; tandis que, si le gouvernement eût prolongé l'Intercolonial, nous n'aurions retiré aucun bénéfice, pas dans Ontario dans tous les cas, de la proposition suggérée par l'ex-ministre des Chemins de fet et Canaux touchant la construction d'une simple ligne mère à travers le territoire situé entre Québec et Winnipeg. Les honorables membres de la gauche ont suggéré d'ouvrir cette région et de l'explorer en prolongeant des lignes vers le nord. Il pourrait s'écouler des années avant que des chemins de colonisation se dirigeant vers le nord pussent développer et ouvrir cette région. Mais qui est-ce qui osera nier que ce chemin de fer transcontinental tel que proposé par le gouvernement ouvrira ce pays beaucoup plus rapidement ? Le richesse de cette région sera développée beaucoup plus rapidement qu'elle ne le serait au moyen de n'importe quel système de lignes locales allant du nord au sud. Tout le réseau du Grand Tronc contribuera à assurer le succès de cette ligne transcontinentale ; toute l'organisation du Grand Tronc contribuera à transmettre et à distribuer les produits de l'ouest parmi les gens d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes qui ont besoin de ces produits pour leur propre consommation. Ce que cette voie ferrée fera pour Ontario, elle le fera pour Québec, elle le fera pour le Nouveau-Brunswick. Je ne connais pas beaucoup le Nouveau-Brunswick mais après y avoir fait un court voyage, je crois savoir ceci du moins au sujet de cette province : que ce dont elle a le plus grand besoin, ce sont des facilités de transport par chemins de fer. Je ne puis concevoir comment un seul des membres de cette Chambre qui appartiennent au Nouvau-Brunswick puisse blâmer l'attitude du gouvernement au sujet de la construction de cette ligne de chemin de fer à travers cette province. Leur conduite est pour moi inexplicable.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Nous n'en verrons pas davantage.

M. GERMAN : J'ose croire que nous n'en verrons pas davantage, car je suis convaincu que le peuple de cette province désire ce chemin de fer, nonobstant le fait que certains honorables députés prétendent que ce sera une ligne parallèle à l'Intercolonial. Cette province a besoin d'un supplément de communications par voie ferrée, et je serai vraiment très surpris si le peuple de cette province n'appuie pas chaudement la proposition du gouvernement.

Or, M. l'Orateur, toute l'histoire des progrès des chemins de fer prouve d'une façon concluante que la voie ferrée est la baguette magique qui convertit la solitude en une région d'activité et de richesse, et ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ne peut manquer d'ouvrir la région située au nord des parties plus anciennes du pays et de diriger la population vers cette région nouvelle. Les nouveaux venus créeront des industries ; ils ouvriront ce qui n'est maintenant qu'une vaste solitude et ils en feront une partie précieuse de notre domaine national. L'ex-ministre dit qu'il préfère attendre ; les honorables membres de la gauche disent que nous devrions attendre. Qu'est-ce que nous attendrions ? Que l'on fasse des explorations ? Des explorations ont été faites ; toute la province d'Ontario a été explorée.

Il y a des années que le gouvernement d'Ontario y envoie des partis d'explorateurs. Ceux qui sont intéressés dans les aciéries du Sault Sainte-Marie envoient depuis des années des explorateurs dans la province d'Ontario. Nous avons les rapports de ces messieurs et nous savons, dans la province d'Ontario, dans tous les cas, que nous avons là des richesses naturelles illimitées qui, pour être développées, n'attendent qu'un chemin de fer comme celui-ci. Nous savons que la province de Québec a été explorée tout comme la province d'Ontario.

Alors, pourquoi attendrions-nous ? Serait-ce tout simplement pour accéder aux désirs des membres de la gauche ? M. l'Orateur, la population du pays n'attendra pas. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que le sénateur Cox ne veut pas attendre. J'ignore s'il attendra ou non, mais ce que je sais c'est que le peuple du Canada demande que nous ayons un chemin de fer transcontinental. En conséquence, je ne vois pas qu'il y ait nécessité de retarder. Si nous devons construire un chemin de fer transcontinental, le temps est arrivé de commencer les opérations, tandis que nous sommes à la crête de prospérité, tandis que la richesse abonde, tandis que l'argent est abondant et que l'on peut s'en procurer moyennant un intérêt minime. Le temps est arrivé de prendre l'initiative, le temps est arrivé de pousser la construction de cette voie ferrée. Il y a des gens qui nous avertissent qu'avant longtemps la vie deviendra plus difficile, qu'il y aura dépression sur les marchés de l'univers et que nos institutions financières seront affectées par cette dépression. Eh ! bien, M. l'Orateur, il me semble que la construction de ce Grand-Tronc-Pacifique et que les millions de dollars qu'il faudra dépenser pour le construire, l'argent devant venir d'un pays étranger, contribuera pour beaucoup à refouler le courant de la dépression que l'on dit imminente, et préviendra, durant de longues années, la dépression financière en ce pays. Je dis que le temps est arrivé où nous devons agir.

On a beaucoup parlé du problème du transport. On nous dit que le blé ne peut être transporté de l'ouest à l'est par chemin de fer. Il me semble qu'il faut être bien hardi pour prophétiser au sujet du commerce de transport de l'avenir. Nous ne savons pas aujourd'hui quelles seront les conditions qui existeront dans cinq ans lorsque ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique sera construit. Mais nous savons ceci: C'est qu'au moment actuel le grain est transporté de l'ouest à Saint-Jean par le Canadien du Pacifique. Nous savons de plus que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, avec son esprit d'entreprise ordinaire, a acheté une ligne de paquebots pour l'océan Atlantique. Il faut qu'elle ait du blé comme fret, et comment peut-elle amener ce blé à Saint-Jean si elle ne le transporte pas en chemin de fer, du moins pendant cinq mois de l'année ? Elle le transportera certainement en chemin de fer, et si le chemin de fer Canadien du Pacifique peut transporter du blé en chemin de fer de Winnipeg à la côte, combien plus facilement le Grand-Tronc-Pacifique pourra le faire avec ses rampes plus faciles et son outillage plus moderne ? Le Grand-Tronc-Pacifique, en vertu d'une convention conclue avec le gouvernement est tenu de fournir les moyens d'expédition non seulement sur l'océan Pacifique mais encore sur l'océan Atlantique, il faut qu'il transporte sur ses propres navires tout le fret apporté par sa voie ferrée. Ainsi, il transportera du grain de l'ouest et il offrira une concurrence plus vive que celle que nous avons au moment actuel. Ses prix de transport seront moins élevés à cause de cette concurrence et c'est précisément ce dont les colons du Nord-Ouest ont besoin. Ce qui leur faut, est le transport à bas prix afin de pouvoir rivaliser avec les agriculteurs des autres parties du monde. Je crois que de grandes quantités de blé du Nord-Ouest seront transportées par chemin de fer. Le ministre de l'Agriculture nous a dit l'autre jour quelles sont les grandes quantités de blé qui sont transportées de Chicago aux ports de l'Atlantique par chemin de fer. Si l'on peut transporter du grain de Chicago aux ports de l'Atlantique par voie ferrée, on peut également en transporter de Winnipeg aux ports de l'Atlantique, et je crois que c'est ce que fera ce nouveau chemin de fer.

Qu'avons-nous dans cette proposition ? Nous avons une ligne de chemin de fer s'étendant de Moncton à la côte du Pacifique. Nous avons la ligne la plus courte de communication entre les champs de blé de l'ouest et les marchés de l'Europe. Il n'y a pas sur le continent américain une seule voie qui offre une ligne de traction aussi courte au blé récolté dans la partie nord-ouest du continent américain que celle qu'offrira le Grand-Tronc-Pacifique par la route entre Winnipeg et Moncton ou Saint-Jean et de là jusqu'à Liverpool. De sorte que nous aurons la ligne transcontinentale la plus courte de l'ouest à l'est. Nous aurons une ligne de chemin de fer qui ne coûtera au pays qu'une bagatelle comparée aux énormes ressources du Canada et comparée au montant d'argent que d'autres voies ferrées ont coûté à notre pays et à d'autres pays. Nous avons une proposition qui sera approuvée par le peuple canadien de préférence au programme exposé par l'honorable chef de l'opposition (M. Borden, Halifax). Je prétends que l'on ne saurait raisonnablement les comparer l'une à l'autre. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps. En examinant cette question à tous les points de vue, je la considère comme un projet sain, pratique et patriotique ; comme la meilleure chose qui puisse être faite dans les circonstances, pour les Territoires du Nord-Ouest, pour Ontario, pour Québec, pour les provinces maritimes et pour le Canada en général.

J'ose croire, cependant, que lorsque ce débat sera terminé, lorsque la chaleur de la discussion sera refroidie, au moins quelques-uns des honorables membres de la gauche se rangeront de notre avis en cette matière et se joindront à nous pour aider au très honorable chef du gouvernement à mener à bonne fin ce programme énergique et patriotique. Je ne puis croire qu'un grand nombre de conservateurs intelligents, ici ou ailleurs, resteront longtemps attachés à cette monstrueuse absurdité, le programme de l'ho-

norable chef de l'opposition, qui entraînerait une énorme dépense, une dépense beaucoup plus considérable que celle qu'entraînerait le programme proposé par le gouvernement et ne nous donnerait en retour qu'un réseau de lambeaux, de pièces, de coupures et de rebuts qui ne seraient d'aucune utilité pour ouvrir notre pays soit à l'est soit à l'ouest. Nonobstant nos divergences politiques, nous sommes tous canadiens, fiers de notre nom, de notre héritage et fiers également du magnifique avenir qui semble être à nous, si nous sommes fidèles à nos propres intérêts. Unissons-nous donc, et lorsque ce débat sera terminé, appuyons et soutenons le grand Canadien qui est à la tête du gouvernement pendant qu'il consacrera les quatre ou cinq années prochaines à consommer de fait l'œuvre qui promet d'être le digne couronnement d'une carrière longue, utile et méritoire.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de suivre de bien près l'honorable préopinant (M. German), parce qu'une partie considérable de son discours a été basée sur des assertions et sur de vaines rumeurs, dont l'emploi, à mon avis, était quelque peu indigne de l'honorable député et qui ne méritent que peu de considération de la part du parlement.

L'honorable député a parlé du projet de l'honorable chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) comme ayant eu pour parrain l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). L'honorable député savait parfaitement en disant cela que cette assertion était tout à fait dénuée de fondement, et s'il ne le savait pas, je puis maintenant l'assurer, bien que je ne sois pas sûr que cela l'empêche de répéter l'assertion, que l'honorable député de Toronto-ouest a contribué à formuler ce programme à peu près autant que l'honorable député (M. German) lui-même. Je dirai, cependant, que s'il eût été consulté à ce sujet, il n'en serait résulté aucun discrédit pour l'honorable chef de l'opposition, car un homme qui possède, en matière de chemins de fer et de finance, l'expérience de l'honorable député de Toronto-ouest, est tout à fait apte à donner des conseils à l'honorable chef de l'opposition et est beaucoup plus apte à le faire que l'honorable député de Welland. Si je suis bien informé l'honorable préopinant, lorsque le Globe a esquissé ce programme il y a quelques jours, était l'un de ceux qui y trouveraient à redire, mais il est évident que la discipline de parti a été mise en jeu et que cela a eu pour résultat de ramener dans les rangs l'honorable député qui approuve en cette Chambre le projet du gouvernement avec tant de chaleur qu'il nous ferait presque croire à sa sincérité. Je crois que le deuxième nom de baptême de l'honorable député est Manly, mais je crois qu'il s'est montré très peu courageux (unmanly) dans la manière dont il a parlé de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy). Il a dit que l'honorable député était tout aussi en dehors de la vérité avec ses chiffres qu'il sera en dehors de la Chambre lorsque le bill de rédistribution en aurait fini avec lui. Je ne crois pas que cela fasse honneur à l'honorable député ni au comité qui s'est occupé de la question. Cependant, espérons que si l'honorable député a le malheur de se voir enlever sa circonscription électorale par le bill de rédistribution, il reviendra ici comme représentant d'une autre circonsciption, mais si le pays avait le malheur de le perdre, je suis convaincu, dans tous les cas, que ce ne sera parce qu'il aura fait quelque chose pour mériter d'être invalidé ou d'être privé de ses droits politiques durant sept ans. L'honorable préopinant a parlé comme si cette commission de transport n'avait absolument rien à voir au transport par chemin de fer. Il a dit : Vous pouvez feuilleter les "Débats," vous n'y trouverez pas exprimée l'intention de soumettre à la commission de transport autre chose que la question du transport par eau. Si l'honorable député eût été à son siège depuis quelques jours il aurait entendu citer en plus d'une occasion le décret de l'Exécutif adopta le 19 mai 1903, et qui définit les devoirs de cette commission du transport. Je ne le relirai pas tout, mais je vais en citer suffisamment pour démontrer que l'honorable député ignorait quels étaient les devoirs qui devaient être assignés à la commission du transport. Entre autres choses la commission devait s'enquérir :

> Des conditions relatives à la navigation de la route du Saint-Laurent et en général de tous perfectionnements, agrandissements et autres questions se rapportant à l'usage plus économique et plus satisfaisant des voies de transport canadiennes par terre ou par eau.

Je crois que c'est là une réponse suffisante à l'honorable député lorsqu'il prétend que la commission ne parlait pas des communications par voies ferrée. Puis la commission ajoute :

> Le ministre déclare de plus qu'en faisant cette enquête l'attention ne devra pas être limitée aux routes et aux facilités qui sont maintenant utilisées, mais si cela est nécessaire de nouvelles études topographiques devront être faites pour déterminer si des voies de transport plus économiques et plus satisfaisantes, par terre ou par eau, peuvent être ouvertes.

L'honorable député peut voir qu'il est tout à fait dans l'erreur lorsqu'il suppose que les devoirs des membres de la commission du transport sont exclusivement limités à la question du transport par eau.

Or, M. l'Orateur, l'une des raisons invoquées pour la construction de cette ligne, est que l'on veut soulager la congestion du grain dans l'ouest et offrir des facilités plus convenables pour le transport des produits de nos fermes de l'ouest vers les ports de mer canadiens. En ma qualité de représentant de l'ouest, je désire appeler l'attention de la Chambre pour un instant et je serai aussi bref et aussi concis que possible. Je suis certain que tout canadien doit éprouver un sentiment de satsifaction et d'orgueil

lorsqu'il passe en revue l'histoire de l'ouest canadien, surtout depuis un quart de siècle, et qu'il compare sa condition actuelle à ce qu'elle était au commencement de cette période, de voir les merveilleux progrès qui se sont réalisés. Une région dont on parlait jadis comme étant trop froide pour être habitée par des êtres humains, dont le climat était considéré comme impropre à la culture des céréales et trop éloignée des marchés de l'univers pour que la culture pût y être profitable, est devenue aujourd'hui l'heureux pays habité par des milliers et des centaines de mille colons satisfaits de leur sort et qui, grâce à leur travail ont conquis à juste titre une réputation universelle pour l'excellence et la quantité de leurs produits.

Les merveilleuses ressources de cette région ont attiré ces immigrants vers nos rivers par milliers, et ils sont aujourd'hui fixés dans cette contrée nouvelle et progressive. Or ceci est d'abord attribuable à la prévoyance et à la sagacité des hommes d'Etat conservateurs ; à des hommes qui avaient toute confiance en leur pays et en son avenir, qui n'ont pas hésité à aborder les questions et à les régler de façon à amener ces merveilleux résultats, dont nous bénéficions aujourd'hui. Il y a de longues années, un gouverneur général du Canada parlait de l'ouest du Canada, comme étant la "grande terre isolée" et il ajoutait que c'était une région dont les ressources étaient illimitées. On ne saurait plus aujourd'hui appliquer convenablement cette expression à l'ouest canadien—le Sauvage et le buffle ayant depuis longtemps fait place à l'homme blanc et à son cortège de civilisation. Il y a longtemps que l'exploitation agricole n'en est plus à l'état d'expérience ; les 100,000,000 de boisseaux de grain récoltés par nos cultivateurs sont une garantie suffisante du fait que la prospérité future de la région est assurée. Etant, comme nous le sommes, en possession d'un chemin de fer transcontinental qui a été le pionnier de ces progrès, qui nous unit à l'est du Canada tout en nous offrant un débouché à la tête de la navigation des lacs, nous ne sommes plus, comme nous l'étions aux débuts de la colonie, à la merci des chemins de fer américains pour le transport. Donc, en discutant cette question, nous ne devons pas oublier que le Canada occidental d'aujourd'hui n'est plus le Canada occidental d'il y a vingt-cinq ans ; et que la construction des chemins de fer n'est plus aujourd'hui l'entreprise hasardeuse qu'elle était alors. Un commerce considérable et toujours croissant s'est développé en grande partie grâce à l'esprit d'entreprise de ceux qui ont eu assez de courage pour placer leurs capitaux, pour ouvrir le pays, et pour amener ce développement qui aujourd'hui exige plus de facilités de transport afin de répondre aux besoins de nos gens de l'ouest. Nous ne devrions pas marchander notre appréciation de la conduite de ceux qui étaient alors optimistes, mais qui cependant on fait plus qu'il ne l'espéraient Nous avons aujourd'hui le chemin de fer Pacifique Canadien comme ligne-mère avec ses embranchements s'étendant surtout au Manitoba comme un réseau, et qui a rendu possible la culture profitable du grain. Nous avons aussi le réseau du Canadian Northern qui ouvre des voies de communications aux régions que n'atteint pas le chemin de fer du Pacifique Canadien, et qui offre une concurrence aux endroits où la concurrence est possible. Chacun de ces chemins a un débouché à la tête de la navigation des lacs. Nonobstant cela, durant les deux dernières années ces chemins ont eu tout ce qu'ils pouvaient faire dans leurs efforts pour transporter l'immense trafic du pays. J'admets volontiers que ceci est dû principalement au fait qu'il y avait une grande rareté de matériel roulant et de force motrice. De semaine en semaine on demandait à cor et à cri un plus grand nombre de wagons pendant tout le temps que dura la congestion. Cette congestion était d'ailleurs amenée par le fait que les maisons qui fournissaient le matériel roulant étaient tellement excédées de demandes, non seulement de la part des chemins de fer canadiens, mais de la part des chemins de fer des Etats-Unis et de tous les autres pays, par suite de l'immense prospérité dont ont joui presque tous les pays du monde depuis quelques années—que, bien souvent, elles n'ont pu satisfaire aux commandes qu'un ou deux ans après les avoir reçues. Grâce à l'affluence considérable de la population (et nous espérons que cette affluence continuera) vers cette région de l'ouest, et grâce à l'augmentation toujours croissante de l'étendue des terres cultivées d'année en année, dans un avenir immédiat, de plus grandes facilités seront requises afin de suffire au commerce croissant de cette région.

Un projet nous a été soumis par le premier ministre ostensiblement afin de faire face à ces conditions, et en outre—ainsi qu'il l'affirme—afin de nous rendre indépendants du réseau des chemins de fer des Etats-Unis, qu'on peut à tout moment nous défendre d'utiliser en abolissant le privilège de transit.

Les questions vitales qui se présentent sont les suivantes : Cette route, une fois construite, fera-t-elle disparaître la congestion dont on se plaint ? Pourrons-nous atteindre les districts où cette congestion s'est produite ? Cette route sera-t-elle en mesure de pouvoir transporter de grandes quantités de grain entièrement par terre quand la navigation est fermée sur les grands lacs? Pourra-t-elle lutter avantageusement avec les autres routes par terre et par les lacs ? Enfin, est-ce là la route qui peut le mieux nous aider à atteindre l'objet que nous avons en vue ? Si l'on pouvait répondre à toutes ces questions dans l'affirmative, alors, M. l'Orateur, les énormes dépenses nécessitées par la construction de ce chemin de fer n'auraient pas été encourues en vain. Mais, d'un autre côté, si l'on peut démontrer à cette Chambre que ce chemin de fer, même après qu'il sera

M. ROCHE (Marquette).

entièrement construit, ne remplira pas l'objet que nous avons en vue, et ne donnera aucune satisfaction à nos populations ; si l'on peut démontrer qu'on aurait pu bien mieux s'y prendre autrement ; alors, M. l'Orateur, non seulement ce serait là une dépense inutile d'argent, mais si l'on persiste à donner suite à ce projet après qu'on en aura fait en quelque sorte toucher du doigt les défauts irrémédiables, ceux qui veulent nous l'imposer mériteront de recevoir, et ils recevront sans doute, la juste punition de leur conduite quand ils se présenteront de nouveau devant l'électorat.

Pour ce qui est de l'abolition du privilège de transit, je crois que l'alarme soulevée à ce sujet ne mérite aucune considération sérieuse. Les arguments invoqués par la droite ont été tellement réduits à néant que c'est à peine si on ose encore à de rares intervalles nous alarmer à ce sujet. Même, cela est tellement tombé à plat qu'on voit bien que les honorables députés de la droite reconnaissent eux-mêmes qu'il n'y avait là qu'un épouvantail imaginé par le premier ministre afin de forcer le pays à se montrer favorable à son projet. Il fallait réellement que le premier ministre fût aux abois pour remonter jusqu'à quinze ans en arrière afin d'appuyer ses dires d'un certain message de Grover Cleveland, alors président des Etats-Unis, message où l'on suggérait le rappel du privilège de transit : ce à quoi, du reste, les Américains ont eu bien garde de prêter l'oreille, car ils savent fort bien qu'ils seraient les premiers à souffrir de cette abolition du privilège de transit. Le premier ministre n'a pas été plus heureux dans ce qu'il nous cité des paroles de M. Andrew Carnegie, qui depuis quelque temps a entrepris de dénigrer le Canada et tout ce qui peut se rapporter à notre pays. Même, le premier ministre dut relever le paragraphe de la lettre de M. Carnegie où il était dit que nos ports étaient fermés par les glaces durant cinq mois de l'année. Ce qui n'empêche que le très honorable monsieur a jugé bon d'invoquer l'autorité de M. Carnegie pour appuyer ses remarques au sujet du privilège de transit. Qu'adviendrait-il du grand trafic venant de Chicago et des villes de l'ouest, et passant sur le Grand Tronc à travers le Canada à destination de Portland, si le privilège de transit était aboli ? Qu'adviendrait-il de l'embranchement canadien du Michigan Central, exploité et possédé par des capitalistes des Etats-Unis, un superbe chemin de fer à double voie qui sert à l'écoulement d'un immense trafic entre l'est et l'ouest ? Qu'adviendrait-il aussi de plusieurs autres chemins de fer traversant notre territoire, et dans lesquels il y a des milliers de dollars d'argent des Etats-Unis, si le gouvernement de Washington abolissait le privilège de transit ?

Ce privilège, M. l'Orateur, n'est pas plus en danger aujourd'hui qu'il ne l'a été depuis quinze ans, ou qu'il ne le sera durant les prochains quinze ans, et cela pour la bonne raison que ce sont les Américains qui souffriraient le plus de sa disparition. Dans tous les cas, et en admettant que ce privilège puisse être aboli, le premier ministre veut laisser la Chambre et le pays sous l'impression que nous serions alors à la merci des Etats-Unis, alors qu'en réalité la situation ou nous sommes actuellement ne diffère en rien de celle où nous serions si ce chemin de fer était jamais construit.

Que voyons-nous aujourd'hui ? Nous voyons qu'on peut partir, en chemin de fer, de l'océan Pacifique et se rendre jusqu'à l'océan Atlantique, sans quitter une seule fois le territoire canadien. On voit donc là que le premier ministre n'a voulu se servir que d'un simple épouvantail, afin d'appuyer des convictions ne reposant sur aucun fondement, et afin de chercher par tous les moyens possibles à faire partager à la Chambre ses convictions.

Maintenant, M. l'Orateur, quand le Grand-Tronc-Pacifique a soumis son premier projet à ce parlement, ce n'était pas du tout le même que celui qu'on nous demande aujourd'hui de ratifier. Ce premier projet contenait des dispositions pour le prolongement du Grand Tronc jusqu'à l'océan Pacifique, à partir de son terminus actuel de North-Bay. Mais il se trouva qu'il existait une autre charte, celle du chemin de fer Trans-canadien, charte qui était la propriété de certains capitalistes de Québec et autres. Et alors ces capitalistes mirent en œuvre toute la pression nécessaire sur le gouvernement, et le gouvernement à son tour exerça une influence sur le Grand Tronc afin d'engager cette compagnie à faire de Québec le terminus de l'est. Les députés libéraux des provinces maritimes jugèrent alors que l'occasion était bonne pour aller encore plus loin, et ils mirent toute leur influence politique en jeu pour que le terminus de la section est fût dans les provinces maritimes. Mais, ici, une difficulté se présenta. Les rivalités de Saint-Jean et d'Halifax prirent soudainement de la consistance, car chacune de ces deux villes voulait avoir ce terminus. Les députés libéraux des provinces maritimes se réunirent alors en une sorte de conclave, auquel ils eurent bien soin de ne pas inviter leurs collègues conservateurs, et l'on tomba d'accord sur un compromis pour faire de Moncton le point terminus de la ligne, ce qui rend absolument nécessaire l'utilisation de l'Intercolonial pour se rendre soit à Halifax ou à Saint-Jean. Le gouvernement n'ignore pas que depuis quelques années l'opinion paraît s'affirmer de plus en plus en ce pays en faveur de la possession, par l'Etat, des grands services d'utilité publique. Mais comme on avait peur d'aborder de front cette grande question, et comme on n'avait pas des visées politiques assez hautes pour entreprendre la construction d'un chemin de fer d'Etat jusqu'à l'océan Pacifique, on crut qu'on donnerait satisfaction au pays en paraissant se rallier en partie à ce principe de la nationalisation des chemins de fer. Et

c'est ainsi qu'on a proposé de construire une ligne de 1,800 milles de longueur, de Winnipeg à Moncton, puis d'en confier la direction au Grand-Tronc-Pacifique durant cinquante ans et de permettre au Grand-Tronc-Pacifique de construire le reste du chemin de Winnipeg à l'océan Pacifique, le gouvernement garantissant les obligations de la compagnie et payant une certaine partie de l'intérêt, ce qui équivaut en somme à une subvention sur le coût de la construction. Je crois pouvoir assurer que ce projet, qui a été très justement appelé un projet bâtard, n'ayant que les inconvénients des deux systèmes sans en avoir les avantages, ne donnera satisfaction ni à ceux qui veulent la nationalisation ni à ceux qui sont opposés à l'ingérence de l'Etat en matière de chemin de fer.

Quelles que soient les divergences d'opinions qui peuvent exister au Canada au sujet de l'opportunité d'avoir un chemin de fer d'Etat traversant ce continent d'un océan à l'autre, nous ne pouvons pas nier qu'en cette ère de progrès si rapides un projet pourrait ne pas rallier actuellement beaucoup de suffrages, et cependant être l'expression des désirs unanimes de la population dans très peu d'années à venir. Mais ce projet du gouvernement nous lie ici les mains, et nous met dans l'impossibilité de nationaliser ce chemin de fer, au vrai sens du mot, avant qu'il se soit écoulé cinquante ans. Il importerait peu que le public demandât, dans l'intervalle, cette nationalisation ; il importerait peu, aussi, que le pays tout entier exigeât que le gouvernement eût le contrôle des taux ; si nous donnons suite à ce projet, nous nous mettons dans l'impossibilité absolue de donner cette satisfaction au pays avant cinquante ans. Nous avons déjà un réseau de chemins de fer d'Etat, de l'océan Atlantique à la ville de Montréal, qui nous a coûté environ $70,000,000. Bien qu'on ne puisse pas dire que ce chemin de l'Intercolonial soit rémunérateur, même dans les temps prospères que nous traversons, cependant le gouvernement nous propose de construire un autre chemin de fer pour lui faire la lutte, ce qui aurait pour effet d'abaisser considérablement la valeur de ce chemin de fer. Il y a quelques années, on a demandé à ce parlement de voter plusieurs millions de dollars pour l'achat du chemin de fer Drummond, afin de rattacher ce chemin de fer à l'Intercolonial. Et pour quelle raison? Afin que l'Intercolonial pût avoir accès à la métropole commerciale, c'est-à-dire Montréal, et recevoir sa juste part du trafic du pays. On voulait, en un mot, faire de l'Intercolonial autre chose qu'un chemin de fer purement local. Mais maintenant on nous propose de venir annuler tout ce que nous avons fait. On nous propose de construire un autre chemin de fer qui sera pour ainsi dire parallèle à l'Intercolonial et d'enlever du commerce à cet Intercolonial qui nous a déjà coûté tant d'argent. Ainsi, en faisant l'estimation de ce que nous coûtera approximativement le Grand-Tronc-Pacifique, il nous faut prendre en considération l'énorme perte qui sera subie par suite de la diminution du trafic de l'Intercolonial ; perte dont seul un expert en matière de chemin de fer pourrait se rendre compte, mais qui n'en portera pas moins sensiblement atteinte aux ressources de ce pays.

Maintenant, M. l'Orateur, le gouvernement me paraît s'être lancé dans cette entreprise tête baissée, c'est-à-dire avec peu ou point de réflexion. Le projet de construire un chemin de fer jusqu'au Pacifique ne fut mis en discussion qu'alors qu'on était sur le point de convoquer ce parlement pour la session actuelle, et la construction de la section de l'est ne fut prise en considération qu'alors que cette session était déjà avancée de trois mois. Le gouvernement n'a aucunement étudié ce projet, ainsi que le premier ministre l'a lui-même pour ainsi dire admis. On s'est lancé dans cette entreprise sans ordonner les levés topographiques nécessaires pour établir l'estimation approximative de ce que tout cela pourrait coûter, et sans soumettre à la Chambre les renseignements qui nous auraient permis de nous faire une idée approximative de ces dépenses. J'ai été quelque peu surpris d'entendre l'honorable député de Welland (M. German) déclarer que le gouvernement n'est pas lié à la construction de ce chemin, et qu'il va faire faire des travaux topographiques——

Une VOIX : Il recule.

M. ROCHE (Marquette): Oui, et l'honorable député de Welland est le premier membre de cette Chambre qui ait parlé en ce sens. Il nous dit que le gouvernement est obligé de prendre les renseignements nécessaires et de faire arpenter le pays avant de construire un seul mille de ce chemin de fer. Pourquoi n'en a-t-il pas agi ainsi avant de signer le contrat? Tout cela nous rappelle le chemin de fer du Yukon, alors qu'on signa un contrat dix jours avant la convocation du parlement, et qu'on s'exposa ainsi à encourir des dommages de $400,000. L'honorable gentleman déclare que le gouvernement n'est pas obligé de construire un seul mille de ce nouveau transcontinental, tant que les arpentages n'auront pas été faits.

Nous suggérons que le gouvernement retarde ces dépenses jusqu'à ce qu'il ait les renseignements nécessaires, au lieu de faire un plongeon dans les ténèbres comme il se propose de le faire. L'honorable député de Norfolk-nord admet que ce chemin de fer ne pourra jamais être une route pour le transport du grain. Que devient-il alors comme voie d'entier parcours jusqu'à la mer ? La section de l'ouest sera construite, et elle aura ses raccordements avec des voies américaines pour atteindre la mer. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc semble déjà pourvoir à cela, car je vois par les journaux qu'elle achète le Wis-

consin Central, qui deviendra une ligne de raccordement avec la division de l'ouest du Canada.

Or, les 1,800 milles de cette voie ferrée entre Moncton et Winnipeg ont été estimés au coût d'environ $30,000 par mille. Même à cette estimation très basse, cette ligne entraînera une dépense en argent de $54,000,000, qui devra être ajoutée à notre dette nationale déjà considérable.

Cela m'a amusé d'entendre le très honorable premier ministre donner comme l'une de ses raisons à l'appui de la construction de cette voie ferrée, qu'il est nécessaire de faire honneur à un engagement pris par un gouvernement conservateur il y a vingt ans. Le très honorable ministre n'avait pas besoin d'aller aussi loin pour chercher des engagements qui n'ont pas été remplis. Année par année, session par session, programme sur programme, principe sur principe, engagements sur engagements ont été soumis à son attention, engagements pris par lui-même comme chef du gouvernement et du parti libéral, et pris par ses collègues dans le gouvernement, principes et engagements qui ont été absolument répudiés ou abandonnés, et il lui faut remonter à vingt ans en arrière pour trouver un seul engagement qui n'ait pas été rempli par un gouvernement conservateur.

Sur cette question de dette et de dépense nationales, ne nous rappelons-nous pas le temps où le très honorable ministre voyageait avec le ministre du Commerce d'estrade en estrade, pleurant et gémissant sur la condition du Canada, et se lamentant sous prétexte que le peuple était pressuré, appauvri et n'était même pas capable de payer l'intérêt sur la dette nationale ? Et les dépenses de l'administration étaient si lourdes, disait-il, que s'il était au pouvoir, il les réduirait de $1,000,000, voire même de $4,000,000 par année. Il n'y a pas vingt ans que ces engagements ont été pris ; ils ont été pris il y a quelques années. Il n'est pas nécessaire qu'il remonte à vingt ans en arrière ; il n'a pas même besoin de remonter à six mois pour retrouver ses engagements violés. S'il veut revoir le discours du trône il y trouvera l'engagement formel qu'une commission serait nommée pour prendre en considération immédiate la question du transport. Quelle excuse les honorables membres de la droite ont-ils pu donner pour ne pas remplir cet engagement ? Pas un seul d'entre eux n'a tenté d'expliquer cela. Pourquoi remonter à vingt ans pour trouver un engagement violé, lorsqu'il y en a un, qui a été pris solennellement envers les représentants du parlement à l'ouverture de la session, et qui a eu le sort de tous les autres ?

Le ministre des Finances, dans son discours à ce sujet devant la Chambre, a tenté un tour de passe-passe. Il a fait venir un actuaire, et avec l'aide de son actuaire, il a assuré à la Chambre qu'il paierait pour ce chemin en prenant tout simplement $8,000,000 à même notre surplus et en le mettant de côté. Cette somme d'argent comptant, mise de côté durant un certain nombre d'années, devait couvrir tout le coût. Si l'honorable ministre voulait seulement faire venir le même actuaire et appliquer le même mode à la réduction de notre dette nationale, il rendrait au pays un service signalé et il ferait honneur à l'un des engagements de son parti. Il a là une excellente occasion d'adopter un splendide projet pour faire disparaître notre lourde dette nationale.

On ne saurait fournir une meilleure preuve que celle qui a été fournie par le présent débat pour démontrer que le très honorable premier ministre est beaucoup plus à l'aise lorsqu'il trace des tableaux oratoires ou lorsqu'il lance des fusées d'éloquence ayant pour but de réchauffer l'enthousiasme de ses partisans et de les faire entrer dans le rang, que lorsqu'il discute froidement et logiquement une question d'affaires. Un grand nombre de ses partisans sont au fond opposés à ce projet, et il y a quelques semaines ils exprimaient franchement leur opposition à cette mesure ; mais, sous l'influence de la discipline de parti, ils rentrent maintenant dans le rang et donnent leur appui à ce projet. On ne saurait exiger une meilleure preuve pour démontrer que le premier ministre est plus à l'aise lorsqu'il se livre à cette occupation qui ne lui convient que lorsqu'il entreprend de traiter une question d'affaires. Lorsque le très honorable premier ministre a déclaré que ces 1,800 milles de voie ferrée devaient être construits sans coûter un seul dollar au peuple, il a sans aucun doute excité l'enthousiasme de ses partisans. Mais d'où viendra l'argent ? Ce ne sont pas les gens du Grand-Tronc-Pacifique qui le fournissent, et les entrepreneurs ne sont pas philanthropes au point de construire le chemin par pur patriotisme. Au contraire, ils seront sans aucun doute obligés de calculer leurs prix de façon à ce que ceux-ci soient assez élevés pour que l'on puisse soutirer aux entrepreneurs des contributions au fonds électoral du gouvernement. Lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a demandé pourquoi le gouvernement se lançait subitement dans cette grande dépense sans avoir les renseignements nécessaires, il est possible que l'on eût pu lui répondre que les élections générales sont imminentes, et que le gouvernement n'ayant pas de programme avec lequel il puisse en appeler au peuple avec confiance, se sent obligé d'avoir recours à des moyens mystérieux et à des tours d'adresse dans lesquels il est passé maître. L'article 24 du contrat décrète que le gouvernement empruntera cet argent, se faisant autoriser à payer 3½ pour 100, et que lorsque le chemin sera construit, il le transmettra au chemin de fer Grand Tronc-Pacifique pour que cette compagnie l'exploite sur paiement de 3 pour 100 sur le coût, soit une perte de ½ pour 100. Durant

sept ans, la compagnie, après avoir pris possession du chemin, n'est pas obligée de payer un seul dollar de loyer. En estimant le coût à $30,000 par mille pour 1,800 milles, le gouvernement sera obligé de payer l'intérêt sur $54,000,000 à 3½ pour 100, ce qui s'élèvera à $13,230,000 pour 7 ans. En outre, il sera sans aucun doute appelé à payer l'intérêt durant trois autres années, si le Grand Tronc-Pacifique ne peut payer 3 pour 100 par an, ce qui entraînera une dépense additionnelle de $5,610,000. Puis, au bout de dix ans, la compagnie commence à payer le loyer à raison de 3 pour 100 pour le reste des cinquante ans ; et si le gouvernement était obligé de payer 3½ pour 100 cela équivaudrait à un paiement de la part du gouvernement de $1,890,000 par année, et seulement une recette de $1,620,000 par année, soit une perte de $270,000 par année, ce qui ferait une perte totale, de ce chef seulement, d $10,800,000. Mais ce n'est pas tout.

Le gouvernement est tenu de payer l'intérêt—et je prends l'estimation des dépenses faites par les honorables ministres eux-mêmes—durant le temps de la construction, et le temps de la construction sur cette partie de la ligne sera d'au moins huit ans. Ils allouent cinq ans pour la partie ouest, mais je crois que l'on constatera que dans cette partie difficile, où il faudra pétarder beaucoup de roches, pratiquer des coupes profondes et construire des ponts, 225 milles de construction par année seront une très bonne moyenne, ce qui donnera huit ans, et huit années d'intérêt sur la moitié du coût total de 1,800 milles ou sur $27,000,000 à 3½ pour 100 représenteront une dépense de $78,560,000 durant le cours de la construction. De plus, en vertu de l'article 16, le gouvernement est tenu de payer pour toutes les améliorations, réfections de structures, etc., durant l'espace de cinquante ans. Cela sera ajouté au coût de la construction mais cela n'en augmentera pas moins notre dette nationale. Puis il y a le marché indéfini au sujet du pont de Québec, lequel, d'après l'estimation du ministre des Finances, nous coûtera $2,000,000. Puis le gouvernement fournit tous les termini qui seront nécessaires à Québec, Winnipeg et Moncton. Nul ne saurait dire combien ils coûteront, mais ce sera un fort montant. En ce qui concerne la partie de la ligne à l'ouest de Winnipeg, le gouvernement entreprend de garantir les obligations jusqu'à concurrence de $13,000 par mille sur la section des prairies et de $30,000 par mille sur la section des montagnes. En estimant la section des prairies à 800 milles, cela entraînera un passif de $10,400,000 sur cette section, pour le principal et $312,000 pour l'intérêt et en estimant la section des montagnes à 600 milles, cela entraînera un passif de $18,000,000. Ceci implique un paiement d'intérêt sur la section de la montagne de $540,000 par année, soit durant les sept ans, $3,780,000.

M. ROCHE (Marquette).

Je dois dire que l'on doit excuser les simples membres de la Chambre des communes s'ils diffèrent quelque peu dans leur estimation de la distance et du coût, car on ne peut trouver deux ministres de la couronne qui soient d'accord sur ces deux points. Je prends la distance estimée par le premier ministre. Le ministre de la Justice estime que le parcours de la section des prairies sera de 1,200 milles, mais je calcule ce parcours à 800 milles. Le ministre de la Justice estime la section des montagnes à 480 milles, mais je l'estime à 600. De sorte que, à tout prendre, le ministre de la Justice fait une estimation du parcours considérablement plus longue que la mienne. 600 milles à $30,000 par mille reviendraient à $18,000,000, sur lesquels le gouvernement aura à payer l'intérêt à raison de $540,000 par année, soit en tout $3,780,000 pour les sept ans. Ceci est virtuellement une subvention. On a dit que le gouvernement ne donne ni concessions de terre ni subvention en argent. Il se peut que, dans la stricte acception du mot, il ne donne pas de concessions de terre, mais il donne le droit de passage sur tous les terrains de l'Etat pour les gares et pour les voies, et il donne en cadeau $3,780,000, ce qui est réellement une subvention, et pour un autre terme de trois ans, il s'oblige aussi de payer l'intérêt si la compagnie n'est pas en état de le faire, et je crois que vous constaterez que la compagnie saura tirer le plus grand parti possible de la convention. Ce sera encore $1,620,000 que le gouvernement aura à payer en prenant les obligations comme garantie. De sorte que, en prenant les chiffres des honorables ministres eux-mêmes, nous avons comme dépense totale :

Coût de la ligne de Moncton à Winnipeg	$54,000,000
Sept ans sans loyer, le gouvernement payant l'intérêt	13,230,000
Trois ans d'intérêt en sus, le gouvernement paye	5,670,000
Perte pendant 40 ans ½ pour cent (différence entre 3 et 3½)	10,800,000
Intérêt durant le temps de la construction soit huit ans	7,560,000
Total, partie du gouvernement	$91,260,000
Sept ans d'intérêt sur les obligations, section des montagnes	3,780,000
	$95,040,000

Mais remarquez, M. l'Orateur, que ceci ne comprend pas le passif relatif à la section des prairies, ni la section des montagnes, ni l'intérêt durant le temps de sa construction. Cela ne comprend pas non plus le coût des termini ni celui du pont de Québec. Cela ne comprend pas non plus les déficits futurs de l'Intercolonial. En tout, le coût dépassera de beaucoup $100,000,000, dette qui sera léguée à notre population qui devra la payer au bout d'un grand nombre d'années.

En ce qui concerne l'équipement de la ligne, je remarque que $20,000,000 sont mis

à part dans ce but, mais c'est un fait significatif que sur ce montant, $15,000,000 sont consacrés à l'équipement de la section ouest, et $5,000,000 seulement à l'équipement de la section de l'est. Cela semble indiquer que la compagnie même après que la ligne aura été construite, n'a pas sérieusement l'idée d'exploiter en grand la section de l'est, du moins cette partie de la ligne située à l'est des grands lacs. Le gouvernement n'a pas même stipulé qu'il aurait la faculté d'acheter la ligne appartenant à la compagnie à l'ouest de Winnipeg au bout de cinquante ans, de sorte que, après ce laps de temps, si le gouvernement désire exploiter toute la ligne comme chemin de fer de l'Etat d'un océan à l'autre, soit parce que la compagnie lui aura remis la ligne, soit parce qu'il sera à désirer dans l'intérêt du peuple, que le chemin soit exploité par l'Etat, il se trouvera avec une ligne dont le terminus occidental sera à Winnipeg et qui n'aura pas de voies d'alimentation.

Nous savons tous qu'il n'y a pas beaucoup de trafic qui prend son origine à Winnipeg pour se diriger vers l'est. Le trafic qui va à l'est à partir de Winnipeg prend son origine à l'ouest de cet endroit, et cette ligne se trouverait sans raccordements avec l'ouest. Il est vrai que le gouvernement est nanti du pouvoir d'expropriation, mais, ainsi que l'a démontré l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) il lui faudrait exproprier d'après la valeur du chemin, et après avoir pris en considération le montant de la capitalisation et non le montant d'argent que la compagnie aura placé dans cette entreprise. Je dis donc que le gouvernement devrait insérer dans cette convention une clause pour s'assurer le droit de reprendre le chemin en tout temps et de l'exploiter comme chemin de fer de l'Etat, en payant un certain montant.

On n'a nullement pourvu à la construction d'embranchements se raccordant à la partie du chemin appartenant au gouvernement. Il est vrai que la charte autorise la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à construire un embranchement jusqu'à Port-Arthur, un autre jusqu'à North-Bay et un autre jusqu'à Montréal, embranchement qu'elle peut construire ou ne pas construire. Le premier, dans tous les cas, sera absolument nécessaire si ce chemin doit transporter une quantité quelconque de grain. D'autres embranchements seront nécessaires pour atteindre les centres commerciaux d'Ontario et de Québec, à moins que ce chemin, faute de raccordements convenables avec l'est, ne doive être sérieusement entravé dans sa concurrence avec le Canadien du Pacifique et d'autres lignes en ce qui concerne le transport du grain.

En tant qu'il s'agit des droits de parcours, je crois qu'il a été démontré par des députés beaucoup plus au fait des questions de chemin de fer que je ne le suis moi-même, que l'exercice des droits de parcours, de la façon suggérée par les honorables membres de la droite sur tout ce réseau de plus de trois mille milles, ne sera pas praticable. Il n'y a pas la moindre similitude entre les droits de parcours prévus dans le projet suggéré par l'honorable chef de l'opposition et les droits de parcours prévus dans ce contrat. L'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) a virtuellement admis que c'est là une concession sans valeur, excepté en tant que cela pourrait servir de levier pour exercer une pression sur la compagnie afin d'en obtenir une réduction de prix ou autre chose. Je ne crois pas que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique craigne ce levier le moins du monde, puisqu'on lui dit d'avance que si le gouvernement exerçait ces droits, il le ferait à sa perte. Cela a été dit, et je ne crois pas que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit jamais effrayée par la menace de l'exercice de ces droits, ni qu'elle se prémunisse contre cela, lorsqu'elle sait d'avance que le chemin de fer Intercolonial ne peut les exercer qu'à sa perte.

Il y a quelques années, le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a dit aux gens de l'ouest que le gouvernement actuel, et lui-même en particulier—il ne s'oubliait pas—étaient à s'assurer des droits de parcours sur cette partie de la ligne du Canadian Northern alors en construction et que l'on appelait l'embranchement de la Rivière-à-la-Pluie, entre Winnipeg et Port-Arthur. Il disait que le gouvernement s'assurerait des droits de parcours et sauvegarderait les intérêts du peuple sur cette ligne, pour la raison même qu'il invoque en demandant au parlement de construire une nouvelle ligne, savoir : pour ouvrir au Grand-Tronc l'accès de la province du Manitoba. J'ai ici le compte rendu d'un discours prononcé par l'honorable ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) en décembre 1898. On lui avait offert un banquet à Boissevain, et le discours qu'il a prononcé à ce banquet est rapporté comme suit :

> Les premiers chemins de fer libres ont été construits par mon ami M. Greenway. Nul n'avait jamais entendu parler du droit de donner des permis de parcours sur d'autres lignes avant que M. Greenway l'eût inséré dans des chartes de chemin de fer au Manitoba. Le gouvernement fédéral a insisté pour que les mêmes conditions s'appliquent au chemin de fer du Nid-de-Corbeau, et la même condition a été imposée au chemin de fer South-eastern (chemin de fer Canadian Northern). Le gouvernement est résolu à assurer cette liberté de droits de parcours égaux dans toutes les chartes de chemin de fer octroyées à Ottawa.

Le même ministre, lorsque la question a été publiquement discutée, annonçait avec emphase son intention de démissionner si la même disposition relative aux droits de parcours, sur laquelle le gouvernement insistait lors du contrat du Pas du Nid-de-Corbeau, n'était pas assurée dans la charte de la Rivière-à-la-Pluie. Nous nous rappelons tous que M. Sifton, en réponse à une dépu-

tation du rapide de Saint-André, en décembre 1895, a soulevé la question du chemin de fer du sud-est de la Rivière-à-la-Pluie au lac Supérieur et a déclaré que le gouvernement prendrait des mesures pour préserver l'indépendance du chemin. Il a ajouté de plus—et cette déclaration a été applaudie—que le gouvernement prendrait la même précaution qu'il a prise en ce qui concerne le chemin de fer du Nid-de-Corbeau et se réserverait le droit d'accorder des droits de parcours sur le chemin à toute compagnie qui le désirerait, de sorte que, si le Grand Tronc désirait avoir accès au Manitoba et au Nord-Ouest, il pourrait avoir le privilège de mettre ses convois sur le chemin de fer de la Rivière-à-la-Pluie, et de les conduire directement jusqu'à l'ouest.

Si l'honorable ministre eût été fidèle à l'engagement qu'il a pris alors et s'il avait assuré ces droits de parcours, pourquoi se donner la peine de construire une autre ligne très dispendieuse à travers cette région afin d'obtenir le même pouvoir qu'il prétendait alors avoir obtenu en ce qui concerne le Canadian Northern? Pourquoi ne pas exercer ces droits de parcours? Je comprends cependant que les droits de parcours qu'il a obtenus sur le Canadian Northern sont sur une partie intermédiaire de ce chemin et n'affectent ni l'extrémité qui touche à Port-Arthur, ni l'extrémité qui touche à Winnipeg, ce qui les rend virtuellement sans valeur.

Le premier ministre a donné comme l'une de ses principales raisons pour la construction de cette ligne, la nécessité urgente, immédiate de soulager l'encombrement du blé dans l'ouest, et cependant, ce contrat ne pourvoit pas à la construction d'un seul embranchement au cœur même de la région congestionnée dans la province du Manitoba. De fait, nous ne savons pas où ce chemin passera. Il est vrai que le promoteur de la charte, en réponse à une question, a dit qu'il passerait au nord du Canadian Northern ; s'il en est ainsi, il n'ira pas du tout au centre des régions congestionnées ; de fait il ne s'en approchera pas. Il ouvrira une nouvelle région, mais, il ne soulagera pas la congestion. S'il est construit au sud de la ligne du Canadian Northern, alors il offrira cette mesure de soulagement que toute ligne-mère peut offrir dans une étendue limitée, de chaque côté de la ligne-mère: cependant, il n'aura pas encore d'embranchement au cœur de la région congestionnée. Lorsque nous considérons l'énorme somme d'argent qui sera dépensée pour ce chemin et le passif dont il chargera le pays, le moins que nous aurions pu espérer était que le gouvernement se serait assuré la réglementation des prix de transport ; mais il n'en a rien fait. Il aurait dû s'assurer le droit de fixer les prix de transport en réalité et pas seulement en théorie. Le droit de fixer les prix, ce droit tel qu'il apparaît dans ce projet ne va pas plus loin que celui que nous avons déjà en vertu de l'Acte des chemins de fer du Canada, et nous savons tous, par notre expérience du passé, jusqu'à quel point il est illusoire.

Mais, outre cela, à cause de l'énorme capitalisation de ce chemin, $45,000,000 sur la partie à l'ouest de Winnipeg ce qui, avec la faculté d'emprunt sur obligations, de $30,000 par mille sur la section des prairies et de $50,000 par mille sur la section des montagnes, dépassera $90,000,000, les charges fixes que le gouvernement devra payer avant qu'il puisse exercer le moindre contrôle sur les prix de transport seront si énormes que nous ne pouvons nous attendre à une réduction de prix avant un grand nombre d'années. Combien différente a été l'action du gouvernement manitobain depuis quelques années ! Le paiement de centaines de milles du Canadian Northern a été assuré par le gouvernement du Manitoba au moyen d'une garantie d'obligations à raison de $8,000 par mille.

Il est vrai que le gouvernement, à la dernière session, a porté cette garantie à $10,000 par mille, mais avec cette condition que $2,000 de cette somme devaient être appliqués à l'équipement du chemin à l'achat d'un matériel roulant plus considérable, afin de prévenir la répétition du blocus qui avait existé durant une année ou deux. Mais grâce au fait que les charges fixes sont si élevées sur cette ligne, le gouvernement a la haute main sur les prix de transport et il en a profité. L'an dernier, il a réduit le prix de 14 sous à 12 sous par cent livres. Voilà une réglementation efficace et sérieuse. Un décret de l'Exécutif a été adopté pour assurer une nouvelle réduction de 14 sous à 10 sous par 100 livres de Winnipeg à Port-Arthur, donnant le prix de 10 sous que M. Greenway, alors qu'il était premier ministre du Manitoba, se déclarait prêt à acheter au prix d'un million de dollars pris à même les deniers publics, et qui a été obtenu sans qu'il en coûte un seul dollar. En vertu de ce contrat, le gouvernement se fait autoriser à garantir les obligations jusqu'à concurrence de $13,000 par mille sur la ligne construite à travers la section des prairies, qui n'est pas plus difficile à construire, et en retour il n'obtient pas la moindre concession sous forme de réduction de prix.

Il a été démontré qu'une très faible proportion de notre grain exporté de l'ouest passe par la ligne de la rive nord, la ligne d'entier parcours du chemin de fer Canadien du Pacifique ; et, de l'avis d'hommes compétents en matière de chemins de fer, de marchands de grain très bien renseignés sur la question du transport, la ligne d'entier parcours en chemin de fer ne peut rivaliser avantageusement avec la route mixte. De sorte que, après que ce chemin de fer sera construit, nous constaterons que la majeure partie du grain passera encore par la route des lacs et des chemins de fer, de préférence au réseau de chemin de fer d'entier parcours ;

M. ROCHE (Marquette).

une très faible proportion seulement prendra la route du chemin de fer d'entier parcours après la fermeture de la navigation des lacs. Or, le prix moyen du transport du grain de Port-Arthur à Montréal par chemin de fer sur la ligne du Pacifique Canadien, a été de 12 sous par boisseau ; tandis que le prix moyen du transport par les lacs et par les voies ferrées a été de 7 sous par boisseau, accusant une différence de 5 sous en faveur de la route des lacs et des voies ferrées. Mais grâce à l'amélioration de ses voies fluviales, s'il reste encore assez d'argent pour les améliorer lorsque le chemin de fer sera construit, si la compagnie améliore ses rampes sur le chemin de fer à l'est de la baie Georgienne, et si elle rend possible la traction de convois plus longs, nous verrons cette différence de prix contre la route d'entier parcours par voie ferrée s'accentuer encore davantage. Je crois que cette compagnie a l'intention de construire l'embranchement à partir de Port-Arthur, dont la longueur sera d'environ 150 milles, et si elle fait cela, le grain prendra cette route et non la route d'entier parcours par voie ferrée, et une fois arrivé dans les élévateurs à Port-Arthur ou au Fort-William, le grain passe absolument hors du contrôle des gens du Grand-Tronc-Pacifique.

Ce contrat ne contient aucun article rendant cette compagnie responsable de la livraison du grain dans un port canadien, dès l'instant qu'il a été délivré aux élévateurs de Fort-William. Naturellement, le grain se cherchera un débouché, peut-être par voie du Grand Tronc à Wiarton, Midland et Sarnia, pour de là être transporté de la manière qui sera la plus avantageuse au Grand Tronc, c'est-à-dire à Portland, dans l'Etat du Maine, où, s'il faut en croire le ministre de l'Intérieur, on a déjà dépensé de 25 à 30 millions de dollars en aménagements terminaux. Le ministre de l'Intérieur a déclaré qu'après que ce chemin aura été construit, nous pourrons transporter le grain entièrement par chemin de fer, de Winnipeg à Saint-Jean, pour 11½ cents le boisseau. Si l'honorable député est sûr de ce qu'il avance, pourquoi n'ajoute-t-il pas un article obligeant la compagnie à ne pas demander des taux plus élevés, pour le parcours d'entier chemin de fer, qu'il n'en serait demandé pour un trajet par les lacs et chemins de fer ? Alors, il nous donnerait ainsi une preuve manifeste qu'il croit en ce qu'il dit, et il est aussi possible qu'une grande partie des objections qu'on soulève, du moins dans l'ouest, contre la construction de ce chemin, tomberaient d'elles-mêmes.

Maintenant, je ne suis pas seul à émettre l'avis que la route entièrement de terre ne sera jamais beaucoup utilisée pour le transport du grain. Je vais citer des extraits d'un journal, dont le ministre de l'Intérieur et ses amis ne sauraient prendre le moindre ombrage. Je ne vais pas essayer, ainsi que le ministre de l'Intérieur l'a fait, de laisser les membres de cette Chambre sous une fausse impression en leur faisant croire que le journal que je vais invoquer s'oppose à ce chemin de fer. L'honorable ministre nous a lu beaucoup d'extraits de journaux et de résolutions de chambres de commerce, en cherchant à créer l'impression que l'opinion était favorable à la construction de ce chemin de fer dans l'ouest. Si ce n'était par là ce qu'il avait en vue, son discours ne voulait rien dire. Ce journal est le " Free Press," de Winnipeg, l'organe du parti libéral. On considère aussi ce journal comme une sorte de machine automatique servant à enregistrer les décrets du ministre de l'Intérieur, quels qu'ils soient, et son concours est acquis d'avance à tout projet quelconque du gouvernement, car c'est avant tout un organe de parti. Il a, cependant, parfois, ses accès de franchise, et c'est dans un de ces accès qu'il a émis l'opinion suivante :

> Il est probable que ce nouveau chemin, une fois construit, va pouvoir amener une diminution des taux de transport du grain, de Winnipeg à la mer, en regard des taux du Pacifique Canadien entièrement par chemin de fer. Mais une baisse des taux, sur la route par lacs et chemin de fer, peut rendre le mode d'expédition entièrement par voie de terre aussi peu profitable dans dix ans qu'il l'est actuellement.

Voilà une admission importane, mais ce n'est pas un argument à invoquer contre ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. Ceux qui critiquent ce projet ne devront pas oublier qu'une ligne à partir de Port-Arthur est une partie essentielle de l'entreprise. Quand sir Charles Rivers-Wilson était à Winnipeg, la chambre de commerce lui offrit un banquet, et dans le discours qu'il prononça il parla de quelques-uns des services que le Grand-Tronc-Pacifique était destiné à rendre à l'ouest. Il appuya sur l'excellente route, par lacs et chemins de fer, que l'on aurait ainsi à l'automne pour le transport du grain. Il fit remarquer que le Grand-Tronc touche, sur plusieurs points, au littoral des lacs, comme à Sarnia, Goderich, Wiarton, Midland, et il alla jusqu'à prédire que le Grand Tronc, une fois en possession d'un chemin de fer parfaitement organisé, pourrait entreprendre de transporter toute la récolte de blé de l'ouest par voie des lacs. Puis l'article continue comme suit :

> Il est par conséquent plus que probable que la grande masse du grain de l'ouest continuera à prendre la voie des lacs, en dépit de ce nouveau chemin pour arriver aux ports de l'Atlantique.

Voilà l'argument invoqué par le " Free Pres " de Winnipeg. Cette route, M. l'Orateur, est donc évidemment destinée à emporter d'assaut des circonscriptions électorales plutôt qu'à transporter le grain du Nord-Ouest. Je pourrais aussi citer sir Wm Van Horne, mais on sait qu'on l'a déjà cité comme ayant dit que la voie de terre ne pouvait jamais espérer lutter avec la voie mixte, c'est-à-dire celle des lacs et des chemins de fer.

On a essayé d'amoindrir la portée de ces paroles de sir Wm Van Horne, en faisant remarquer qu'il est l'ex-président du Pacifique-Canadien, que ses intérêts sont identifiés avec

ce chemin de fer, et qu'il est naturellement hostile à toute entreprise rivale. Mais sir Wm Van Horne n'en est pas moins l'homme que le gouvernement a toujours considéré comme étant de beaucoup la plus grande autorité qui soit en matière de chemin de fer. On lui avait même demandé d'être président de la commission de transport, afin de tirer toute le parti possible de son expérience, et on s'était engagé d'avance à s'en tenir à l'avis exprimé par cette commission. Il est donc maintenant trop tard pour discuter l'autorité de sir Wm Van Horne en matière de transport. Mais je vois ici en cette Chambre un député d'une nature conciliante dont je vais citer l'opinion pour le plus grand avantage des membres de la droite. Ceux-ci ne sauraient avoir à cela, je crois, la moindre objection, car l'avis de ce député est de ceux qui méritent d'être pris en cosidération. Je ne veux pas, maintenant, essayer de faire croire que ce député est opposé à ce chemin, ou du moins qu'il votera contre ce projet, car je crois plutôt que son vote sera donné en faveur du gouvernement. Je lis dans le Star de Montréal du 6 juillet le récit d'une interview accordée par notre excellent ami de Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike), d'où je détache le passage suivant :

M. Bickerdike, député libéral de la division Saint-Laurent de Montréal, a dit samedi qu'il croyait que le gouvernement agirait sagement en faisant l'une de ces deux choses : prolonger l'Intercolonial de Montréal à l'océan Pacifique, ou laisser une corporation publique quelconque prendre charge de cette entreprise. Le gouvernement devrait posséder en propre la totalité de la ligne transcontinentale ; ou devrait se dessaisir de cette partie du chemin exploitée actuellement de l'océan Atlantique jusqu'à Montréal.

Je ne vois, a dit M. Bickerdike, aucune objection à partir, disons, à mi-chemin, et à aller de Moncton à Winnipeg, si c'est ce programme qu'on a actuellement en vue. Je préférerais voir le Grand-Tronc Pacifique ou une autre corporation publique en possession de toute la ligne. En un mot, cette route devrait être ou un chemin de fer d'Etat de l'Atlantique au Pacifique, ou bien le Grand-Tronc-Pacifique ou le Trans-Canada devrait la posséder et l'exploiter. Mais, dans tous les cas, ce dont on a le plus besoin dans le moment, ce sont des chemins de fer en nombre suffisant pour transporter le grain de l'ouest jusqu'au lac Supérieur, et des bateaux canadiens en nombre suffisant pour transporter le grain depuis le lac Supérieur jusqu'à la mer.

Je crois que c'est là un excellent conseil, et je regrette beaucoup que M. Bickerdike n'aît pas pu amener ses amis à le suivre. Je ne crois pas que l'honorable gentleman ait changé d'avis, bien qu'il soit possible que, par son vote, le pays s'imagine que ses opinions aient varié. L'honorable ministre de l'Intérieur a aussi cité une certaine personne dont l'opinion, assure-t-il, a une grande importance. Il s'agit de M. James H. Ashdown, de Winnipeg, qui est, comme chacun sait, l'un des hommes d'affaires les plus riches et les plus en vue de Winnipeg.

M. Ashdown était le candidat libéral à Marquette, hors de l'élection de 1896, et l'honorable ministre nous dit qu'il a donné sans réserve son appui à cette mesure. L'honorable ministre a une manière à lui de façonner les choses à sa fantaisie. Il a plus d'un tour dans son sac, et il faut le surveiller de près. J'ai pris la peine de comparer les déclarations de l'honorable ministre avec le récit même de l'interview accordé par M. Ashdown, et je vois en lisant le récit de cette interview que M. Ashdown a au contraire exprimé des réserves au sujet de ce projet. Il déclare explicitement dans le "Free Press", et cette interview a été publiée avant qu'on connût le projet du gouvernement, qu'il préfère de beaucoup la nationalisation du chemin de fer, mais que si cela n'est pas possible il est prêt à accepter le projet du Grand-Tronc-Pacifique. C'est certainement là exprimer des réserves, et je crois que quand M. Ashdown aura lu et médité le discours prononcé par l'honorable leader de l'opposition, il acceptera plutôt le projet exposé dans ce discours, bien qu'il soit fortement attaché au parti libéral. L'honorable ministre de l'Intérieur a cité des extraits de la "Tribune," de Winnipeg, et a cherché à créer l'impression que ce journal, qu'il affirme ironiquement être gagné à sa cause, est en faveur du projet du gouvernement. La "Tribune" n'est pas un journal conservateur, mais est plutôt une ancienne feuille libérale qui a fait faux bond aux libéraux pour cause de non-exécution des promesses faites par ce parti. Voici ce que je lis dans le numéro de ce journal du 7 août :

En achetant le Canada Atlantique, en utilisant la route des lacs, et en exerçant les pouvoirs que M. Sifton prétend que le gouvernement possède sur le chemin de la rivière La-Pluie, le problème de la question des transports pourrait être facilement et efficacement résolu, du moins pour ce qui est de l'entonnoir donnant accès à l'ouest. La construction des embranchements nécessaires suivrait alors rapidement dans l'ouest. Mais il n'y aurait ici aucune chance pour les exploiteurs, ni pour le rhéteurs aimant à se lancer dans de grandes joutes oratoires——

On voit ici où la "Tribune" veut en arriver.

——aucune chance, non plus, pour imposer de "hautes" qualités d'hommes d'Etat, aucune chance enfin pour blaguer à nouveau nos populations. La politique canadienne abonde en ressources inépuisables.

Cela ne paraît pas, certes, comme si la "Tribune" était en faveur du projet. Mais je vois que le "Free Press" de Winnipeg et d'autres journaux libéraux ont fait une cueillette de ce qu'ils considèrent être les fleurs de rhétorique de l'honorable gentleman, et qu'ils ont reproduit tout cela sous le titre de "Paroles remarquables." La "Tribune", de Winnipeg a rassemblé quelques paroles remarquables dont je vais maintenant infliger la lecture à cette Chambre :

Les journaux de parti publient des " paroles remarquables " tirées du grand discours de sir Wilfrid sur le projet du Grand-Tronc-Pacifique.

Voici quelques " paroles remarquables " que sir Wilfrid aurait pu prononcer au sujet du projet qui est sur le point d'être adopté.

C'est un grand événement qu'un autre chemin de fer transcontinental, dont chaque pouce est en terre canadienne. Nous avons l'intention d'en construire la moitié et d'en remettre la jouissance au Grand-Tronc-Pacifique pour cinquante ans, dont partie de ces cinquante ans pour rien, et le reste probablement à perte si l'argent augmente en valeur. Quant à l'autre moitié du chemin, nous en garantissons le coût de construction. Tous ces contrats vont donner à nos favoris de l'argent à remuer à la pelle. Remarquez bien que ce chemin est entièrement en terre canadienne. C'est là une nécessité commerciale en vue des prochaines élections. C'est en quelque sorte une corollaire de notre état de nation, pour le plus grand avantage des lanceurs d'affaires.

Voici le temps d'agir. Les élections ne sont pas loin. Nous avons le vent en poupe, nous et tous les politiciens et lanceurs d'affaires que nous traînons à notre remarque. C'est à nous d'en profiter. Il faut berner le plus possible les exportateurs de l'ouest et le troupeau de dupes que nous avons dans l'est. Si nous laissons passer cette occasion, nous nous en mordrons les doigts. Le public commence à se douter de quelque chose. Si nous laissons évanouir cette chance, notre vaisseau politique, dont on dit que le voyage s'annonce si bien, court grand risque de tourner au radeau de la Méduse. Et, alors, vous voyez d'ici la langue que vont tirer nos amis. Non, fasse le ciel qu'il ne soit pas déjà trop tard !

Nous ne pouvons pas attendre. Le temps n'attend pas, et les amis, les " boys' comme on dit, sont là qui nous aboient aux talons.

Nos prairies du Nord-Ouest, qui, de temps immémorial, ont été parcourues par des troupeaux de bisons, ou par des tribus sauvages d'Indiens, sont maintenant aux mains des lanceurs d'affaires. Si on nous laisse faire, ce sont eux qui seront les maîtres dans cinquante ans.

On ne se contentera pas d'ouvrir des territoires jusqu'ici inexploités et improductifs ; mais ce projet gigantesque va aussi ouvrir toutes grandes les portes de Trésor. Ce sera, en somme, un énorme trou à la lune dont souffriront nos pauvres serfs, les colons, que nous livrons pieds et poings liés pendant cinquante ans.

Le total que devra payer le gouvernement pour la construction de la ligne entière, de Moncton à l'océan Pacifique, est une chose que j'ignore complètement. Nous n'avons aucun rapport là-dessus, mais je compte bien que ce sera moins que $150,000,000. Les gens du Grand-Tronc-Pacifique nous promettent qu'ils nous demanderont le meilleur marché possible, afin d'être à la hauteur de la grande et progressive époque dans laquelle nous vivons. Non, mais sommes-nous heureux de vivre en un pareil âge d'or !

Ce chemin de fer va ouvrir des territoires jusqu'ici inexploités et improductifs, et va tenir des milliers de cultivateurs grincheux occupés à payer leurs péages, de sorte qu'on ne nous rebattra plus autant les oreilles avec la réduction du tarif, la réforme du Sénat, la réforme de l'administration et autres blagues de ce genre.

Ce projet va nous affranchir de toutes servitudes, pendant 50 ans, excepté de l'asservissement aux chemins de fer. Il n'a pas encore été question, cependant, de taxer l'air que nous respirons.

Ce nouveau chemin de fer va être un autre chaînon de la chaîne qui lie le producteur aux taux élevés de transport.

Tous ceux qui ont le cœur à la bonne place, et qui sont encore à l'âge du biberon, pourront vivre assez longtemps pour voir le jour où ce pays possèdera en propre tous ses chemins de fer.

Nous considérons ce projet comme un joli truc imaginé pour blaguer ceux qui demandent depuis si longtemps des taux de transport moins élevés. Les chemins de fer existant déjà n'ont pas besoin d'en ressentir aucune alarme, car nous lions la compagnie de telle manière qu'elle ne pourra pas abaisser son tarif. Ce qu'il y a de plus plaisant, c'est que nous avons été tout près de ne pas construire un embranchement pour nous raccorder avec les lacs, mais cet oubli, parait-il, va être maintenant réparé.

Voilà certes des paroles remarquables. Je n'imagine pas, après avoir lu ce journal, qu'on puisse considérer que cette feuille désire follement voir se réaliser le projet du gouvernement. Mais si je voulais ennuyer la Chambre de longs extraits de journaux, ainsi que l'a fait l'honorable ministre de l'Intérieur, je pourrais choisir ces extraits non pas dans des journaux conservateurs, mais plutôt dans des journaux comme le Witness, de Montréal, qui appuie ce gouvernement ; le Journal, d'Ottawa, journal indépendant ayant de fortes tendances libérales ; le Telegraph, de Saint-Jean, autre journal libéral ; l'Advance, de Chatham, N.-B., encore un autre journal libéral ; le Forest Free Press, publiée par M. H. J. Pettypiece, député libéral de Lambton à la législature locale. Tous ces journaux, et plusieurs autres, n'ont pas de termes assez vifs pour dénoncer la politique du gouvernement. Je remarque aussi que l'honorable ministre de l'Intérieur a déclaré que l'Association des producteurs de grain du Nord-Ouest était en faveur de ce projet, ou du moins c'est là l'impression qu'il a cherché à créer. Mais l'honorable ministre n'avait évidemment pas reçu alors une certaine résolution votée par l'Association des producteurs de grain du Manitoba à sa dernière assemblée. Cette association s'est réunie en convention les 5 et 6 août dernier et a voté la résolution suivante, proposée par M. Scallion, de Virden, et secondée par M. Robinson, d'Elva, qui ne sont ni l'un ni l'autre des conservateurs, mais bien plutôt des cultivateurs faisant partie d'une association non politique. Cette résolution se lit comme suit :

M. Scallion, de Virden, propose, secondé par M. W. A. Robinson, de Elva :

Attendu que le parlement du Canada et les diverses législatures provinciales ont accordé, sous le titre "Aide aux chemins de fer", des subventions en argent, des concessions de terres, des garanties d'obligations, des exemptions de taxes et d'autres redevances, dont la valeur totale, excepté pour les chemins de fer dans l'ouest du Canada, a représenté plus que le coût de construction de ces chemins ainsi subventionnés ;

Attendu qu'il est évident que ces énormes subventions n'ont pas été employées à la construction et à l'outillage de ces chemins de fer, car le passif de ces compagnies, en capital et obligations, dépasse de beaucoup le prix de revient de ces chemins de fer ;

Attendu que, malgré ces énormes subventions, et les frais excessifs de transport prélevés par ces chemins de fer sur le trafic des territoires qu'ils doivent desservir, afin de payer l'intérêt et les dividendes sur l'excédent de capitalisation, ces chemins de fer se sont trouvés dans l'impossibilité de faire face aux besoins de ce pays, d'où des pertes et ennuis de toute sorte pour nos populations, qui ont été forcées de se plier à un état de choses absolument exaspérant et au plus haut point désavantageux pour le progrès et la prospérité de l'ouest ;

Attendu que le gouvernement du Canada peut construire et outiller nos chemins de fer à bien meilleur marché que ne pourrait le faire une compagnie quelconque ;

Attendu, enfin, que la seule solution du problème des transports est que l'Etat possède et contrôle son propre réseau de chemins de fer, dont les tarifs seraient établis de façon à payer les frais d'exploitation et l'intérêt sur les bons émis par le gouvernement pour faire face aux frais de construction et d'outillage, ce qui mettrait fin aux taux exorbitants actuellement prélevés afin de payer des dividendes sur les millions de dollars d'actions surélevées émises dans l'intérêt des lanceurs d'affaires ;

Il est résolu que l'Association des producteurs de grain du Mantioba, réunie en convention, prie humblement le gouvernement du Canada qu'au lieu de donner suite au projet du Grand-Tronc-Pacifique, il construise, outille et exploite, dans l'intérêt public, telles lignes de chemins de fer dont le pays pourra de temps à autre ressentir le besoin.

Voilà l'opinion d'une association de cultivateurs, tant libéraux que conservateurs, et qui se sont réunis en convention depuis que ce projet du gouvernement nous a été soumis. On voit donc là que ces cultivateurs sont loin d'appuyer ce projet.

L'honorable leader de l'opposition a démontré qu'il possède toutes les qualités d'un véritable homme d'Etat. Loin d'opérer un mouvement de retraite vers ses retranchements, ou de se croiser les bras en disant qu'il serait toujours temps d'agir quand on le lui demanderait—ainsi qu'un certain chef de parti l'a déjà fait en une occasion mémorable—le chef de l'opposition, fidèle aux instincts et aux traditions du grand parti dont il est devenu le leader très honoré et en tous points digne de ses illustres prédécesseurs, a courageusement et hardiment proposé une alternative pour le plus grand intérêt de la population du Canada.

Cette politique a déjà été exposée en cette Chambre bien mieux que je ne pourrais le faire. Il s'agit, en somme, de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, soit en achetant le Canada-Atlantique, ou, si l'intérêt du pays le demande, en construisant une ligne indépendante. Il s'agit de raccorder cette ligne, par un embranchement partant de Scotia Junction, avec la ville de Sudbury, sur la voie principale du Canadadien du Pacifique, ce qui demanderait la construction d'un chemin de fer de 100 à 120 milles. Il s'agit de nationaliser ou d'acquérir par voie de bail cette partie du Canadien du Pacifique qui va de Sudbury à Fort-William, et de confier ce chemin de fer à une commission indépendante qui accorderait les mêmes droits de route au Canadien du Pacifique, au Canadian Northern, au Grand Tronc et à l'Intercolonial. Quant à la ligne s'étendant de Fort-William à Winnipeg, le leader de l'opposition propose de lui venir en aide en abaissant ses pentes et doublant sa vie, ce qui augmenterait d'autant ses facilités de trafic, et là aussi il accorderait les mêmes droits de route à d'autres chemins de fer et le gouvernement aurait le contrôle absolu des taux. Que peut bien signifier tout cela? Cela signifie que la première nécessité dont a parlé le premier ministre, c'est-à-dire celle d'avoir un autre chemin de fer en ces régions, surtout le Grand Tronc, se trouverait chose accomplie d'ici six mois, au lieu que, en s'en tenant au projet du gouvernement, cela prendrait au moins cinq bonnes années. Avec le projet du leader de l'oppositions, uos verrions ces autres chemins de fer arriver à Winnipeg d'ici six mois. L'Intercolonial y arriverait aussi d'ici un an, ou du moins dès que ce petit tronçon aurait été construit, et l'Intercolonial pourrait ensuite être prolongé de façon à arriver au contrôle absolu des taux dans l'ouest. Pour ce qui est de la ligne à l'ouest de Winnipeg, le leader de l'opposition a proposé que, dans le cas où le Grand-Tronc-Pacifique désirerait passer au nord du Canadian Northern, à travers un pays très peu peuplé, on vînt l'aider en garantissant ses obligations. Mais dans le cas où le Grand-Tronc-Pacifique déciderait plutôt de passer au sud du Canadian Northern, à travers un district bien peuplé, alors il faudrait le laisser se tirer d'affaire tout seul, parce que dans ce cas-là il se trouverait à avoir du trafic dès le premier jour où le chemin fonctionnerait. Quant à la section des montagnes, le leader de l'opposition suggère—bien qu'il ne demande pas la construction immédiate de cette section, ainsi que l'affirme le député de Welland—qu'elle soit construite par le Grand-Tronc-Pacifique ou le Canadian Northern—et de plus qu'on n'aide qu'un seul de ces chemins de fer, car tous deux auront accès à cette section des montagnes. Faute d'un arrangement de ce genre, le gouvernement construirait lui-même cette ligne, en accordant les mêmes droits de route au Grand-Tronc-Pacifique et au Canadian Northern pour arriver jusqu'à la côte. En outre, le leader de l'opposition prend toutes les dispositions nécessaires pour l'amélioration de nos ports sur la baie Georgienne, et des ports de Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean, en outillant ces ports comme têtes de lignes de la façon la pls moderne, et en les mettant en mesure de lutter avec les ports des Etats-Unis. Et malgré tous les chiffres que nous ont présentés les hono-

M. ROCHE (Marquette).

rables députés de la droite—on voit qu'ils n'ont pas ici fait appel à leur actuaire pour estimer le coût probable du projet conservateur—tout ce que propose le leader de l'opposition, ainsi que l'a prouvé aujourd'hui l'honorable député de Bothwell, peut être réalisé pour moins de la moitié de l'argent que coûterait le projet du gouvernement. Et, ce qui est encore plus important, ce projet du leader de l'opposition se trouve être adapté aux besoins de notre population, ce dont on ne saurait dire autant du projet du gouvernement.

Voici quelles sont, en résumé, mes objections contre ce projet du gouvernement. Je m'y oppose à cause de l'énorme dépense d'argent que cela va entraîner, ce qui va grossir d'autant notre dette publique. Je m'y oppose parce qu'on n'a pas pourvu à la réduction des taux. Je m'y oppose, parce qu'on ne saurait espérer que ce chemin puisse jamais lutter avec la voie des lacs et chemins de fer, et qu'on ne pourra jamais en faire une route pour le transport du grain. Je m'y oppose parce que, quand le gouvernement aura construit ces 1,800 milles de chemin de fer, il laissera exploiter ce chemin par le Grand Tronc durant 50 ans, perpétuant ainsi le régime dont on a eu tant à se plaindre à venir jusqu'aujourd'hui.

Je pourrais ainsi continuer à énumérer bien d'autres objections sérieuses. Si le gouvernement doit construire la section de l'est, à travers la partie la plus septentrionale du pays, c'est-à-dire à travers une région où le trafic sera nul ou insignifiant, nous nous demandons pourquoi il ne construirait pas plutôt la partie qui traversera la région des prairies, où le trafic va être considérable et immédiatement rémunérateur. Ce chemin de fer, M. l'Orateur, devrait être entièrement un chemin de fer d'Etat, ou, faute de cela, un chemin de fer appartenant entièrement à une compagnie, mais avec toute la protection possible pour les intérêts du pays.

Toute cette affaire a été conçue avec hâte, et en ayant en vue des exigences politiques. Le public va en souffrir, et le gouvernement qui a imaginé tout cela est en train de sceller son arrêt de mort, car enfin la patience du public a des bornes. Et alors, M. l'Orateur, sur les ruines de ce gouvernement s'élèvera un gouvernement conservateur, c'est-à-dire un véritable gouvernement d'hommes d'Etat, qui prouvera qu'il faut, comme par le passé, résoudre les questions sur lesquelles repose la grandeur du Canada. Je demande au gouvernement d'accepter le défi que plusieurs honorables députés de la gauche leur ont lancé, et de permettre au grand public d'exprimer ce qu'il pense de tout cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : M. l'Orateur, il y a dans les arguments présentés par les orateurs de l'autre côté de la Chambre des variantes qui donnent un certain charme à leurs discours. Comme l'un d'eux l'a fait remarquer très à propos, ce sont des franc-tireurs, chacun peut faire valoir ses idées comme il l'entend, d'où il suit qu'il y a autant d'opinions sur la proposition du gouvernement et même sur celle du chef de l'opposition qu'il y a d'orateurs de l'autre côté de la Chambre. Nous venons d'entendre l'interpellation donnée par le député de Marquette (M. Roche) à la proposition du chef de l'opposition, qui est toute différente de celle de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy). Les opinions de ces députés ne s'accordent pas entre elles, et ni l'une ni l'autre ne s'accorde avec celle du chef de l'opposition. Si j'en juge par les remarques de l'honorable député (M. Roche), celui-ci n'est pas tout à fait favorable au projet du gouvernement, bien qu'il vienne du Nord-Ouest.

Ces observations me portent à croire qu'il est également opposé au projet du chef de l'opposition. Je puis en dire autant de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) lequel, si on en juge par les opinions qu'il a émises, est également opposé à la proposition de l'honorable chef de l'opposition. La situation a subi un changement depuis que cette question a été élucidée au parlement le 30 juillet dernier, par le premier ministre du Canada. A cette occasion, après l'exposition du cas, l'honorable chef de l'opposition se leva, et tout en confessant qu'il n'avait aucune connaissance du projet et se sentait incapable de le comprendre, il trouva cependant le moyen de manifester contre ce projet une hostilité très prononcée. Il passe une heure à l'assaillir et à le condamner. En laissant échapper à plusieurs reprises l'aveu qu'il ignorait la nature du contrat, bien que le gouvernement lui eût donné plusieurs mois de temps pour l'étudier, l'honorable chef de l'opposition en un instant, sans connaître le projet, se sentait capable de le condamner. Il s'aperçut de sa faute dans la suite. Il nous reprocha d'avoir préparé notre projet avec trop de précipitation, lorsque tout le monde sait qu'il a occupé l'attention du gouvernement et du pays pendant la meilleure partie de l'année. Il n'aimait pas à nous voir entreprendre la construction du chemin de fer et se fâchait tout rouge de ce qu'il appelle la précipitation avec laquelle nous avons agi. Au lieu de suspendre son jugement, il aimait mieux écouter les rumeurs du dehors, et dix-huit jours plus tard il arriva avec un projet de son cru. Ce que je ne puis m'empêcher d'admirer, M. l'Orateur, c'est que l'honorable chef de l'opposition, dans un espace de dix-huit jours seulement, ait pu réussir sans le secours de personne, si ce n'est peut-être le la Compagnie du Pacifique-Canadien, à préparer et à soumettre au parlement un projet aussi colossal que celui qui occupe notre attention dans le moment. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) ne mit pas de temps à s'apercevoir de l'erreur de l'honorable député. L'honorable chef de l'opposition a élaboré un projet que tout le monde, après examen attentif, prendra pour une chimère, se rangeant en

cela de l'avis même de l'ancien ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair). Les hommes d'affaires, après s'être rendu compte du projet élaboré par l'honorable chef de l'opposition, ont intimé à celle-ci la nécessité de sortir au plus tôt de la fausse position dans laquelle elle avait été placée par son chef. Et voilà pourquoi l'honorable député de Bothwell croit de son devoir d'interpréter à sa manière le sens de la propositon de son chef.

Il y a à peine trois semaines, aux yeux de l'opposition, le projet du gouvernement de construire un chemin de fer entre l'ancien Canada et le nouveau Canada était mauvais —il ne fallait pas de chemin de fer. Dix-huit jours après, l'honorable chef de l'opposition disait qu'il fallait construire deux chemins de fer transcontinentaux. Aujourd'hui l'honorable député de Bothwell dit que le projet du chef de l'opposition comporte la construction d'un chemin de fer entre Montréal et Winnipeg, et rien de plus. Peu après, l'honorable député de Marquette (M. Roche) se lève et dit que le projet de l'honorable chef de l'opposition est plus vaste que celui dont le député de Bothwell a fait le tableau. C'est un projet de construction d'un chemin de fer jusqu'à Winnipeg, à ce que dit le député de Bothwell. Mais ce projet comprend autre chose. Il comprend de l'aide au Grand Tronc pour construire un chemin de fer jusqu'aux montagnes et probablement à travers les montagnes jusqu'à la côte. Le député de Marquette a eu la franchise d'admettre qu'il comprenait certaines entreprises qui s'étendaient dans d'autres directions. Il se rapprochait beaucoup plus du projet que l'honorable député de Bothwell. Il était aussi plus téméraire, cependant je suis d'avis que ses amis du Nord-Ouest qui souffrent le plus du manque de voies de communication et qui tiennent à la construction de la ligne proposée par le gouvernment, seront d'opinion qu'il n'a pas entièrement prévu les besoins du grand Nord-Ouest.

Je me permettrai donc de repasser ce projet tel que je le comprends, avec les différences d'interprétation auxquelles il a donné lieu entre ces messieurs et le chef de l'opposition ; et, si on me contredit, j'essaierai de me justifier en référent aux paroles de l'honorable chef de l'oppostion lui-même. Il est probable que ces paroles seront considérées jusqu'à un certain point comme sa signification véritable.

Cependant, avant d'entamer ce sujet, je veux toucher à une couple de points invoqués par l'honorable député de Marquette. En cherchant à calculer le prix de l'entreprise proposée par le gouvernement il nous disait que nous perdrions un demi pour cent pendant la durée du bail, étant la différence entre le taux auquel on emprunterait l'argent et le taux payé par la compagnie pour le loyer de la division est ; quand tout le monde sait que si nous avons l'autorisation de payer jusqu'à 3½ pour cent sur le capital emprunté, nous ne payerons cependant pas plus que le prix du marché.

M. BROCK : Probablement 4 pour cent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami peut avoir raison, mais depuis que le parti libéral est au pouvoir, le Canada n'a jamais été obligé de payer 4 pour 100 ; il y a eu un temps où nous avions à payer 4 pour 100 ; c'était lorsque les amis de l'honorable député avaient les finances en main, et que le pays était encore dans l'état de stagnation et de dépression où ils l'avaient mis. S'ils étaient au pouvoir nous paierions encore 4 pour cent ; mais grâce à l'intelligence du peuple du Canada, celui-ci a appelé aux affaires un gouvernement compétent et c'est pourquoi nous ne payons plus 4 pour cent. Nous ne perdrons rien sur la différence entre l'intérêt payé sur l'emprunt et l'intérêt que nous recevrons de la compagnie ; de sorte que le demi pour cent qui, dans l'esprit de l'honorable député, monte à des millions, se dissipera comme un rêve de son imagination.

Il prétend que le contrat nous obligerait de dépenser de forts montants pour l'amélioration du chemin entre Moncton et Winnipeg. Je crains que l'honorable député, comme son chef, n'ait discouru sans lire son contrat. Le contrat n'oblige pas le gouvernement de dépenser un sou pour améliorer la ligne après qu'elle est construite. Si quelqu'un dit cela, il se trompe. L'honorable chef de l'opposition, qui est un homme de loi, n'aurait pas manqué de faire ressortir cette anomalie si elle existait.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à demander à l'honorable ministre en quoi j'ai mal interprété le contrat ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas fait allusion à l'honorable chef de l'opposition.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a un instant l'honorable ministre a dit que le député de Marquette, comme son chef, n'avait pas lu le contrat. En quoi ai-je donné quelque preuve de cela ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le 30 juillet l'honorable chef de l'opposition expliquera qu'il n'avait pas vu le contrat, mais il parlait contre la mesure ; et l'honorable député de Marquette aujourd'hui prétend que le contrat, dans une de ses clauses, contient certaines choses dont je nie l'existence. Il dit que le contrat oblige le gouvernement, pendant la durée du bail, de dépenser de temps en temps du capital sur des améliorations. Or, la section 16 se lit comme suit :

Advenant le cas où le gouvernement, après le parachèvement de ladite section de l'Est et la prise de possession d'icelle par la compagnie aux termes du bail qui lui en aura été consenti ou à toute époque ultérieure pendant la durée dudit bail, jugerait nécessaire de faire

quelque dépense pour améliorer ladite division, remplacer les constructions par d'autres plus modernes, ou pour d'autres fins imputables au compte du capital pour les améliorations et non comprises dans la catégorie des frais généraux et mises à la charge de la compagnie, le gouvernement pourra faire ces dépenses.

Et les montants, si de telles dépenses ont lieu, seront portés au compte du capital et porteront intérêt. Si nous aimons à placer de l'argent en améliorations nous en soumettrons les plans à notre locataire, la compagnie ; et si elle y consent, nous pourrons faire les améliorations, puis elle sera tenue d'en payer le loyer ou l'intérêt, ce qui revient au même. Mais si le gouvernement le préfère, il n'est pas tenu de faire ces dépenses. Donc, mon honorable ami de Marquette (M. Roche), en élevant un grand échafaudage de dépenses au compte du capital, et en se servant de ce moyen pour trouver matière à critiquer, a montré qu'il a parcouru le contrat d'une manière distraite et n'en a pas saisi le véritable sens. Son affirmation est à peu après aussi exacte que celle du député junior de Toronto-ouest (M. Osler), qui estime que la division de l'est seule ne coûtera pas moins de $560,000,000 au peuple du Canada. Je ne suis pas surpris de ce que nos adversaires répudient, comme ils l'ont déjà fait, l'estimation de leur grand financier. Même le député de Bothwell (M. Clancy) se contentait, pour la division de l'est d'une estimation de $112,000,000, pendant que son chef financier la porte à $560,000,000. Je ne serais pas surpris si nos honorables amis de l'autre côté, après avoir été mieux renseignés par la suite de cette discussion, descendaient graduellement à l'estimation réelle.

Comme il ne vaut guère la peine de discuter des chiffres donnés à la légère, je me bornerai au texte fourni par le chef de l'opposition. Nous avons deux politiques devant la Chambre. Au début il n'y avait qu'une proposition. C'était simplement la question de savoir s'il fallait ou non un chemin de fer transcontinental.

L'opposition répondit par la négative et le problème se posait comme suit : Faut-il un chemin de fer ou n'en faut-il pas ? Voilà l'état de la question le 23 juillet, mais tout cela est changé et tout le monde paraît aujourd'hui d'accord qu'il nous faut un chemin de fer et que nous devons le construire sans délai. La seule question est de savoir si cela doit être le chemin de fer proposé par le gouvernement ou celui proposé par le chef de l'opposition. Il nons incombe d'examiner lequel des deux a le plus de mérite. Le nôtre est très modeste. Il fut un temps où on l'attaquait comme étant de grande envergure, mais comparé à celui du chef de l'opposition, ses dimensions se trouvent considérablement réduites. Il se borne à la construction d'un chemin de fer de Moncton à l'océan Pacifique en passant par Québec, dont une partie sera exploitée par une compagnie et qui ne coûtera au peuple du Canada que la somme de $13,000,000.

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'opposition est tellement accoutumée aux gros chiffres qu'elle ne peut pas comprendre les petits. Son chef financier lui a donné une évaluation tellement haute, $560,000,000, qu'elle aurait honte d'un chiffre modéré. Et après avoir constaté qu'elle avait commis une grande faute en combattant notre projet méritoire et pratique, quoique modeste, elle s'est mise à l'œuvre pour mettre au jour un projet de son acabit. Le nôtre est si bien connu qu'il est superflu de s'étendre sur les détails. Mais que propose le chef de l'opposition ? Le député de Marquette nous informe que son chef a déployé le génie d'un homme d'Etat, capable de créer de grandes choses. Je souhaite la bienvenue à tout homme politique qui fait son entrée au parlement avec cette éminente qualité, car il nous faut au Canada des hommes de cette trempe. S'il possède le génie créateur d'un homme d'Etat, il doit nous en donner la preuve dans le projet dont il est l'auteur. Il ne lui a fallu que dix-huit jours pour mettre au monde ce projet, et certainement un homme qui, en dix-huit jours peut tirer du néant un projet aussi vaste, fait preuve de génie. Quel est ce projet ? En premier lieu, de créer une ligne directe de Montréal à l'océan Pacifique en achetant d'anciennes lignes et en en construisant de nouvelles. La première partie de la ligne de Montréal à Winnipeg sera un chemin de fer du gouvernement. La section intermédiaire jusqu'aux montagnes appartiendra à une compagnie, et la section des montagnes sera peut-être un chemin de fer du gouvernement. On nous a reproché de faire du mélange, d'établir une ligne qui ne serait ni chair ni poisson ; on a dit que le gouvernement serait le propriétaire d'une partie de la ligne et que néanmoins elle serait exploitée sur toute sa longueur d'un océan à l'autre, par une compagnie. Cela ne donnait pas satisfaction à ces messieurs. Cependant, en dépit de cette critique, ils proposent que le gouvernement construise et exploite une ligne jusqu'à Winnipeg, qu'une compagnie construise et exploite une ligne jusqu'aux montagnes, et que le gouvernement construise et exploite une ligne depuis les montagnes jusqu'à la mer.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre ne représente pas ma proposition fidèlement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je me crois en état de prouver par les paroles mêmes de mon honorable contradicteur l'exactitude de mes paroles. Son discours du 18 août, tel que rapporté dans le "Hansard," implique le projet suivant : Premièrement, la construction d'un chemin de fer de Montréal au Coteau. Secondement, l'achat du Canada-Atlantique depuis le Coteau jusqu'à Depot Harbour, soit une longueur de 342 milles ; et si ce chemin de fer ne peut pas s'acheter, d'en construire un à

côté. Il n'a pas dit qu'il fallait suivre une direction parallèle, mais il devait aboutir à Depot Harbour, d'après l'interprétation même du député de Bothwell, qui disait que la politique du chef de l'opposition était d'acheter le Canada-Atlantique de Montréal à Depot-Harbour ou de construire une autre ligne qui le longerait jusqu'à Depot Harbour. L'orateur ne s'est pas servi du mot " longer " (parallel), mais le chemin devait partir du même point et aboutir au même point. D'où il faut conclure que cette opération est condamnable dans une partie du pays, et très désirable dans une autre. Le projet du chef de l'opposition était de construire un chemin de fer de Montréal au Coteau, d'acheter le Canada-Atlantique entre le Coteau et Depot-Harbour, et de construire ensuite une ligne de Depot-Harbour à Sudbury.

M. BELL : Pardon, à Scotia Junction.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas là, c'est à Sudbury. En tout cas c'est ce qu'il a dit dans son discours; voici ces propres paroles :

Si nous acquérions le chemin de fer du Canada-Atlantique, nous pourrions construire une ligne en partant de cet endroit pour rejoindre le Canadien du Pacifique à Sudbury ou près de là.

Je me base sur les paroles mêmes de l'honorable député, et s'il y a une autre proposition, qu'on nous la fasse connaître. A Sudbury, au lieu de se diriger vers l'ouest, il propose de retourner un peu sur ses pas, d'aller vers l'ouest et d'acheter le Canadien du Pacifique de North-Bay à Fort-William. Et il propose de dépenser des sommes considérables pour mettre la ligne entre North-Bay et Fort-William en état de faire le travail requis. Ensuite il propose de s'assurer la haute main sur le Canadien du Pacifique et le Canadian Northern depuis Fort-William jusqu'à Winnipeg, d'aider le Grand Tronc à construire une ligne de Winnipeg à Edmonton et d'en faire construire une par le gouvernement à partir d'Edmonton ou d'un point voisin de cet endroit jusqu'à la côte du Pacifique, à moins que les deux compagnies ne consentent à la construire en commun. Voilà comment il se rend à la côte du Pacifique ; puis il retourne vers l'est.

Il a entendu une voix de l'est condamnant son opposition au projet du gouvernement de faire un chemin de fer entre Moncton et Winnipeg, et il tire les plans d'une seconde ligne transcontinentale. Il propose de construire de Moncton à Lévis—pratiquement à Québec, puisque Québec se trouve vis-à-vis de Lévis sur la rive opposée du fleuve—puis d'étendre l'Intercolonial de Québec à Winnipeg et de construire un chemin de fer de Winnipeg à la côte. Cela n'est pas assez, la mer n'a pas été conquise. En premier lieu, il veut acquérir et exploiter un chemin de fer de Montréal à la côte du Pacifique, et il propose d'envahir les lacs intérieurs, d'acheter la flotte de la compagnie dite Canada Atlantic Transit Company et de se livrer au tranport du grain dans nos eaux intérieures. Il veut outiller complètement les ports de la baie Georgienne, outiller parfaitement nos voies de communication par eau, outiller parfaitement la voie du Saint-Laurent, outiller parfaitement nos ports du littoral de l'Atlantique, abolir au besoin les droits de port sur la côte de l'Atlantique et la baie Georgienne, améliorer le port de Port-Colborne, exploiter le port de Montréal, faire de Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean, des ports nationaux libres, et pourvoir, à un prix nominal, à l'emmagasinage du contenu de 100,000 greniers. Voilà le projet de l'honorable député tel qu'exposé dans le " Hansard," et j'en discuterai les détails après huit heures.

Il est six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A six heures, je m'étais efforcé de mettre en parallèle les deux propositions telles que je les comprends. Je ne crois pas qu'en ce moment la question est de savoir si un nouveau chemin de fer transcontinental est nécessaire ; ce point paraît avoir été concédé par le chef de l'opposition. Seulement, au lieu d'accepter notre projet, il en propose un autre comprenant en réalité deux chemins de fer transcontinentaux accompagnés de plusieurs entreprises auxiliaires considérables. Avant six heures, j'ai exposé en détail la proposition du chef de l'opposition. Un député de l'autre côté paraissait mettre en doute l'exactitude de mon analyse du projet, et je me propose de venger le chef de l'opposition des attaques contre son projet par quelques-uns de ses partisans. Ce qui lui a mérité cette humiliation, je l'ignore. Mais quelques-uns de ses sectateurs l'appuient certainement d'une manière très extraordinaire. Il nous a donné, nous disent-ils, un projet qui dénote un homme d'Etat à larges vues. Comment se fait-il qu'un projet émané d'une telle source soit discrédité par ceux-là mêmes qui devraient l'appuyer, qui sont ici dans ce but et qui l'ont applaudi ? Voilà ce que je ne puis comprendre.

M. HENDERSON : Ni personne d'autre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ni personne d'autre. C'est une chose extraordinaire de voir que le chef de l'opposition fasse un projet, qu'il reçoive les applaudissements de ses collègues autour de lui, et qu'ensuite ils se mettent à la discréditer—sinon en termes formels, du moins en insinuant en réalité que toute sa proposition est absurde et ridicule. J'ignore pourquoi ils lui tirent ainsi dans le dos. Je me fais un devoir et un plaisir de venir à sa rescousse, et de montrer à ses partisans ce qu'il veut dire au juste. S'ils ne comprennent pas, ils voudront bien me permettre de lire

la proposition, et de m'étendre sur une partie de son contenu. Je leur ferai entendre ses propres expressions, je leur donnerai des explications qui puissent mieux leur faire comprendre la véritable politique de leur chef, car ils paraissent n'avoir lu que superficiellement les deux projets, celui du gouvernement et celui de leur chef. Permettez-moi de résumer la proposition du chef de l'opposition. Celle du gouvernement paraît avoir mérité les suffrages du pays, et le pays est préparé à l'adopter, à moins de lui en présenter une meilleure. Le chef de l'opposition a présenté la sienne, et si elle est meilleure que la nôtre, il est de notre devoir de l'accepter loyalement. Je suis certain que si nous pouvons convaincre la majorité de cette Chambre et si nous sommes convaincus que l'opinion publique partage notre opinion que le projet du chef de l'opposition vaut mieux que celui du gouvernement, il serait de notre devoir de l'accepter. Mais entendons-nous d'abord. La confusion qui paraît exister dans l'esprit des membres de l'opposition exige un peu d'attention quant aux détails de ce projet important, provenant d'un génie créateur aussi vaste.

Cependant, je m'en approche avec une grande déférence, parce que pendant que nous avons pris une année ou tout près pour formuler notre modeste proposition, l'honorable chef de l'opposition a complété la sienne en moins de dix-huit jours. Encore une fois, laissez-moi soumettre à votre considération attentive, à votre considération religieuse les détails du projet qu'on nous demande d'adopter.

Le chef de l'opposition nous demande d'adopter la proposition suivante :

De construire un chemin de fer de Montréal au Coteau, 37 milles de long.

D'acheter le chemin de fer du Canada-Atlantique depuis le Coteau jusqu'à Depot-Harbour, 342 milles de long, ou d'en construire un autre entre les mêmes points longeant le Canada-Atlantique.

De construire un chemin de fer de Depot-Harbour à Sudbury, 120 milles de long.

D'acheter le Canadien du Pacifique entre North-Bay et Fort-William et de dépenser beaucoup d'argent pour le rendre propre à sa destination.

De s'assurer la haute main sur le Canadien du Pacifique et le Canadian-Northern de Fort-William à Winnipeg, 850 milles. Ceci peut impliquer, et implique en réalité, l'achat de ces deux lignes.

D'aider le Grand-Tronc à construire une ligne de Winnipeg à Edmonton.

De faire construire la ligne d'Edmonton à la côte par le gouvernement, si la compagnie ne veut pas s'en charger.

Je me suis abstenu d'indiquer la longueur de ces lignes, j'indiquerai tantôt leur longueur totale.

Retournant alors vers l'est, de construire une ligne de Moncton à Québec, d'une longueur de 400 milles.

Une autre de Québec à Winnipeg, 1,400 milles de long.

Une autre de Winnipeg à la côte, 1,600 milles de long.

En tout de construire 7,041 milles de chemins de fer ; tout cela est réel et ce n'est qu'une petite partie de la proposition du chef de l'opposition. Il est vrai qu'il nous a fallu plus de cinquante ans au Canada pour construire 17,000 à 18,000 milles de chemin de fer. Maintenant on nous demande d'autoriser la dépense pour en construire 7,000 de plus, soit 50 pour 100 de la longueur totale actuelle. Mais ce n'est que le commencement du projet.

Doubler et d'exploiter une ligne de Montréal à la côte du Pacifique.

D'outiller et d'exploiter une ligne de Moncton à la côte.

D'acheter la flotte du Canada-Atlantique, et de l'exploiter.

De se livrer au transport du grain dans nos eaux intérieures.

D'outiller parfaitement les ports de la baie Georgienne.

D'outiller parfaitement nos voies de navigation nationales.

D'outiller parfaitement le Saint-Laurent.

D'outiller parfaitement nos ports de l'Atlantique.

D'abolir tout droit d'entrée inutile dans les ports de l'Atlantique.

D'abolir tout droit d'entrée inutile dans les ports de la baie Georgienne.

D'améliorer le port à Port-Colborne.

De se charger du port de Montréal.

De faire de Montréal un port national ; de faire de Montréal un port libre.

De faire de Québec un port national ; de faire de Québec un port libre.

De faire de Saint-Jean un port national ; de faire de Saint-Jean un port libre.

De faire d'Halifax un port national ; de faire d'Halifax un port libre.

De pourvoir à la mise en magasin, à un prix nominal du contenu de 100,000 granges, ce qui entraînera le gouvernement dans le commerce d'entrepôt.

Voilà les traits caractéristiques du projet du chef de l'opposition.

M. DAVIS : Ils construiront des granges.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, et bientôt ils se cacheront dans la grange. En présentant ce projet, l'honorable chef de l'opposition déclarait qu'il entraînerait une dépense raisonnable ; mais, dit-il, l'argent est fait pour être dépensé. Je ne veux pas travestir ses paroles et je tâcherai de prouver point par point celles que je lui attribue, avec d'autant plus de précaution, que je n'écoute pas tous ses discours. A la page 9296 des Débats, il dit :

> Le peuple de ce pays ne craint pas de dépenser de l'argent si la dépense est faite d'une manière saine et raisonnable.

Ensuite il explique ce qu'il entend par une manière saine. Je vous ai donné tous ces détails. Il dit, après avoir fait allusion à

quelques-unes des propositions du gouvernement :

Il n'y a aucune raison pour avoir peur de dépenser de l'argent. Je ne crains pas de dépenser de l'argent et le pays ne craint pas de dépenser de l'argent.

Il dit que ni lui ni le pays n'ont peur de dépenser de l'argent et il nous demande d'adopter cette politque. Cependant, bien que l'honorable député n'ait pas peur de dépenser de l'argent, peut-être que ceux qui sont responsables de la dépense, de même que les contribuables, ne croiront pas perdre leur temps en étudiant le projet du chef de l'opposition, seulement au point de vue de la dépense qu'il entraînerait. Notre projet, se bornant à un placement d'argent à l'exception de l'intérêt ou loyer anticipé payé au commencement pendant quelques années, entraîne une dépense en argent de la part du gouvernement, et qui ne lui sera jamais remise, de $13,000,000 au plus. Voilà ce que coûtera au pays la proposition du gouvernement.

M. CLANCY : Comment l'honorable ministre sait-il que cette dépense sera de $13,000,000 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce chiffre est un peu au-dessus de l'estimation. Le calcul d'actuaire l'estime entre $11,000,000 et $12,000,000, mais j'ai donné de la marge. Treize millions de dollars est tout ce que requiert notre modeste projet, en autant qu'il est question de l'argent qui sort et qui ne rentre plus. Je dois dire que je rougis de notre modestie, quand je considère le projet magnifique élaboré par l'honorable chef de l'opposition. Analysons-le. Je ne crois pas qu'il y ait une grande différence entre les deux côtés de la Chambre dans l'évaluation du prix, en mettant de côté toutefois celle de l'honorable chef de l'opposition, qui fixe le prix de notre projet à la somme insignifiante de $560,000,000. Je suis surpris de sa modestie. Toutefois, en prenant le projet et en essayant de se former une idée nette de ce que comporte ce projet de l'honorable chef de l'opposition, je crois que nous pouvons arriver à une conclusion juste.

Par exemple on nous dit qu'il comprend la construction de 37 milles de chemin de fer de Montréal au Coteau. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) admet que le coût de ce tronçon sera de $1,200,000. Le chiffre me paraît trop élevé ; je me contente de $1,100,000. Personne, j'espère, ne s'objectera à cet item. Il passe ensuite au chaînon suivant de ce chemin de fer, de Coteau Junction à Depot-Harbour, comprenant l'acquisition du Canada-Atlantique. La Compagnie du chemin de fer du Canada-Atlantique possède, je crois, 400 milles de chemin. L'honorable chef de l'opposition nous a dit cela et je m'appuie sur lui. De ces 400 milles de chemin, 57 sont dans l'Etat du Vermont. Si l'honorable chef de l'opposition propose d'acheter le réseau du Canada-Atlantique, il devra tout l'acheter. Est-ce que l'opposition base seulement ses calculs sur l'achat de 342 milles de chemin de fer de Coteau à Depot-Harbour, ou voudrait-elle tout l'acheter ?

M. CLANCY : L'honorable ministre sait très bien qu'on a fait une offre ouverte au monde entier, non seulement pour la vente du Canada-Atlantique, mais pour celle du réseau entier, y compris les steamers et les élévateurs, pour $11,000,000. Bien que je ne l'aie pas inclus aujourd'hui, il doit être compris dans le projet.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député dit qu'il y avait un temps où tout le réseau du Canada-Atlantique pouvait être obtenu pour $11,000,000. Cela se peut, mais nous ne parlons pas du passé, nous parlons du présent.

M. CLANCY : Il n'y a que douze mois de cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On m'assure qu'aucun gouvernement ni personne ne peut acquérir le Canada-Atlantique pour une somme de $11,000,000. Je comprends que le prix minimum pour le réseau entier n'est pas inférieur à $17,000,000.

M. R. L. BORDEN : Je suis informé exactement du contraire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Jusqu'à quel point vont les renseignements de l'honorable député?

M. R. L. BORDEN : Je suis informé qu'on peut l'acheter pour $14,000,000, et peut-être pour $12,000,000, argent comptant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable chef de l'opposition parle de $14,000,000 et l'honorable député de Bothwell de $11,000,000. On m'assure que le prix du marché n'est pas inférieur à $17,000,000, s'il peut être acheté aujourd'hui. A tout événement, on peut l'estimer à $15,000,000, en comprenant les 57 milles de chemin de fer dans le Vermont. Je ne sais pas trop ce que le gouvernement pourrait bien faire de ces 57 milles de chemin dans l'Etat du Vermont.

M. TAYLOR : Quelle est la longueur des lignes du Grand Tronc aux Etats-Unis?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je parle de l'achat des chemins de fer dans les Etats-Unis par le gouvernement, je ne parle pas des compagnies privées. S'il est proposé par l'honorable chef de l'opposition ou par son parti de dépenser l'argent du public pour acheter des chemins de fer dans les Etats-Unis, cela change tout à fait la question. Si nous avions l'idée de faire un achat de ce genre, je doute fort que le peuple de ce pays consente à ce qu'on se serve de son argent pour faire un achat pareil. Mais l'honorable chef de l'opposition propose une alternative, et si au cours de

mes remarques, je me trompe dans mes citations, je lui serai reconnaissant de me corriger. Je ne veux pas retarder ce débat inutilement en citant ses paroles reproduites dans le "Hansard," mais j'aurai recours à ce moyen s'il met en doute l'exactitude de mes assertions. L'honorable chef de l'opposition a dit qu'il était préparé à acheter le Canada-Atlantique ou à construire une autre ligne longeant celui-ci entre le Coteau et Depot-Harbour.

M. R. L. BORDEN : Cela n'est pas exact. J'ai dit de viser à la baie Georgienne.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Toute l'histoire du chef de l'opposition se rapportait au chemin de fer du Canada-Atlantique.

M. R. L. BORDEN : Je ne me suis pas borné à Depot-Harbour.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il m'importe peu que ce soit Depot-Harbour ou la baie Georgienne. Le Canada Atlantique se rend à Depot-Harbour. L'honorable chef de l'opposition dit :

Le chemin de fer du Canada-Atlantique s'étend depuis Depot-Harbour sur la baie Georgienne, jusqu'à Coteau Junction, soit une distance de 342 milles.

Ensuite il fait entrevoir la possibilité de relier d'autres lignes avec ce point. Après avoir fait remarquer que le Canada-Atlantique se rend du Coteau à Depot-Harbour, il fait ressortir les avantages et la beauté du port de Depot-Harbour, et dit que le tonnage de Depot-Harbour indique que c'est un magnifique trait d'union entre Duluth, Fort-William et l'ouest avec l'est. Après cette description de Depot-Harbour il continue :

Je ne suis pas marié à l'acquisition du Canada Atlantique. Je me contente d'exposer une politique, qui, à mon sens, devrait être suivie, à savoir l'extention de l'Intercolonial jusqu'à un port de la Baie Georgienne. Peut-être qu'après avoir reçu l'avis des experts, on découvrira un meilleur projet que l'acquisition du Canada-Atlantique. Qu'il en soit ainsi. Si toutefois le Canada-Atlantique est recommandé par des experts et jugé favorablement d'après les renseignements fournis, comme je l'espère, alors le prolongement de l'Intercolonial entre le Coteau et Jacques-Cartier Junction, et l'acquisition du Canada-Atlantique jusqu'à Depot-Harbour mettraient l'Intercolonial dans une bien meilleure position qu'à présent.

L'honorable député prétend qu'il ne s'est pas engagé à construire une ligne alternative parallèle à Depot-Harbour. N'est-ce pas jouer sur les mots, quand il cherche à atteindre la baie Georgienne et obtenir le trafic qui vient de Depot-Harbour ? Ce n'est pas le terminus particulier qui est en jeu, c'est le trafic qui est en jeu. Le chef de l'opposition est prêt à construire une ligne qui fait concurrence jusqu'à Depot-Harbour, ou à un autre point de la baie Georgienne pour faire une ligne parallèle au Canada-Atlantique, et ruiner celui-ci en dépensant les fonds publics. Cela peut être une politique d'édification, mais je crois plutôt que c'est une politique de destruction qui, dans tous les cas, coûterait $15,000,000 aux contribuables du Canada.

De plus, l'honorable député propose la construction d'un chemin de fer de Sudbury à la baie Georgienne, et il dit à ce propos :

J'ai fait allusion à l'extension de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Si nous faisons l'acquisition du Canada-Atlantique, nous pourrons construire une ligne partant de ce point pour rejoindre le Canadien du Pacifique à Sudbury ou près de là.

Et mon honorable ami ajoute que la longueur serait de 120 milles. Je crois que le député de Bothwell proposait un chiffre plus élevé, mais je me contenterai de 120 milles, et alors la dépense serait de $3,600,000.

M. CLANCY : J'ai mentionné Scotia Junction et d'après les mesurages faits, il y a 104 milles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voilà encore un point sur lequel M. Clancy est en contradiction avec son chef. Scotia Junction est situé à l'intérieur, à plusieurs milles de distance de la baie Georgienne, mais le chef de l'opposition veut construire à partir de la baie Georgienne. Quand le chef de l'opposition opère sa jonction à Sudbury il regarde vers l'ouest pour atteindre Fort-William, et Sudbury est à 73 milles à l'ouest de North-Bay, et se trouve sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le chef de l'opposition propose d'acheter le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis North-Bay à Fort-William, soit une distance de 634 milles, et, à ce propos, je vais citer ses propres paroles prononcées le 18 août :

Je dis que le gouvernement agirait avec sagesse et opportunité en acquérant ce chemin de fer de North-Bay à Fort-William.

Non pas de Sudbury, comme dit l'honorable député de Bothwell en répudiant son chef, mais de North-Bay, ce qui ajoute quelques milles de plus au mémoire de frais. Ainsi le chef de l'opposition propose d'acheter le chemin de fer Canadien du Pacifique entre North-Bay et Fort-William, dont la longueur est de 634 milles, et, après cet achat, de dépenser quelques millions dessus pour l'améliorer et le rendre propre au trafic qu'il est destiné à recevoir.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre n'a pas tout cité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Qu'est-ce que j'ai omis ?

M. BORDEN (Halifax) : Ceci :

Vous pourriez acquérir la propriété de ce chemin de fer ou le droit absolu de circulation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député dit que nous

pourrions acquérir la propriété ou le droit absolu de circulation, et il prétend peut-être que le droit de circulation est l'équivalent de la propriété. D'après son projet, non seulement le Canada-Atlantique aura le droit de circulation sur la ligne qu'il arrange entre Montréal et l'ouest, mais le Grand Tronc, le Canadian Northern et le Canadien du Pacifique auront le même privilège. Dans son projet il se propose de créer, si c'est possible, une grande voie ferrée nationale, qui sera ouverte à des conditions avantageuses à tous les chemins de fer. Si je puis démontrer que dans l'opinion de l'honorable chef de l'opposition, aucun chemin de fer sous la direction d'une compagnie ne peut répondre à son attente, je suis certain qu'il ne voudrait pas tenter un instant de tromper la Chambre, en prétendant qu'il n'avait pas en vue l'achat de la propriété de cette ligne. Vous vous souvenez que le projet du gouvernement pourvoit à la possession du chemin entre Moncton et Winnipeg, et se réserve la faculté d'accorder le droit de circulation à tous sur une base équitable et libérale. Nous attachons beaucoup de poids à cet article du projet ; nous l'avons présenté au parlement en toute confiance, mais le chef de l'opposition a exprimé sa manière de voir sur cette question. Le premier ministre a parlé le 30 juillet dernier, et le chef de l'opposition a critiqué ses paroles dans les termes suivants :

Tout le monde sait, sans qu'il soit nécessaire d'être au courant des questions de chemin de fer, que la compagnie qui a l'administration ou le contrôle d'une ligne peut soumettre le droit de circulation accordé aux autres chemins de fer à de telles restrictions que ce droit ne leur donne en réalité aucun avantage pratique. Je ne crois pas que cette assertion laisse le moindre doute dans l'esprit de ceux qui savent ce que c'est qu'un chemin de fer, et j'en conclus que le droit de circulation accordé sur la ligne de Moncton à Winnipeg n'aurait aucune valeur réelle.

Le 30 juillet le chef de l'opposition était d'avis que le droit de circulation réservé à d'autres lignes, même sur un chemin de fer de l'Etat n'avait aucune valeur.

Alors, où veut-il en venir avec son affirmation de se soir, qu'il a seulement proposé l'achat du droit de circulation sur le chemin de fer Canadien du Pacifique de North-Bay à Winnipeg ? Le député de Bothwell (M. Clancy), commentant la proposition de son chef, avait compris que cela voulait dire l'achat du chemin. Le chef de l'opposition procéda en s'appuyant sur le principe de domaine éminent et du droit d'expropriation des chemins de fer si l'intérêt public l'exige, et tous ses adhérents qui ont donné leurs évaluations sur le coût de ce projet, ont arrangé leurs chiffres de manière à pourvoir au paiement du chemin de fer du Canadien du Pacifique de North-Bay à Winnipeg. Mais voilà que ce soir pour la première fois, le chef de l'opposition prétend qu'il n'a pas voulu dire cela.

Sir WILLIAM MULOCK.

M. BORDEN (Halifax) : Je demande pardon à mon honorable ami ; j'ai seulement attiré son attention sur une partie de mes remarques qu'il n'a pas citée .

Le DIRECTEUR GENERAL DE SPOSTES : Très bien, si ces remarques ont un sens quelconque, quel est se sens ? Mon honorable contradicteur préconise son projet d'acheter le chemin depuis North-Bay à Fort-William, pour plusieurs raisons, entre autres pour donner droit de circulation à l'Intercolonial, au Canadien du Pacifique, au Canadian Northern et au Grand-Tronc. Mais le 30 juillet, il nous disait que ce droit de circulation ne valait rien sur un chemin appartenant à une compagnie ; et par conséquent que cette ligne leur serait de peu d'utilité, si elle appartient au Canadien du Pacifique et si les autres compagnies n'ont que le droit de circulation. L'honorable député veut dire quelque chose ou ne veut rien dire.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre veut-il que je lui réponde ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami me fera plaisir en s'expliquant.

M. BORDEN (Halifax) : Dans un des cas, il y a un bail au Grand-Tronc-Pacifique, lui donnant la maîtrise du chemin. Dans l'autre cas que je viens de suggérer, le gouvernement aurait la propriété du chemin ou la possession absolue du droit de circulation. Dans l'un comme dans l'autre cas, le droit de circulation, en autant que les compagnies sont concernées, serait réglé par un pouvoir indépendant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami me permet-il de lui lire, pour sa gouverne, une clause dans le bail proposé, qu'il a critiqué le 30 juillet dernier ? Comme il le sait déjà, le gouvernement aura la possession de la division de l'est, en sera le maître, et concèdera au Grand-Tronc-Pacifique un intérêt déterminé dans cette ligne. La clause dit :

Ledit bail devra également contenir les stipulations ordinaires et voulues pour :—

(a.) Réserver au gouvernement relativement à son droit de propriété présent ou à venir, de l'Intercolonial ou de toutes les autres lignes de chemin de fer, des droits de circulation ou de traction sur ladite division à conditions égales à celles des locataires, sauf les restrictions raisonnables qui peuvent être nécessaires pour assurer la sûreté et la facilité du service.

Et ainsi de suite. Puis, en ce qui concerne les autres compagnies :

(b.) Réserver au gouvernement le droit d'accorder des permis de circulation et de traction sur le parcours de la division de l'est, ou l'une quelconque des parties de cette division à toute compagnie de chemin de fer qui désirera l'utiliser aux termes et conditions dont il sera convenu entre les compagnies, ou en cas de désaccord, aux termes que le gouvernment pourra juger justes et raisonnables, tout en tenant compte des droits et obligations des locataires.

Aux termes ci-dessus, le gouvernement conserve un droit de possession suffisant pour être en état de concéder le droit de circulation à tous les chemins de fer, en autant qu'il le jugera convenable.

Mr. BORDEN (Halifax) : En tenant compte——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En tenant compte des droits des locataries, ces droits étant sujets à des restrictions. Ces restrictions sont aussi étendues que les droits ; et les unes doivent être lues en même temps que les autres comme un projet d'ensemble. C'est le gouvernement qui juge et fixe les droits des autres compagaies et les conditions auxquelles il leur sera permis de se servir de la ligne.

Et cependant l'honorable chef de l'opposition exprima son opinion le 30 juillet, non seulement en faisant allusion à ces clauses, mais d'une manière générale, que de tels droits de circulation n'avaient aucune valeur pratique. S'il en est ainsi, que veut dire son projet d'acquérir le Pacifique-Canadien de North-Bay à Fort-William, avec quelques mots intercalés, disant que le droit de circulation suffira peut-être pour atteindre le but désiré ?

Ses propres collègues comprennent tous son projet, qui comprend l'achat du Pacifique-Canadien depuis North-Bay à Fort-William, soit une longeur de 634 milles, et la question est de savoir combien coûtera ce chemin de fer. Je ne sache pas que la Compagnie du Pacifique-Canadien ait l'habitude de donner une chose pour moins que sa valeur, et je ne la blâme pas à cause de cela. Si l'honorable chef de l'opposition a l'idée d'exproprier cette ligne—et c'est ce qu'il a laissé entendre—il se trouvera en face d'une estimation qui lui fera ouvrir de grands yeux. Son propre collègue, l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) parlant d'après son expérience comme ministre des Chemins de fer, a affirmé que le coût du chemin de fer de Fort-William à North-Bay a été de $60,000 le mille. Nous aurions bien de la chance si nous l'obtenions au prix coûtant.

Je ne veux pas dépasser le prix coûtant, mais l'honorable chef de l'opposition peut renoncer à l'espoir d'exproprier cette partie du Pacifique-Canadien à un prix plus bas que le prix coûtant, comme l'a prétendu l'honorable député de Lanark-sud.

M. CLANCY : L'honorable ministre sait-il à combien il était estimé hier soir par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), lequel, d'après l'autorité d'un ingénieur, fixait un prix moins élevé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne connais que l'estimation de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux du gouvernement précédent, lequel avec toutes les connaisances que lui procurait sa position officielle, a proposé le chiffre de $60,000 par mille. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) lui-même, nous a dit qu'il estimait le coût à $45,000 le mille en sus des $5,000 par mille qu'il fallait ajouter pour les améliorations.

M. CLANCY : Je dois déclarer expressément que je n'ai proposé de moi-même aucune estimation quelconque ; c'était l'estimation d'une autorité compétente.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A tout événement, l'honorable député, en essayant de faire connaître à la Chambre ce que coûterait la mise à exécution du projet de l'honorable chef de l'opposition, disait que, d'après son estimation, ce chemin de fer coûterait $45,000 par mille et qu'on aurait à dépenser une forte somme pour l'améliorer, quelque chose comme $5,000 par mille. De sorte que l'honorable député de Bothwell mettait le chemin de fer de North-Bay——

M. CLANCY : Non, de Sudbury.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami est parti de Sudbury, mais le chef de l'opposition de North-Bay. Nos honorables amis de l'opposition ne s'entendent pas entre eux, et je défends l'honorable chef de l'opposition. Celui-ci veut acheter tout le chemin de fer de North-Bay à Fort-William, et l'honorable député de Bothwell évalue le prix à $50,000 par mille, et on ne sait pas encore s'il prendra ce chiffre ou le chiffre du député de Lanark-sud, à savoir $60,000. Je suis sous l'impression que l'ancien ministre a une connaissance plus exacte des choses. D'après lui, les 634 milles de North-Bay à Fort-William nous coûteront $38,040,000.

Nous avons donc atteint Fort-William, où nous rencontrons deux chemins de fer, le Pacifique Canadien et le Canadian-Northern. L'honorable chef de l'opposition propose d'acquérir un certain droit de possession sur le Pacifique Canadien. Son but est d'obtenir une ligne de chemin de fer ininterrompue entre Montréal et Winnipeg, au service de l'Intercolonial et de tous les chemins de fer. Il nous a déjà dit que le droit de circulation est un mythe, et qu'on ne peut pas avoir en vue l'ancien plan de les mettre entre les mains d'une compagnie qui concéderait à d'autres le droit de circulation. Il dit :

> Le troisième point que je soumets à la considération de cette Chambre comme une saine politique, est de donner de l'aide à une de ces lignes ou aux deux, pour améliorer les pentes, à condition de s'assurer le contrôle complet du tarif de transport et d'accorder le droit de circulation au Grand Tronc comme à l'Intercolonial entre Fort-William à Winnipeg.

Son but est de créer un chemin libre ouvert au Grand-Tronc-Pacifique, à l'Intercolonial et au Canadian-Northern. Il nous a déjà dit qu'il n'y a pas moyen d'acquérir le droit de circulation sur les lignes qui sont entre les mains d'une compagnie. Comment s'y prendra-t-il alors pour acquérir le

chemin de fer dont il attend un pareil service? Il va dépenser les fonds publics sur le Pacifique Canadien ou le Canadian-Northern, peut-être sur les deux, entre Fort-William et Winnipeg. Il n'y a qu'un moyen, dit-il, de sauver l'argent du public dépensé sur ces lignes, et c'est en faisant l'acquisition de ces chemins de fer, afin que le public en soit le maître. Il aurait pu déclarer avec plus de franchise que son but était d'acheter ces chemins de fer tout d'une pièce, et c'est ce qu'ont admis les députés siégeant derrière lui. Mais s'il n'en achète qu'un, lequel des deux choisira-t-il? Prétend-il qu'il pourrait acheter le Pacifique Canadien de Fort-William à Winnipeg, et s'en servir pour faire concurrence au Canadian-Northern ou vice-versa? J'ai des doutes sur l'à-propos d'un arrangement de ce genre. Il doit acheter les deux ou ne rien acheter du tout, car ils ont les mêmes droits, et s'il se propose de n'en acheter qu'un, cela implique la responsabilité d'acheter les deux ou de ruiner l'autre. Mais s'il n'en achète qu'un, lequel des deux? Le gouvernement du Canada a construit le Pacifique Canadien de Fort-William à Winnipeg, et sa construction lui a coûté $15,638,549. Ensuite, le gouvernement en a fait un don gratuit à la Compagnie du Pacifique Canadien. Sans ajouter un sou au prix original de cette ligne entre Fort-William et Winnipeg, elle nous coûterait, même si nous ne payons que la dépense originale, la somme de $15,000,000. Prenez ensuite le Canadian-Northern qui la suit tout le long et a coûté $25,000 par mille, une estimation que personne ne trouvera exagérée. Si on la considère comme satisfaisante, il s'ensuit que l'achat du Canadian-Northern de Fort-William à Winnipeg coûtera $10,625,000. Par conséquent l'achat de cs différentes lignes et la construction de deux tronçons s'élèveraient en tout à $84,015,549. Et quand le chemin aura atteint Winnipeg, il restera encore à le pourvoir d'un matériel roulant.

J'ignore ce qu'il a l'intention de dépenser en matériel roulant, mais si le Grand-Tronc-Pacifique ne considère pas qu'il aurait trop de $20,000,000 pour son matériel roulant, il faudrait au moins la moitié de cela pour que ce prolongement de l'Intercolonial servît à quelque chose. S'il en est ainsi, il faudrait environ $90,000,000 pour amener l'Intercolonial à Winnipeg.

Supposons un moment que le leader de l'opposition a pu donner suite à son projet, et qu'il a exproprié le Pacifique Canadien depuis Fort-William à North-Bay. Quel effet cela pourra-t-il avoir sur le réseau du Pacifique Canadien et sur notre commerce de l'océan? Chacun sait que les 634 milles du Pacifique Canadien, qui séparent Fort-William de North-Bay, constituent la voie de chemin de fer la moins rémunératrice qu'il y ait au Canada. Chacun sait aussi que le Pacifique Canadien possède une autre route de près de 400 milles, de Duluth à Sault Sainte-Marie, qu'il ne demanderait pas mieux que d'utiliser, s'il pouvait se défaire de la partie Fort-William-North-Bay. L'honorable gentleman nous propose de prendre dans le Trésor $38,000,000 et de passer cet argent à la Compagnie du Pacifique pour l'achat de la ligne Fort-William-North-Bay. Le Pacifique Canadien pourrait ensuite construire une courte ligne de 360 milles, de Winnipeg à Duluth, laisser de côté Fort-William et Port-Arthur, et détourner tout le trafic à l'ouest par voie de Duluth, sortant du Canada et y entrant par le Sault Sainte-Marie.

Le Canadien du Pacifique a actuellement en service deux lignes de chemin de fer pour son trafic de l'ouest à destination de l'est, à l'exception du tronçon de 360 milles entre Winnipeg et Duluth. Chaque train allant de Fort-William à North-Bay fait perdre de l'argent à la compagnie. Je ne puis pas dire à combien s'élèvent ces pertes d'argent, mais un honorable député de la gauche—j'ignore où il a pu puiser ce renseignement—est d'avis que la compagnie perd chaque année $1,000,000 pour le maintien de la ligne Fort-William North-Bay. Cela peut être plus ou moins exact. Ce qui est certain c'est que cette ligne longe une côte rocheuse, où il n'y a pas suffisamment de trafic pour rendre le service rémunérateur. En outre, les pentes laissent à désirer et les courbes y sont prononcées, ce qui en fait un chemin fort dispendieux. Rien donc ne saurait mieux convenir au Pacifique que d'être débarassé de ce chemin. Et si l'on donnait suite au projet de l'honorable ministre, et qu'on allât jusqu'à payer au Pacifique $38,000,000 de notre argent pour nous mettre ce chemin sur les bras, le Pacifique pourrait prendre là-dessus $13,000,000 qui lui serviraient à construire une ligne de Winnipeg à Duluth. Il se trouverait alors avoir tous les raccordements nécessaires entre Winnipeg et Sault Sainte-Marie, en passant au sud du lac Supérieur, et il pourrait détourner tout le trafic canadien sur cette route au détriment du grand chemin national de l'honorable ministre. L'honorable leader de l'opposition vient en somme nous proposer de donner $38,000,000 au Canadien du Pacifique, afin de détourner le trafic du Canada vers les Etats-Unis, causer du tort à Fort-William et à Port-Arthur, et contribuer à enrichir Duluth. Nous, au contraire, nous voulons édifier un autre Duluth sur la rive nord du lac Supérieur. L'honorable député nous propose d'américaniser le Pacifique, de le dépouiller de son caractère national, de détourner le commerce vers les Etats-Unis, et de contribuer à la prospérité de Duluth au détriment de nos propres ports canadiens. Que serait l'effet de ce projet, si jamais il était mis à exécution? Si le grain du Nord-Ouest, que transporte le Canadien du Pacifique, était apporté à Duluth au lieu de l'être à Fort-William ou à Port-Arthur, la marine canadienne deviendrait alors plus ou moins sujette aux lois applicables à la marine marchande des Etats-Unis. Cela équivaudrait en quelque sorte à chasser des

lacs tous les navires canadiens, et pour quelles raisons ? Y a-t-il quelqu'un qui puisse nous dire quel serait l'objet qu'on pourrait ici avoir en vue ? Qui a bien pu conseiller ainsi l'honorable député ? Est-il content de son œuvre, après les huit jours de réflexion qu'il y a donnés ? Mais cela n'a pu vraiment se faire en dix-huit jours. Il faut que des personnes bien versées en ces matières aient pris ce projet en considération plus longtemps que cela. Comme l'a déjà fait remarquer l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), on a dû ici faire avaler des couleuvres à quelqu'un, et il est tout probable que le Canadien du Pacifique a dû aussi se jouer comme d'une marionnette du leader de l'opposition. Que gagnerions-nous, vraiment, à dépenser $54,000,000 pour acheter les chemins existant déjà entre Montréal et Winnipeg ? Cela ne servirait pas même à ouvrir à la colonisation un seul autre mille du pays. Nous nous trouverions transférer plusieurs millions de l'argent du public à une compagnie de chemin de fer, mais cela ne nous serait absolument d'aucune utilité. Le trésor du Canada se trouverait alors avoir $84,000,000 de moins, pour le plus grand avantage de compagnies de chemins de fer qui ont déjà été largement subventionnées. Bien plus, le pays se trouverait avoir à sa charge, et cela pour toujours, les frais d'entretien de cette section Fort-William-North-Bay dont le Pacifique ne veut plus. De toutes manières, ce projet est contraire à nos intérêts, et, cependant, mon ami de Bothwell (M. Clancy) nous affirme que c'est là une haute conception d'homme d'Etat. L'honorable député de Bothwell, en nous décrivant ce projet, s'est arrêté à Winnipeg. Pourquoi a-t-il fait ainsi faux bond à son leader ? Celui-ci ne s'est pas arrêté à Winnipeg. L'honorable député de Bothwell n'a pas compris le projet, ou bien il entend répudier tout ce qui concerne la partie à l'ouest de Winnipeg. Qu'on me permette de venir ici de nouveau au secours de l'honorable leader de l'opposition, car le projet qu'il nous a soumis est bien plus considérable que cela :

Le quatrième point remarquable——

Il s'agit ici d'une quatrième considération. Ce n'est pas une proposition faite au hasard, mais on y parle d'une quatrième considération. Je cite textuellement les paroles du leader de l'opposition :

Le quatrième point remarquable de la politique que je propose, est le suivant : Elle serait appelée à venir en aide au Grand Tronc à des conditions raisonnables, afin de lui permettre de construire une ligne au nord de celle du Canadian-Northern et aussi à l'ouest d'Edmonton ou quelque point environnant.

Nous avons estimé, au cours de cette discussion, que la section des prairies pouvait avoir 1,000 milles de longueur. L'honorable député s'est déclaré il y a quelque temps en faveur d'une garantie d'obligations par ce gouvernement de $13,000 le mille, au Canadian Northern, pour une longueur de chemin d'environ 800 milles. Cette ligne n'a pas traversé toute la région des prairies.

A Edmonton, où il est prêt à aider le Grand-Tronc-Pacifique à arriver, on se trouve à environ 1,000 milles à l'ouest de Winnipeg. Je suppose que l'honorable député est prêt à aider le Grand-Tronc-Pacifique dans la même mesure que le Canadian Northern, c'est-à-dire à raison de $13,000 du mille. Cela étant, il faudra donc ajouter $13,000,000 au projet qu'il nous a soumis pour venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique depuis Winnipeg jusqu'au point en question. Que décidera de faire l'honorable député, une fois arrivé à l'ouest de Winnipeg ? Là il s'attend à ce que le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadian Northern s'unissent pour construire un chemin d'un point quelconque commun jusqu'au littoral, mais si cela ne se peut pas alors l'honorable député demande que ce chemin soit construit immédiatement aux frais de l'Etat. Voici ses paroles :

A un endroit quelconque situé de ce côté-ci des montagnes Rocheuses, le Canadian-Northern et le Grand Tronc devraient se réunir. De cet endroit au littoral, il ne devrait exister qu'une seule ligne. Cette ligne devrait être construite par ces compagnies d'après un marché qui leur accorderait une juridiction conjointe sur le chemin. Et le gouvernement devrait, au moyen d'une garantie, d'obligations, venir en aide à sa construction. Dans le cas où l'on ne pourrait en arriver à cette entente, c'est le gouvernement qui devrait construire cette ligne lui-même, en conserver le contrôle et accorder à ces compagnies des privilèges de circulation égaux sur la voie, pour un nombre d'années déterminé.

Ainsi, M. l'Orateur, il est prêt, à moins que les deux chemins de fer en question ne se décident d'agir, à construire le chemin de fer et à accorder des droits de route sur ce chemin. La longueur de ce chemin sera de 600 milles, et personne ne met en doute que le coût de la section des montagnes sera au moins de $50,000 le mille.

M. CLANCY : L'honorable ministre des Finances nous a dit que la longueur de cette section ne serait que de 480 milles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas les chiffres du ministre des Finances devant moi, mais j'ai tout lieu de croire qu'à venir jusqu'à Edmonton il doit y avoir environ 600 milles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit qu'il y aurait 480 milles à partir d'Edmonton.

M. CLANCY : Ce qui a été dit c'est que la section des montagnes aurait 480 milles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais pas à partir d'Edmonton.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En estimant à 600 milles la longueur de la ligne, d'Edmonton au littoral, et en évaluant le coût à $50,000 le mille, cela nous donne $30,000,000. Ces $30,000,000, ajoutés

aux $84,015,549 qu'il nous en aura coûté pour arriver à Edmonton, nous donnent $114,015,549. Voilà ce qu'il en coûterait pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à l'océan Pacifique, y compris la subvention accordée pour la section des prairies du Grand-Tronc-Pacifique.

Vous pourriez croire, maintenant, que l'honorable député, une fois arrivé jusqu'à l'océan Pacifique avec son chemin de fer, doit estimer que cela devra suffire à son ambition. Mais cela n'est pas. L'honorable député nous a dit, et il nous l'a répété en cette occasion, que le pays ne devait pas avoir peur de dépenser de l'argent, et ce n'est certes pas cette crainte-là qui l'arrête. Je le prends ici au mot, et je n'ai aucun doute que cela exprime bien sa pensée, parce que, une fois arrivé à l'océan Pacifique, il recommence à jeter les yeux sur Moncton et Halifax, et je serais le dernier à l'en blâmer. Il cherche les moyens de se remettre en bons termes avec nos populations de l'est, en essayant de dissiper la fâcheuse impression créée par son discours du 30 juillet dernier. Il aborde cette question délicatement, mais l'intention qui l'anime perce cependant à chaque ligne. Le 18 août, parlant au sujet d'un chemin de fer d'Etat, il a dit :

> Mon attitude est celle-ci : Si l'on peut trouver entre Lévis ou la Rivière-du-Loup ou entre un point quelconque de l'Intercolonial et Moncton une ligne plus avantageuse et plus courte dont la construction mettrait Halifax et Saint-Jean et les provinces maritimes en général, dans des conditions plus avantageuses pour le trafic de l'ouest, j'appuierai la construction de cette ligne, mais pas dans le but que l'on veut atteindre par le bill actuel. J'appuierais la construction de cette ligne comme faisant partie de l'Intercolonial.

Il a donc dit que si on peut trouver une meilleure route, il est prêt à prolonger l'Intercolonial de Moncton à Lévis. Ce n'est pas ici une question d'argent ; c'est une question de savoir si le nouveau chemin sera parallèle ou non à l'Intercolonial. Il est prêt à construire un chemin de fer de Moncton à Lévis ; il est prêt à enlever tout le trafic d'entier parcours, ou même au besoin tout trafic quelconque à la ligne-mère de l'Intercolonial longeant actuellement la rive sud du Saint-Laurent ; il est prêt à encourir toutes ces dépenses, si on peut trouver une meilleure route. Ce n'est pas parce que chacun sait fort bien qu'il n'est guère difficile de trouver une meilleure ligne que l'Intercolonial, pourvu qu'on ne regarde pas à la dépense. Les ingénieurs sont là qui nous diront ce que cela peut coûter. C'est ici une question de meilleure ligne, et la dépense ne lui fait pas peur, parce que, dit-il :

> Les contribuables de ce pays n'ont pas peur de dépenser de l'argent, du moment que cet argent est dépensé raisonnablement et avec bon sens.
>
> Nous n'avons pas raison d'avoir peur de dépenser de l'argent. Pour ma part, cela ne m'effraie pas, et il en est de même pour le peuple canadien. Mais que cet argent soit dépensé raisonnablement et convenablement.

Tout le monde admettra, après ces paroles, que l'honorable gentleman ne craint nullement de dépenser de l'argent. Il est prêt, si on peut trouver une meilleure ligne, à aller de Moncton à Lévis, et je suis certain que l'honorable gentleman ne pourrait pas retourner aujourd'hui à Halifax et dire qu'il n'était pas sincèrement en faveur de la construction d'une ligne entre Moncton et Lévis—et même il a parlé de commencer cette construction sous le plus court délai possible—et j'ai l'espoir, avant que ce débat ne soit clos, qu'il viendra nous dire qu'il approuve entièrement la construction d'une ligne de Lévis à Moncton.

M. R L. BORDEN : L'honorable gentleman me permettra-t-il de lui faire remarquer qu'il n'a pas cité en entier ce que j'ai dit l'autre jour, sur ce point-là, et que, par conséquent, mes remarques peuvent être mal interprétées. Voici ce que j'ai dit, immédiatement après les paroles citées par l'honorable gentleman :

> Dans toute cette entreprise, agissons sagement, faisons faire des explorations, étudions le pays, calculons les distances, les pentes et rendons-nous compte des économies à opérer dans le transport. Le gouvernement ne doit pas se lancer tête baissée dans cette entreprise, ni entreprendre de construire un chemin de fer sur des arpentages faits il y a 30 ou 40 ans, alors que les circonstances étaient bien différentes de celles d'aujourd'hui. Ne nous lançons dans cette entreprise que quand le gouvernement aura la preuve certaine que ce nouveau chemin procurera de plus grands avantages aux provinces maritimes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable gentleman ne m'a contredit en rien. Je n'ai jamais eu l'intention de citer tout ce qu'il a dit. Je me suis contenté de citer cette partie de son discours où il a dit qu'il est prêt, si on peut trouver une meilleure ligne, à construire un chemin de Moncton à Lévis. La question d'argent n'est qu'un détail, mais c'est un détail important pour l'honorable gentleman qui, j'en suis certain, ne viendra pas déclarer en cette Chambre qu'il est opposé à la construction d'une ligne de Moncton à Lévis, ni par conséquent de Lévis ou de Québec au littoral du Pacifique. L'honorable gentleman est prêt à construire une ligne d'Ottawa, et à donner l'entreprise de la ligne Moncton-Lévis, si un ingénieur vient lui dire qu'on peut trouver une meilleure ligne que l'Intercolonial telle qu'elle existe actuellement. Voilà la position qu'il a prise, et d'où il ne peut plus revenir en arrière. De deux choses l'une : ou tout cela est vrai, ou il n'avait pas du tout l'intention de s'exprimer comme il l'a fait.

On nous a dit qu'il en coûterait $10,000,000, d'autres ont parlé de $15,000,000 pour construire une ligne de Moncton à Lévis. Si cette ligne doit avoir 400 milles de longueur, et qu'on en doive payer la construction $25,000 le mille, cela nous donnera $10,000,000.

Je suis sûr que persone n'oserait dire que ce soit là un état estimatif exagéré.

L'honorable M. ROSS : Ces chiffres sont trop bas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne veux pas m'attarder à discuter si ces chiffres sont trop bas ou non. C'est là, je crois, l'état estimatif du ministre des Finances. Maintenant, il nous faut aller jusqu'à Lévis, sur la rive sud du Saint-Laurent, et à un mille ou deux de Québec. Comment l'honorable gentleman entend-il procéder à partir de là ? Je cite encore ses propres paroles :

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

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

Il se peut que l'on constate également qu'il est nécessaire de construire des chemins de fer dans la partie nord d'Ontario, pour assurer le développement de cette région. Il faut commencer par obtenir les renseignements suffisants, et s'inspirer des conseils de la prudence et de la sagesse. A ces conditions, qu'on donne à cette région tout le développement qu'exige sa population. Non seulement vous devez construire ce chemin, vous devez aussi l'exploiter à titre d'entreprise publique. Je considère que ce chemin de fer en étant possédé par l'Etat, répondrait admirablement aux besoins de la colonisation dans cette partie du pays, et je ne vois aucune raison pour que ce problème ne soit pas résolu de cette manière.

Si, d'ici à quelques années, un tracé praticable était découvert, il ne resterait plus qu'à prolonger ce chemin jusqu'au littoral du Pacifique. Que l'on construise une voie nationale de Québec au littoral. Que l'on n'ait pas peur de se lancer dans l'entreprise, mais qu'on ne le fasse qu'après avoir obtenu tous les renseignements et les données de nature à permettre au gouvernement d'agir en connaissance de cause. Je ne dis pas cela pour obtenir un délai. Une fois que vous aurez obtenu les renseignements et les données nécessaires, je suis d'avis qu'il faudra procéder avec toute la célérité possible et à mesure que les développements de l'ouest le justifieront.

J'ai lu tout ce que l'honorable député a dit à ce sujet, et je crois que la seule conclusion qu'on en puisse déduire équivaut à dire: Dès que vous aurez suffisamment de renseignements, construisez le chemin sans plus tarder. Assurément, l'honorable député ne doit pas prétendre qu'il va pouvoir décider des colons à se rendre dans ces régions inconnues s'il n'y a pas de chemin de fer. Aujourd'hui, ce sont les chemins de fer qui devancent la civilisation. Si l'on veut coloniser ces pays, il faut d'abord y construire des chemins de fer. L'honorable député nous demande d'aller hardiment de l'avant, dès que nous aurons tous les renseignements voulus.

Je ne dis pas cela pour obtenir un délai. Une fois que vous aurez obtenu les renseignements et les données nécessaires, je suis d'avis qu'il faudra procéder avec toute la célérité possible.

Il s'ensuit donc que, si demain ces renseignements et ces données nous étaient fournis, l'honorable député serait disposé à se mettre immédiatement à l'œuvre. Ainsi que le premier ministre l'a déjà fait remarquer, il y a là-dessus des masses de renseignements.

Une VOIX : Où sont-ils donc ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Un peu partout. Sur le bureau même de cette Chambre il y a plus de documents qu'aucun député de la gauche n'a jamais parcourus. La bibliothèque en est pleine, et les bois aussi en sont pleins. Nous avons actuellement des explorateurs dans toutes les parties de ce district, et il est tout probable que dans quelques mois il n'y aura guère de partie du Canada qui sera plus connue que la région entre Winnipeg et la ville de Québec. Dès le commencement du printemps prochain, j'ai toute confiance que toutes nos mesures seront prises pour nous mettre immédiatement à l'œuvre. Or, c'est là précisément ce que veut l'honorable député. Voici que nous l'avons amené jusqu'à Québec. Reste la distance jusqu'à Winnipeg, soit 1,400 milles. Je reconnais qu'il nous propose ici de construire un chemin de colonisation. J'ignore ce qu'il peut bien vouloir dire au juste par chemin de colonisation. Je suppose qu'il veut parler d'une route bon marché, c'est-à-dire d'une route qui ne coûterait pas cher à exploiter. Si c'est là ce qu'il veut dire, je dois m'opposer à construire un chemin de ce genre dans un pays qu'on est sur le point d'ouvrir à la colonisation. S'il est une classe de citoyens qui ont droit à des taux raisonnables de transport, et aux meilleures facilités pour leur commerce, c'est

bien ceux que nous chargeons d'être les pionniers de la civilisation dans ces solitudes inconnues du grand nord. Je ne puis pas comprendre pourquoi l'honorable député chercherait à imposer à ces gens ce soi-disant chemin de colonisation qui, bien que bon marché, sera encore trop dispendieux pour eux. Quoi qu'il en soit, c'est là ce qu'il nous propose. Cela étant, et en estimant à $25,000 le mille la construction d'un chemin de fer de première classe de Winnipeg à Québec, je retrancherai $5,000 par mille, c'est-à-dire que ce chemin de colonisation nous coûtrait $20,000 le mille.

M. CLANCY : Le ministre des Finances a parlé de $28,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le ministre des Finances parlait d'un chemin de fer de première classe. Le ministre des Finances nous a parlé d'une lignemère qui servirait à d'autres fins qu'à la colonisation. Le leader de l'opposition nous propose ce qu'il appelle un chemin de colonisation, c'est-à-dire un chemin à pentes très raides et avec beaucoup de courbes, ce qui en somme serait un chemin très dispendieux pour le commerce. Je ne suis pas en faveur d'un chemin de ce genre ; mais comme le leader de l'opposition est en ce moment à nous soumettre sa politique, je m'efforce de mon côté de la faire connaître à la Chambre du mieux que je puis. Un chemin de colonisation de 1,400 milles, entre Québec et Winnipeg, pourrait être construit pour $20,000 du mille, soit $28,000,000. L'honorable député nous propose ensuite de prolonger cette ligne à travers le continent. Je ne vois pas pourquoi, après avoir construit un chemin de fer d'Etat, d'un point quelconque près d'Edmonton jusqu'à l'océean Pacifique, il voudrait maintenant en construire un autre.

Le 18 août dernier, l'honorable député a dit :

Il faut non seulement construire cette ligne, mais l'exploiter comme chemin de fer d'Etat.

Puis il ajoute :

Et il faut aussi prolonger cette ligne jusqu'à l'océan Pacifique.

J'aurais cru qu'il eût été plus économique de chercher à raccorder ce chemin avec la section des montagnes qu'il projette de construire d'Edmonton jusqu'au littoral, mais l'honorable député avait probablement un autre objet en vue. Par conséquent, il nous faut calculer ce que coûtera ce chemin jusqu'à la mer, et alors nous avons d'abord à compter 1,000 milles à au moins $20,000 du mille, soit $20,000,000. Puis il y a $30,000,000 pour les 600 milles de la région des montagnes, ce qui nous donne en tout $93,000,000. Ainsi, son second transcontinental devra coûter la bagatelle de $88,000,000. Son premier transcontinental a déjà coûté $114,115,549. Ajoutez ce qu'il en coûtera pour le second, c'est-à-dire $98,000,000, et les deux vont revenir à $202,113,549.

Sir WILLIAM MULOCK.

Certes, non, il ne craint pas la dépense. Il faudra aussi pourvoir ces deux chemins de matériel roulant, car ils doivent être exploités par le gouvernement. Le Grand-Tronc-Pacifique entreprend de pourvoir son chemin de fer d'un matériel roulant de $20,000,000, mais il en coûtera deux fois plus pour ces deux chemins. J'ajoute, par conséquent, $40,000,000 pour ce matériel roulant, ce qui porte le coût total de ces deux chemins à $242,113,549. En présence de ces chiffres formidables, j'ai presque honte de présenter notre pauvre petit projet de $13,000,000. Passons maintenant à autre chose. L'honorable député nous propose d'acheter la flotte du Canada-Atlantique. A quoi cela pourra-t-il bien nous entraîner ? Laissez-moi citer les propres paroles de l'honorable député. Après avoir fait remarquer les grands services rendus par cette flotte, il ajoute :

Bien qu'il puisse être difficile pour l'Etat de posséder des steamers destinés à toucher à des ports étrangers, je suppose que pour des fins commerciales, bien que je n'aie pas étudié la question très attentivement l'on pourrait résoudre une difficulté de cette nature en conservant l'organisation actuelle, c'est-à-dire en laissant la propriété légale de ces steamers à la compagnie, le gouvernement se contentant de posséder des actions et des intérêts dans l'entreprise, de la même manière que le gouvernement anglais en possède dans l'entreprise du canal de Suez.

Il propose à ce gouvernement de faire le transport du grain sur les grands lacs. Quel effet cela pourrait-il avoir sur des entreprises privées du même genre ? Il y a actuellement plusieurs millions d'argent du Canada dans le transport du grain sur les grands lacs. Comment ces bateaux, appartenant à des particuliers, pourraient-ils soutenir la concurrence avec les bateaux du gouvernement ? Serait-il juste de les exposer à cette concurrence ? Mais, M. l'Orateur, il devrait suffire de poser cette question pour que l'honorable député convienne lui-même que ce serait là une politique peu sage. Le gouvernement aurait à prendre charge de tout le trafic du grain sur les lacs, ou rien du tout. Le gouvernement ne pourrait pas acheter un seul bateau faisant le transport du grain sur les lacs, afin d'entrer en concurrence avec les particuliers, sans être obligé d'acheter tous les bateaux faisant le transport du grain et sans prendre la responsabilité de toute l'affaire. Ce serait tout ou rien, et chacun peut se faire une idée de ce qu'il nous en coûterait. Cela équivaudrait, pour le gouvernement, à acheter tous les bateaux engagés actuellement dans ce commerce, au grand détriment de toute entreprise privée de ce genre, et nous verrions ainsi s'ouvrir pour ce commerce une ère de " paternalisme " dont aucun homme d'affaires n'oserait sérieusement se faire le défenseur. Et c'est là cependant ce que nous propose l'honorable député. Il dit :

Outillons nos ports de la baie Georgienne d'une façon complète——

Que veulent dire ces paroles ? Il n'est personne qui s'oppose à ce que nos ports soient complètement outillés le plus rapidement possible. Mais tout cela ne peut pas se faire à la fois. Le trésor du pays a présentement à faire face à de grandes dépenses. Je doute même qu'il y ait au monde un autre pays de cinq millions d'habitants qui ait autant de responsabilité que le Canada et qui soit autant en mesure d'y faire face. Mais nous ne pouvons pas outiller nos grands ports de l'intérieur tous à la fois. Si l'on songe que nous avons une étendue de 2,000 milles en mers et rivières intérieures, on doit voir qu'il est impossible à aucun gouvernement de compléter, sur tous les points à la fois, des travaux demandant beaucoup de temps, d'expérience et d'argent. Mais il nous dit :

Outillons nos ports de la baie Georgienne d'une façon complète, ainsi que nos grands cours d'eau——

Je suis d'accord avec lui.

—notre route du Saint-Laurent——

C'est parfaitement juste.

—et nos ports sur l'Atlantique.

Tout cela est fort bien. Puis l'honorable gentleman nous demande d'abolir, si la nécessité s'en fait sentir, les droits imposés sur les bateaux, tant le long de l'Atlantique que dans la baie Georgienne. L'honorable gentleman se rend-il bien compte de l'importance de ce qu'il nous demande ici? A-t-il mesuré les conséquences qui pourraient résulter de l'abolition de ces droits? Prenez, par exemple, le port de Québec. La ville de Québec perçoit des droits sur les navires entrant dans ce port. C'est là la pratique habituelle dans tous les ports, ces droits étant destinés à améliorer ces ports mêmes, à construire des quais, à faire des travaux de dragage, à construire des élévateurs, etc. Les commissaires des ports ont à encourir des dettes pour ces travaux, et les droits en question sont les seuls revenus qui leur permettent de payer ces dettes. L'honorable gentleman nous propose de rendre libres nos ports de l'Atlantique, ainsi que nos grands ports de l'intérieur, Montréal, Québec, Saint-Jean et autres. Le gouvernement a le pouvoir d'abolri les droits perçus par la ville de Québec. Cette ville a emprunté et doit aujourd'hui, pour travaux d'améliorations de son port, $5,803,538, et elle n'a pas d'autre moyen de faire face à cette dette qu'en imposant des droits sur les navires. L'honorable gentleman propose d'abolir ces droits. Alors, il lui faudrait prendre à sa charge la dette du port de Québec. Il faudrait donc ajouter au projet de l'honorable député cette dette du port de Quebec, qui s'élève à $5,803,538. Passons maintenant à Montréal. Les commisaires du port de Montréal ont fait tout leur possible pour améliorer le port de cette grande ville, et ils ont encouru de ce chef une dépense de $8,054,156. Eh bien, M. l'Orateur, si nous donnons suite au projet de l'honorable gentleman et que nous abolissions les droits sur les navires entrant à Montréal, sans nous soucier si la chose serait ou non désirable, comment allons-nous pouvoir faire face à cette dette des commissaires de Montréal? Il nous faudrait, n'est-ce pas, prendre aussi cette dette à notre charge? Ajoutez cela à la dette de Québec, et portez ces deux montants à la colonne des dépenses de tout le projet de l'honorable gentleman et vous aurez un total de $255,971,233. Je le répète, nos propres chiffres sont ici complètement insignifiants à côté de tout cela. Nous n'avons encore parlé que de Montréal et de Québec, et je suis heureux de pouvoir dire que ce ne sont pas là les seuls ports du Canada. Il y en a d'autres, et ces autres ports ont aussi des dettes. Il m'est inutile de les passer ici en revue. Nous avons des ports sur l'Atlantique. J'ignore jusqu'à quel point ils peuvent être endettés.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le port d'Halifax n'a pas un seul sou de dette.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tant mieux pour Halifax. C'est peut-être là ce qui a porté mon honorable ami à demander l'abolition de ces droits, mais il ne devra plus oublier maintenant qu'il y a d'autres ports qui ont des dettes. Et nous n'avons encore parlé ni des ports de l'intérieur, ou des ports se trouvant sur l'océan Pacifique. A-t-on aussi l'intention de rendre libres tous ces ports? C'est ici, de nouveau, tout ou rien, et il est facile de se rendre compte des énormes dépenses que tout cela pourrait occasionner. Voilà ce que le projet de l'honorable gentleman nous donne à entendre. Il y a encore une autre entreprise extraordinaire dans laquelle il nous propose de nous lancer. Je ne veux pas qu'on puisse m'accuser de mal représenter ses paroles, et je vais de nouveau citer textuellement ce qu'il a dit. Parlant des points terminaux, voici comment il s'exprime :

La question des élévateurs dans l'ouest, qui est intimement liée à l'établissement de ces têtes de lignes, est très importante, et le gouvernement aura bientôt à s'en occuper, après avoir consulté les personnese les mieux renseignées à ce sujet. Nous savons que dans les états de l'ouest, le cultivateur qui place son grain dans les entrepôts obtient un certificat, dont la valeur est garantie par l'Etat, et qui représente virtuellement une somme d'argent égale au montant qui y est indiqué, pour la personne en faveur de qui ce certificat est accordé. Il peut se présenter à n'importe quelle banque et en retirer le montant immédiatement. Je n'ai pas étudié cette question à fond——

Sur ce point je suis d'accord avec lui.

—mais je considère que c'est là une question dout le gouvernement devrait s'enquérir, afin de voir si un système identique ne pourrait pas être mis en vigueur dans ce pays, afin que le cultivateur de l'ouest qui placera son grain dans les entrepôts puisse recevoir ce certificat dont l'exactitude serait garantie par l'Etat, si c'est nécessaire, ce qui lui permettrait de toucher sans retard la valeur de son grain.

Eh bien! M. l'Orateur, il y a un grand nombre de personnes au Canada qui font

métier de posséder des entrepôts. Si ce gouvernement doit se lancer dans ce genre d'entreprise, que vont devenir tous ceux qui ont mis leur argent là-dedans ? Ils ne pourraient pas lutter avec le gouvernement, et il leur faudrait abandonner la lutte. L'honorable député nous propose tout simplement de détourner au profit de l'Etat un genre d'affaires où sont actuellement engagés des centaines de nos concitoyens. Il peut se faire que ce soit là du progrès; il peut se faire, aussi, que la chose existe déjà en d'autres pays, bien que je n'aie pas entendu parler qu'aucun gouvernement ait jamais pris cette responsabilité. Mais, ce qui est encore plus étrange, le leader de l'opposition va jusqu'à nous proposer de nous lancer dans la construction de granges, magasins, entrepôts et élévateurs, et c'est ainsi qu'il ajoute:

> Nous devrons avoir des récoltes énormes dans le Nord-Ouest, et ce serait, il me semble, rien autre chose que du gaspillage que d'obliger 100,000 cultivateurs à construire 100,000 granges ou entrepôts quand, en leur fournissant les moyens de transport convenables, leur grain pourrait être emmagasiné pour une somme nominale, dans les élévateurs construits à titre d'entreprise publique.

Ce qu'il nous propose ici c'est en quelque sorte du communisme, c'est-à-dire rien ne se rattachant ni de près ni de loin à une entreprise ordinaire d'affaires. Il ne vient demander qu'un prix purement nominal. Lisons de nouveau ce passage :

> Nous devrons avoir des récoltes énormes dans le Nord-Ouest, et ce serait, il me semble, rien autre chose que du gaspillage que d'obliger 100,000 cultivateurs à construire 100,000 granges ou entrepôts quand, en leur fournissant les moyens de transport convenables, leur grain pourrait être emmagasiné pour une somme nominale, dans les élévateurs construits à titre d'entreprise publique.

Voilà ce que nous propose l'honorable député. Je me demande s'il a jamais calculé ce qu'il en coûterait au pays pour construire les élévateurs nécessaires à l'emmagasinage, à un prix nominal, de tout le grain entassé dans les 100,000 granges du Nord-Ouest. Veut-il aussi avoir des élévateurs pour les cultivateurs habitant d'autres régions que le Nord-Ouest ? Il y a aujourd'hui des millions de dollars placés par des capitalistes dans les élévateurs et entrepôts. L'honorable député est-il prêt à acheter tout cela ? Si le gouvernement doit se mettre à construire des élévateurs, que vont devenir ceux qui ont déjà été construits par des particuliers, et où l'on est forcé, afin d'en tirer bénéfices, de demander des taux substantiels d'emmagasinage, et non pas seulement des prix nominaux. Si l'on doit construire des élévateurs et entrepôts pour les 100,000 cultivateurs du Nord-Ouest afin d'y emmagasiner leur grain à un prix nominal, l'honorable député ne croit-il pas qu'il nous faudrait aussi construire suffisamment d'élévateurs, de granges et d'entrepôts pour y emmagasiner à un prix nominal tout le grain récolté au Canada ? Si l'on doit construire des élévateurs, des granges et des entrepôts pour les 100,000 cultivateurs du Nord-Ouest, pourquoi ne ferions-nous pas aussi la même chose pour les cultivateurs des autres parties du Canada ?

M. COWAN : C'est là une politique de basse-cour.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le leader de l'opposition nous a dit que les dépenses ne lui faisaient pas peur. Mais ce gouvernement s'est toujours fait une règle de surveiller de plus près les intérêts du public, et il lui faut calculer ce qu'il en coûterait pour donner suite aux extravagances dans lesquelles l'honorable leader de l'opposition aimerait à voir les pays se jeter tête baissée. L'honorable gentleman nous propose de dépenser $84,000,000 pour prolonger l'Intercolonial jusqu'au Nord-Ouest, bien que cela ne pût être d'aucune utilité publique. Au contraire, la réalisation d'un semblable projet serait plutôt nuisible aux intérêts du Canada. Il nous propose aussi d'acheter une partie du chemin de fer Pacifique Canadien, ce qui aurait pour effet de détourner une bonne part du trafic du Pacifique de la rive nord du lac Supérieur pour diriger ce trafic vers les Etats-Unis. Il nous propose pour ainsi dire de ne tenir aucun compte—du moins, dit-il, jusqu'à ce que les levés nécessaires aient été faits—de l'immense région située entre Québec et Winnipeg. En fait, M. l'Orateur, et pour ce qui est de l'intérêt canadien, son projet est plus favorable aux Etats-Unis qu'au Canada.

Mon opinion est que nous ne pouvons nous mettre trop tôt à la construction de ce chemin de fer, surtout de la partie allant de Moncton à Winnipeg qui a soulevé tant d'hostilité parmi les honorables gentlemen de la gauche. Il y a un certain côté de notre propre projet qui doit se recommander à l'attention de tous les gens sérieux. D'un bout à l'autre de ce chemin de fer, c'est-à-dire depuis Moncton, à travers le Nouveau-Brunswick, Québec, Ontario, le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest, et la Colombie Anglaise : d'océan à océan, et en outre de son caractère de grande route transcontinentale, ce chemin de fer va être un chemin de colonisation servant à développer des millions d'acres de terres fertiles qui dans le moment ne représentent aucune valeur pour la population du Canada. Il y a quelques jours, un honorable gentleman de la gauche nous a demandé ce qu'il allait s'ensuivre de tout cela pour la province d'Ontario, et il en a conclu que cette province aurait à supporter une bonne part des frais de cette entreprise. On doit s'opposer à ce qu'on nous fasse de ces sortes d'appels, qui ne reposent que sur une mesquine politique de clocher ; mais ici je dois rappeler dans la province d'Ontario, et précisément dans la partie que traversera ce chemin de fer, une région immense, en fait un véritable empire en étendue et en richesse

représentant une superficie de 16 millions d'acres de terre qui vont ainsi acquérir une valeur immédiatement marchande. Supposons que ce chemin de fer ne donne à ces terres qu'une valeur de $1 par acre, cela n'en suffirait pas moins pour nous rembourser au delà de ce que cette entreprise aura coûté à l'Etat. Il n'y a cependant personne qui ne puisse dire que ces 16 millions d'acres de terres vont nous rapporter bien plus que cela. En estimant à $3 l'acre la valeur que vont prendre ces terres, nous nous trouvons, M. l'Orateur, recevoir en quelque sorte en pur don $48,000,000 pour des terres qui ne nous représentent en ce moment absolument rien. Le ministre de l'Intérieur nous a aussi dit que ce chemin de fer contribuait en outre à mettre en valeur une grande partie du domaine de l'Etat dans les territoires. Je crois qu'il nous a alors parlé de 20 millions d'acres, qui, à seulement $2 l'acre, nous donneraient $40,000,000. Je ne parle pas du Nouveau-Brunswick, parce que je ne connais pas beaucoup la géographie de cette province. Mais nous pouvons voir par la carte que ce chemin de fer va traverser un nouveau district, et que, sur tout le parcours, il se trouvera à une distance d'entre 35 à 75 milles du chemin de fer existant actuellement. Imaginez donc maintenant la valeur que cette nouvelle route va donner aux nouvelles terres de Québec et du Nouveau-Brunswick qu'elle traversera.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre veut-il dire que ce nouveau chemin sera distant de 35 à 75 milles de tout chemin de fer existant actuellement dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je parle de la distance où ce nouveau chemin se trouve de l'Intercolonial. Il arrivera parfois qu'il faudra traverser un autre chemin de fer ; mais c'est précisément parce qu'on espère tant de bien de ce projet que l'opinion publique, dans le Nouveau-Brunswick, est si unanimement en sa faveur. La voie du Nouveau-Brunswick parle par elle-même. Je ne puis pas dire, d'après ma connaissance personnelle, ce qu'il en sera dans la Colombie Anglaise. Mais l'on m'a communiqué aujourd'hui une lettre d'une personne de la Colombie Anglaise, qui écrit ce qui suit à ce sujet :

Tout ce qui est du projet du Grand-Tronc-Pacifique, la chose est ici très bien vue. Naturellement, il y des grincheux, mais somme toute, je crois que la grande majorité de la population de la Colombie Britannique est favorable à ce projet. Dans tous les cas, c'est là l'une de ces occasions précieuses que nous devons saisir avec empressement. Il n'y a pas la moindre probabilité que nos gens soient disposés à laisser échapper cette chance——

Et il n'y en a pas non plus ici.

—mais si toutefois, par malheur, ce projet ne se réalisait pas, il nous serait très difficile d'en trouver un autre qui pourrait être pour nous une source d'autant de bien.

Cette lettre vient d'un citoyen éminent de la Colombie-Britannique. Et le nom de cette personne est H. G. Helmken, conseil du roi, Il est le président de l'Association conservatrice de la ville de Victoria.

Plusieurs membres de l'opposition nous ont déjà fait remarquer, M. l'Orateur, que nous n'avions pas mandat de construire ce chemin de fer, et l'on nous a même défiés de nous présenter devant le pays avec ce projet. On nous a encore lancé l'un de ces défis aujourd'hui même. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) surtout s'est particulièrement attaché à faire observer que le gouvernement n'avait pas mandat pour construire ce nouveau transcontinental. Si ce gouvernement, après avoir remporté deux fois la victoire aux élections générales, n'a pas reçu mandat pour construire un transcontinental, puis-je savoir d'où l'opposition tire le mandat qu'elle prétend avoir pour construire deux chemins de fer transcontinentaux ? Si, comme ils le disent, chaque défaite doit comporter le mandat de construire un autre transcontinental, je ne me tromperais peut-être pas en prédisant qu'ils recevront bientôt le mandat d'en construire un troisième. Pourquoi donc, je vous le demande, le pays a-t-il accordé, en 1896, le pouvoir au parti libéral ?

M. URIAH WILSON (Lennox) : Dieu le sait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Etait-il admissible, M. l'Orateur, que le pays continuât à rester plongé dans la stagnation commerciale, où l'administration de ces messieurs de la gauche le tenaient depuis de longues années ? Si on ne voulait que maintenir cet état de choses, ce n'était certes pas la peine de changer de gouvernement. Les honorables gentlemen de la gauche ont eu tout le temps qu'il fallait pour prouver qu'ils étaient complètement incapables de faire progresser le pays. Pourquoi a-t-on appelé le parti libéral au pouvoir ? Un honorable député s'est écrié : Dieu le sait. Mais Dieu fait bien les choses et son verdict s'est trouvé d'accord avec celui de tout le Canada. Le peuple canadien a su faire reconnaître, par son bulletin de vote, qu'il voulait que ce pays marchât enfin résolument en avant, et entrât enfin dans la voie réservée aux peuples robustes et virils. Il a voulu que ce pays eût enfin la place qui lui appartient parmi les nations du monde. Même si j'avais à prendre à la lettre l'argument invoqué par un honorable gentleman de la gauche que nous n'avons, rigoureusement parlant, aucun mandat de construire en ce moment ce transcontinental, je pourrais répondre que des événements se produisent qui équivalent en quelque sorte à un mandat. Avant que cette ligne soit entièrement construite, les circonstances auront justifié, encore plus que maintenant, la sagesse de la détermination que nous avons prise. L'immigration afflue dans

le Nord-Ouest en un courant sans cesse grossissant. Avant que ce chemin de fer ne soit terminé, la population répandue à l'ouest du lac Supérieur—population composée en grande partie d'une race étrangère, mais qui est tout de même la bienvenue—égalera la moitié de la population actuelle de l'est du Canada, et cinq ans après que ce chemin aura été en opération, il y aura là autant d'habitants qu'en compte actuellement tout l'est du Canada. Géographiquement parlant, leurs voisins se trouveront aux Etats-Unis. Et déjà, nous pouvons constater qu'on ne ménage pas les efforts dans les Etats de la république voisine, pour diriger de ce côté le commerce de nos territoires de l'Ouest. Entre l'ancien et le nouveau Canada, entre l'est et l'ouest, il y a aujourd'hui, de Québec à Winnipeg, un territoire de près de 1,300 milles de longueur, ayant en moyenne 300 milles de largeur, et contenant une superficie de pas moins de 240 millions d'acres. Il y a là, dis-je, 240 millions d'acres de terres riches en ressources agricoles, minérales et autres, et prêtes à distribuer ces richesses à tout venant pourvu qu'il y ait les facilités de transport nécessaires. Il suffit d'examiner un instant la carte de l'Europe et la carte du Canada pour se faire une idée de l'étendue de cet immense pays.

Cette région dépasse de 175,000 milles carrés la superficie de l'Allemagne, avec ses 56 millions d'habitants. Elle dépasse de 180,000 milles carrés la superficie de la France, avec ses 39 millions d'habitants. Elle est 250 pour 100 plus considérable que l'Italie, avec ses 33 millions d'habitants. On pourrait tailler là-dedans 30 royaumes comme la Belgique. Elle dépasse de plusieurs fois l'étendue de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, avec leurs 41 millions d'habitants. Elle dépasse de 25,000 milles carrés la superficie totale du Maine, du New-Hampshire, du Massachusetts, du Rhode-Island, du Connecticut, du New-York, du New-Jersey, du Delaware, du Maryland, de la Virginie, de la Caroline du Nord, de la Caroline du Sud, de la Georgie, de la Floride et de l'Alabama, soit la totalité des Etats de la côte de l'Atlantique des Etats-Unis, depuis le Maine, situé à quelques milles de notre fleuve Saint-Laurent, jusqu'à la Floride, et de là au golfe du Mexique. Ces immenses solitudes ne servent aujourd'hui qu'à établir une sorte de ligne de démarcation entre l'ancien et le nouveau Canada.

Pour ma part, je ne puis pas comprendre comment les millions d'immigrants qui sont appelés à coloniser notre immense Nord-Ouest, et dont un grand nombre seront de race étrangère, vont pouvoir se persuader qu'ils habitent un pays compact et uni ; je ne puis pas comprendre comment nous allons pouvoir inculquer à ces colons l'amour du Canada, un amour pouvant aller, au besoin, jusqu'à faire le sacrifice de sa vie, si nous devons continuer à avoir ainsi à jamais une ligne de démarcation commerciale et sociale entre l'est et l'ouest. Selon moi, c'est la vie nationale même du Canada qui est en jeu. Nous voyons déjà, dans l'est quelles peuvent être les conséqences de la séparation. Il n'est pas un de nous qui ne déplore chaque joour les regrettables circonstances qui ont fait que l'Etat du Maine s'avance si au nord dans l'intérieur du Canada, séparant ainsi les provinces maritimes des provinces situées à l'ouest, et cependant ces immenses solitudes dont je viens de parler, situées entre Québec et Winnipeg, pourraient suffire à englober au delà de douze Etats comme celui du Maine. La question est de savoir si nous voulons avoir un Canada ou deux, un seul peuple ou deux. Selon moi, cela est impossible avec cette sorte de solution de continuité toujours béante entre les deux parties du pays. Si nous voulons un seul peuple, il faut que le pays soit entièrement colonisé d'océan à océan, de Québec à Winnipeg, et de là jusqu'au Pacifique. On nous demande d'attendre encore. Le premier ministre a déjà dit, et cela fort justement—et tout le pays a volé à son appel comme un seul homme—que le temps n'était plus aux délais. C'est à des actes qu'il faut se mettre. Le courant d'immigration qui afflue actuellement au Canada, est plus considérable que ce qu'on peut voir en tout autre pays du globe. Si nous portions obstacle à ce courant d'immigration, il pourrait s'écouler bien des annés avant que la chose se produise de nouveau. Voici le temps d'agir. Les honorables messieurs de la gauche veulent que nous attendions jusqu'à ce que la dépression commerciale soit à nos portes. On s'imaginerait presque qu'ils vont jusqu'à prier pour que cette dépression se produise. Nous avons déjà eu assez de ce régime, et nous prions le Ciel qu'il nous épargne le retour de ces mauvais jours. Attendez, nous disent-ils, que la dépression soit arrivée. Eh bien ! M. l'Orateur, le Canada est une terre d'avenir ; et c'est précisément pour cela, c'est-à-dire parce qu'on a confiance en notre avenir, que nous avons pu mettre la main sur un marché aussi avantageux. N'allons pas lâcher prise, maintenant que l'occasion s'est offerte pour nous. Battons le fer tandis qu'il est chaud, ayons ce chemin de fer prêt à fonctionner le plus tôt que nous pourrons, et donnons un caractère de permanence à la prospérité et au développement dont le pays a tant aujourd'hui occasion de se rejouir.

M. A. C. BELL (Pictou) : Rien de plus agréable, M. l'Orateur, que les sentiments exprimés par le directeur général des Postes. Son éloquent plaidoyer en faveur d'un seul Canada au lieu de deux ne pouvait manquer de lui gagner notre bienveillance et d'être chaudement accueilli par la gauche. Le langage du directeur général des Postes est digne d'éloges. Il nous réjouit, car le parti auquel l'honorable ministre appartient n'a pas toujours exprimé ces sentiments.

Un jour, un gouvernement tenta de suppléer le chaînon manquant entre l'est et l'ouest du Canada. A cette époque, l'honorable ministre et ses amis politiques eurent-ils un seul mot à dire en faveur d'un seul Canada au lieu de deux ? Pas un seul, M. l'Orateur. Chacun de leurs efforts avait pour but de détourner ce résultat, chacune des paroles qu'ils adressaient au public lui apprenait que ses véritables clients étaient les Américains, que c'était avec la république voisine qu'il devait établir des rapport commerciaux. Toute une pléïade de politiciens libéraux passèrent les meilleures années de leur vie à batailler de leur mieux contre la consolidation du Canada. Aujourd'hui, le directeur général des Postes, apparemment de bonne foi, proteste de son dévouement à la cause de l'unité du Canada et, pour ma part, j'applaudis à ces sentiments et j'espère qu'ils sont sincères. Mais, il y a toujours lieu de craindre une rechute, une volte-face, quand la conversion se produit dans des circonstances particulières. Il fut un temps dans les annales de la Nouvelle-Ecosse où les amis politiques du ministre des Finances déployaient à profusion les couleurs américaines au passage d'un gouverneur général du Canada. Mais, en 1873, à l'avènement du parti libéral, le drapeau américain disparut, et, tant que M. Mackenzie fut au timon des affaires, il n'y eut nulle part de citoyens plus loyaux que ces rebelles ou pseudo-rebelles libéraux. Néanmoins, la loyauté de nos adversaires n'est pas de bon aloi. Elle n'est pas tout laine et une verge de large. Elle ne supporte pas l'adversité, aussi, lors de la chute de M. Mackenzie lorsque nos amis libéraux retournèrent dans l'opposition, ils prêtèrent l'oreille aux conseils de Farrar et des siens. Ils ne parlèrent plus de consolider le Canada. Ils préconisèrent le commerce continental, l'union commerciale et préférèrent le dollar américain au chelin anglais. Ce furent des rebelles autant qu'ils purent l'être sans exposer leur vie et, quand ils font montre de leur loyauté, nous leur en savons gré sans avoir une grande confiance dans leurs déclarations. Nous avons eu l'occasion de les connaître. Espérons, cependant, qu'ils sont plus sincère cette fois-ci, car une nouvelle rechute serait terrible. Pour leur réputation et la bonne renommée de notre commune patrie, souhaitons que lorsqu'ils retourneront dans l'opposition—ce qui pourrait arriver à brève échéance—leur loyauté puisse essuyer l'adversité, qu'elle ne s'évanouisse pas du jour où la garde des deniers publics leur sera enlevée.

Je ne perdrai pas mon temps à répondre à l'étrange discours que le directeur général des Postes a prononcé ce soir. Le chef de l'opposition lui saura gré de la manière peu aimable et peu bienveillante dont il a exposé sa politique. Sa critique a été trop acerbe, trop partiale pour influer sur l'opinion des gens sensés. La malignité de ses intentions perçait trop. Les hypothèses qu'il a attribuées à mon chef étaient trop absurdes et trop étrangères au raisonnement du leader de l'opposition. Au lieu de s'appliquer à réfuter le discours de ce dernier, il a voulu le faire parler à sa guise et ses efforts en ce sens frisaient le ridicule.

Je toucherai, cependant, à un ou deux passages de son discours. Le directeur général des Postes est indigné parce que nous avons fait remise de leur dette aux commissaires du port de Montréal et à ceux de Québec. A l'entendre parler, on eût cru que le gouvernement du Canada avait grandement péché en soulageant le fardeau qui pesait sur le commerce canadien sous forme de redevances et de péages qui constituaient le revenu de ces commissions. Pourtant, qu'a fait au cours de la présente session ce même gouvernement qui, aurait-on cru, considère comme un acte d'insigne folie d'alléger en certains endroits les fardeaux que le commerce supporte ? Il y a quelques mois ce même gouvernement a aboli les péages des canaux. Le directeur général des Postes n'aurait pas pu mieux faire, s'il avait eu le dessein de se couvrir de ridicule et d'exposer le gouvernement à la risée publique. Pourquoi les ports du Canada ne seront-ils pas aussi libres que ses canaux ? Ces derniers ont coûté $80,000,000. Qui vous conseillera de prélever sur le commerce du pays assez d'argent pour payer l'intérêt sur une pareille somme ? Ce ne sera certainement pas le gouvernement du jour, puisque je le répète, il a à la présente session soulagé le commerce de ce fardeau. Aussi, lorsque le directeur général des Postes se moque de l'idée qu'un premier ministre du Canada puisse adopter la ligne de conduite tracée par notre chef et dégrever le commerce de cet impôt, il nuit à la cause qu'il défend, se couvre lui-même de ridicule et expose le gouvernement aux railleries du public. J'espère qu'il a pu se convaincre, car il n'a convaincu personne autre, que la réalisation du projet du chef de l'opposition entraînerait une dépense de $254,000,000. Je crois qu'il a aussi clairement établi la vérité de cette assertion que de l'affirmation relative aux $13,000,000 qu'il faudra dépenser pour mener à bonne fin le projet ministériel ; l'une vaut l'autre. Rien de contenu dans la proposition du leader de la gauche, proposition que l'honorable ministre vient de critiquer, ne suffisait ses attaques. Aussi, en se démenant pour découvrir le défaut de la cuirasse, il s'est mis dans une impasse lorsqu'il a reproché au projet du chef de l'opposition d'entraîner l'établissement de quelques lignes parallèles. Tandis qu'il préconisait la construction d'une voie ferrée qui doublera l'Intercolonial, ainsi que le Pacifique Canadien entre North-Bay et la cité de Winnipeg, il déclarait qu'un gouvernement commet une injustice quand il construit un chemin de fer parallèle à une ligne déjà existante. Le chemin transcontinental doublera la voie du Pacifique Canadien sur le parcours que j'ai indiqué et il privera

cette compagnie d'une partie du trafic qui lui appartient aujourd'hui. Non seulement il sera parallèle à l'Intercolonial dans l'est; il sera aussi parallèle au Pacifique Canadien dans l'ouest. Bien plus, qui osera prétendre un seul instant qu'on ne peut pas faire le même reproche à cette partie du chemin que le gouvernement subventionnera ou dont il garantira les obligations, à l'ouest de Winnipeg ? La ligne indiquée sur la carte accrochée au mur de la salle du comité des chemins de fer sera parallèle à la voie du Pacifique Canadien à l'ouest de Winnipeg ; cela ne souffre aucune doute, le transcontinental traversera un pays amplement desservi déjà par de nombreux chemins de fer. Afin de pouvoir attaquer la proposition soumise par le leader de l'opposition, l'honorable ministre a été tenu de blâmer le projet ministériel qui comporte le parallélisme des voies ferrées et une concurrence injuste faite aux particuliers ou aux compagnies. Ainsi, le discours du directeur général des Postes n'a été qu'une oiseuse et futile tentative de réfuter le raisonnement si logique du leader de la gauche.

Je ne couvrirai pas le terrain parcouru par l'honorable ministre ; cela est évidemment inutile. Mais, je possède une estimation, qui n'est pas le fruit de pures hypothèques, mais qui repose sur des données puisées aux meilleures sources, pour établir que la réalisation du projet ébauché par le chef de l'opposition ne coûterait au pays que $60,000,000. L'Intercolonial, le Grand Tronc, le Pacifique Canadien seraient mis en communication avec la cité de Winnipeg. Celle-ci serait reliée à Halifax par l'Intercolonial, à Saint-Jean par le Pacifique Canadien et à tous les endroits d'Ontario et de Québec desservis par le Grand Tronc. On obtiendrait tous ces résultats, moyennant une dépense de $60,000,000, car, je le répète, il ne s'agit pas de conjectures que la construction de tant de milles de voie ferrée coûterait tant par mille, mais d'un calcul fait sur des données certaines par des personnes ayant les connaissances nécessaires. Puisqu'il en est ainsi, on comprend que le directeur général des Postes ne pouvant s'en prendre au projet du chef de la gauche, a dû le dénaturer pour mieux le combattre. Aussi son discours a-t-il été souverainement absurde. Il n'a pas fait honneur au ministre ni au gouvernement. Il ne fallait pas être doué d'une grande pénétration d'esprit pour s'apercevoir que le ministre critiquait avec aigreur la proposition dont le chef de la gauche a saisi la Chambre, après l'avoir soigneusement mûrie et l'avoir fait approuver par ses partisans. Il n'y avait rien de plus drôle que de voir avec quelle sollicitude le directeur général des Postes entreprenait de défendre notre chef contre les prétendues attaques des siens. Il est hors de tout doute que les membres de la gauche qui ont acclamé leur leader lorsqu'il a soumis son projet à la Chambre, en comprenaient exactement la portée, le but, les réserves et les conditions, qui y étaient attachées, lorsque l'honorable député a exposé son projet dont la réalisation entraînerait une dépense d'environ $60,000,000 et qui, selon lui et de l'avis de ses partisans, procurerait à la population du pays tous les avantages qui pourraient découler de l'entreprise que le gouvernement projette de mener à bonne fin. Mon honorable ami, le directeur général des Postes, lorsqu'il persistait à dire que le leader de l'opposition promettait en son nom et au nom du parti conservateur d'entreprendre immédiatement d'établir un chemin de fer entre Québec et Winnipeg, ne faisait que torturer les paroles de celui-ci. Il ne tenait aucun compte du langage clair et formel dont le chef de la gauche s'est servi pour reprocher au gouvernement d'agir avec trop de précipitation et pour déclarer que ce qu'il y a de bon dans le projet ministériel pourra être plus facilement réalisé après qu'une enquête complète nous aura fourni tous les renseignements nécessaires. Je suis bien aise que le leader de l'opposition ait eu soin de bien faire comprendre à la population de ce pays que notre parti et notre chef ne s'opposent pas à une dépense légitime quand il s'agit d'augmenter les progrès, le bonheur et la prospérité des habitants du Canada. Nous ne reculons pas devant les dépenses justifiables ; notre parti n'a jamais hésité à employer les deniers publics quand il a cru qu'il était à propos de le faire.

Il est indiscutable que cette entreprise, qui nous paraît importante, n'est pas comparable, sous le rapport de la hardiesse et de l'initiative publique, au projet soumis à la population de l'ancien Canada, en 1873, par sir John A. Macdonald, relativement à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pour la population et le gouvernement de l'époque, cet autre projet était incomparablement plus hardi, il exigeait de plus grands sacrifices et de plus grands efforts de la part du pays que l'entreprise que le gouvernement du jour projette de mener à bonne fin. Si nous sommes opposés à la proposition ministérielle, ce n'est pas parce qu'elle entraînera des dépenses. On ne peut rien accomplir sans argent. Un pays n'est pas longtemps prospère si sa population prise trop l'économie et recule devent des dépenses légitimes. Le particulier, le village, la ville, la cité, la nation qui regardent trop à la dépense, qui sont trop adonnés à la parcimonie, ne sont pas les plus sages. C'est le pays qui tire le meilleur profit de ses ressources, qui se montre généreux sans être prodigue, qui jouit d'une plus grande somme de prospérité. Nous combattons le projet ministériel parce qu'il est inopportun et non pas parce que sa réalisation sera une source de fortes dépenses. Que vous révèle, en effet, l'étude du plan soumis par le gouvernement ?

M. BELL.

M. LOGAN : L'honorable député déclare que le projet mis de l'avant par l'opposition coûterait $60,000,000, s'il était mis à exécution. Puis-je savoir si cette somme comprend les frais de premier établissement d'un chemin de fer entre Lévis et Moncton?

M. BELL : Non, ces frais n'entrent pas en ligne de compte. On se rappelle que le chef de l'opposition a déclaré que cette ligne ne serait construite que si une enquête approfondie démontrait qu'il est possible d'établir un meilleur chemin que l'Intercolonial moyennant une dépense modérée, et eu égard aux exigences de la situation. La construction de cette voie n'entrait pas nécessairement dans le plan de notre leader ; elle était subordonnée à certaines conditions; c'est pour cela que l'état estimatif ne se rapporte qu'aux travaux qui devraient être exécutés dans un délai raisonnable.

La proposition du gouvernement est entourée de beaucoup d'incertitude regrettable. Quel que soit notre désir, il est impossible de savoir ce qu'elle implique, ou quelle est sa portée. Personne ne sait à quoi s'en tenir là-dessus. Les uns nous disent que la ligne aura telle longueur ; les autres lui donnent une étendue différente ; on ne trouve pas deux députés de la droite entièrement d'accord sur la longueur du chemin entier ou d'un de ses tronçons. Comme j'ignore le parcours de la ligne et comme le gouvernement n'a pas déposé sur le bureau les plans ou données où j'aurais pu puiser ce renseignement, je me base sur l'estimation qui me paraît la plus raisonnable, la moyenne des distances indiquées par ceux qui ont parlé au nom du ministère, par le premier ministre, par le ministre des Finances et par le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton), qui, le gouvernement nous a donné lieu de croire, avait mission d'exprimer les sentiments de l'administration. Appelé à répondre à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, il était évidemment préparé à s'acquitter de cette tâche et cela nous permet de croire que, dans cette circonstance, il a parlé au nom du gouvernement. En prenant la moyenne de ces différentes estimations, on constate que la division de l'Est aura environ 1,840 milles de longueur, que la section des prairies couvrira une étendue de 1,200 et que le réseau des montagnes s'étendra sur une distance de 500 milles. Je le répète, on ne trouve pas deux orateurs de la droite absolument d'accord, et j'établis la moyenne des calculs de chacun. Au dire du ministre des Finances, qui, je le suppose, s'est soigneusement renseigné, car dans ces matières il est l'interprète de ces collègues, il faudra débourser $51,520,000 pour construire les 1,840 milles de la division de l'est. La section des montagnes nous coûtera $15,00,000 sous forme d'obligations garanties, et celle des prairies, $15,600,000. Or, qu'est-ce que le Canada aurait à payer ? Les frais d'établissement de la division de l'est, l'intérêt sur les obligations émises et sur le coût de la construction, car nous supposons que la compagnie renouvellera un jour les obligations que le gouvernement aura garanties. Eh bien ! l'intérêt sur ces obligations et sur les frais d'établissement devra évidemment courir pendant dix ans. Le contrat dit sept ans, mais il stipule que l'Etat pourra continuer à payer l'intérêt pendant trois ans de plus, et je crois qu'il y a lieu de supposer que la compagnie tirera profit de cette clause. Cela représente $20,000,000 environ. L'intérêt sur ces obligations et sur le coût de la construction s'élèvera à $20,100,000, en dix ans. Le ministre des Finances ajoute $3,309,676, intérêt qui s'accumulera pendant la durée de la construction de la ligne. Total, $74,-929,676, disons soixante-quinze millions. Le "News," de Toronto, journal bien disposé envers le gouvernement, a fait un calcul d'après lequel le chemin coûterait $79,000,-000. Je crois donc qu'il est raisonnable de supposer que les frais d'établissement de la voie ferrée s'élèveront à 77 ou 78 millions de dollars. Mais, sur quoi reposent ces calculs ? Uniquement sur le coût de la construction de la voie ferrée estimé à $28,000 par mille pour la section de Québec à Winnipeg et à $25,000 par mille pour celle de Lévis à Moncton. Ces chiffres sont ceux du ministre des Finances ; je n'en accepte pas d'autres.

Eh bien ! je crois que tous les renseignements que nous pouvons recueillir sur ce sujet établissent qu'il est impossible de construire la voie ferrée pour ces prix-là. La qualité du chemin sera évidemment un facteur dans la fixation du coût. Or, de quelle sorte sera ce chemin ? Le représentant de Norfolk-nord, interprète présumé des vues ministérielles, dit que ce sera un chemin de premier ordre.

Mais si cela ne suffit pas, je vous citerai les paroles du ministre de l'Agriculture qui a déclaré qu'aucune pente ne devra avoir plus d'un demi pour cent d'inclinaison ou plus de 26 pieds au mille. Or, ai-je besoin de dire qu'un chemin dont l'inclinaison ne dépasse pas un demi pour cent doit, s'il est de premier ordre avoir des courbes peu prononcées et un outillage de qualité supérieure. J'invoquerai de nouveau le témoignage du représentant de Norfolk-nord qui exige non seulement des pentes de 26 pieds au mille, au plus, mais des rails de 90 livres, des locomotives pesant 100 tonnes, des wagons pouvant transporter une charge de 50 tonnes, chacun des ponts capables de supporter une pesanteur de cinquante pour cent de plus que les poids que j'ai mentionnés; en un mot un chemin de fer en état d'accommoder des convois traînant des fardeaux de 2,000 tonnes.

Une autre raison nous confirme dans cette opinion. Pourquoi établit-on ce chemin de fer ? Pourquoi le très honorable premier ministre entreprend-il de construire cette voie ferrée? Que nous a-t-il dit? Ce chemin sera construit d'abord et surtout pour entrer en

concurrence avec les voies de transport par terre et par eau et pour transporter le blé de Winnipeg à Saint-Jean qui rivaliserait avec les ports de New-York, Boston, Portland et Baltimore. Il est bien évident que, pour que le rêve du premier ministre se réalise, pour que ce chemin de fer serve au transport du grain—ce qui importe peut-être autant que la question de la concurrence—il devra transporter des convois de 2,000 tonnes sur une voie des plus perfectionnées; autrement le désir du premier ministre ne s'accomplira pas. Quelle raison avons-nous de croire qu'il est possible d'établir un chemin de fer de premier ordre à raison de $28,000 par mille à travers, un pays présentant de grands obstacles ? cela est reconnu. Il ne s'agit pas de prairies ni d'un territoire ressemblant au pays entre Ottawa et Montréal. Il est évident que ce pays est parsemé d'obstacles. S'il faut en croire ce qu'on nous dit du parcours de la ligne, elle traversera d'innombrables rivières qui, toutes, se jettent dans la baie d'Hudson. Il faudra plusieurs points et il en coûtera beaucoup de construire des ponts capables de livrer passage à des convois de 200 tonnes de pesanteur. Tout ce que nous avons entendu de la part du gouvernement tend à prouver qu'il est impossible de construire un pareil chemin de fer moyennant $28,000 par mille. Il y a lieu de demander au gouvernement de nous signaler certaines voies ferrées de même modèle et de qualité égale qui ont coûté à peu près $28,000 par mille. Pourra-t-il trouver dans toute l'Amérique du Nord une ligne de 1,000 milles de longueur réunissant toutes les conditions énumérées par le représentant de Norfolk-nord ? Non, ni au Canada, ni aux Etats-Unis. Il y a de courts tronçons de voie ferrée, tel le chemin de fer de 400 milles d'étendue qui relie New-York à Buffalo, mais où trouver une ligne d'égale longueur qui réponde à la description que le gouvernement a donnée du Transcontinental par l'intermédiaire du député de Norfolk-nord ? D'ailleurs, nous pouvons citer quelques exemples, et, si le très honorable premier ministre était moins pressé, si l'heure suspendait sa marche, il pourrait se convaincre, par la lecture des rapports d'ingénieurs canadiens éminents qui dorment dans les cartons des ministères, qu'il y a d'excellents motifs de croire qu'il est impossible de construire un chemin semblable à raison de $28,000 par mille.

Il aurait trouvé dans la bibliothèque le rapport de sir Sanford Fleming sur l'Intercolonial, sur le chemin qu'il se propose d'établir entre Lévis et Moncton. Que dit sir Sanford Fleming ? Après avoir exploré quinze routes différentes, il déclare qu'il faudrait $46,000 par mille pour construire une voie ferrée entre la Rivière-du-Loup et Truro en passant par le cœur du Nouveau-Brunswick, en traversant le pays où le premier ministre veut établir un chemin de fer pour améliorer l'Intercolonial. Le premier ministre espère-t-il par quelque sortilège pouvoir construire moyennant $28,000 par mille, en 1903, un chemin qui devait coûter $46,000 par mille, en 1864, à une époque où on était moins exigeant que ne l'est ajourd'hui le représentant de Norfolk-nord, où la main-d'œuvre, le premier ministre ne l'ignore pas, coûtait probablement 30 ou 40 pour 100 de moins que de nos jours ? Cela n'empêche pas le premier ministre de se présenter devant le parlement et le public et de leur dire qu'il suffira de $25,000 par mille pour construire une voie ferrée qui, cela lui est démontré, coûtera au moins $46,000 par mille Au dire du ministre des Finances, il n'ira pas jusqu'à $28,000 par mille ; il n'accordera que $25,000 par mille pour construire un chemin capable de supporter des charges de 2,000 tonnes, alors que sir Sanford Fleming a déclaré, en 1864, qu'il faudrait $46,000 par mille pour mener à bonne fin cette entreprise.

M. CLANCY : Et il ne s'agissait pas d'une voie ferrée aussi perfectionnée.

M. BELL : Naturellement, le chemin qui a servi de base aux calculs de sir Sandford Fleming ne répondait pas aux exigences présentes du gouvernement. Ainsi que je le démontrerai bientôt, ce chemin avait des pentes d'un pour cent ou de 52.8 pieds au mille, mais sir Sanford Fleming devait le construire sur le terrain, tandis que l'honorable premier ministre construit le sien sur le papier. La différence entre des paroles et des actes, voilà ce que représente l'écart qui existe entre les estimations de $25,000 et de $46,000 par mille. Dans le premier cas, il s'agissait d'une proposition pratique ; selon moi, l'autre projet ne l'est pas. D'ailleurs, nous avons d'autres témoignages. Nous savons que le collègue du premier ministre, le directeur général des Postes, dans sa critique de la politique énoncée par le leader de l'opposition, a déclaré que la voie ferrée que le Pacifique Canadien a construite le long de la rive nord du lac Supérieur a coûté $60,000 par mille. Nous ignorons où passera la ligne que le premier ministre se propose d'établir entre Moncton et Winnipeg, mais nous en connaissons les termini. Nous connaissons le pays qui sépare Moncton de Lévis. Nous savons ce que les ingénieurs nous en ont dit ; il ne s'agit pas de conjectures, mais de données fournies par des personnes complètement renseignées. Nous connaissons la contrée qui s'étend de North-Bay à Winnipeg. Bien que le premier ministre ait déclaré que le parcours du Transcontinental sera différent, nous connaissons le chemin de fer qui relie Fort-William à Winnipeg. Nous savons aussi que le directeur général des Postes, debout près du leader du gouvernement, a déclaré ce soir même, que ce chemin a coûté $60,000 par mille. S'il est vrai que l'Intercolonial, situé à l'une des extrémités de la ligne coûte $53,000 par mille, comme le prouvent les relevés fournis annuellement au

parlement dans le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux ; s'il est vrai que le Pacifique Canadien, à l'autre extrémité du réseau projeté coûte de $50,000 à $60,000 par mille, au dire du directeur général des Postes, n'ai-je pas raison de demander au premier ministre sur quoi il fonde ses espérances d'établir cette ligne transcontinentale pour $25,000 par mille ici, et pour $28,000 là-bas, surtout si l'on tient compte que les chemins mentionnés ne sont pas aussi perfectionnés, et pourquoi il met de côté l'Intercolonial qui a coûté $53,000 par mille pour le remplacer par une voie meilleure, qu'il construira à travers le meilleur territoire à raison de $25,000 par mille. C'est pour cela que je déclare que rien ne prouve qu'il soit possible de construire cette ligne même pour $28,000 et, bien que je ne sois pas un ingénieur, je crois ne pas m'éloigner de la vérité en déclarant que $100,000 par mille ne suffiraient pas à construire la voie décrite par le gouvernement ou par le représentant de Norfolk-nord, à moins de l'allonger d'une manière démesurée. Nous savons tous que lorsqu'il s'agit de franchir une hauteur de 400 ou 500 pieds lorsque la pente ne doit pas dépasser 21 pieds par mille——

M. WADE . De quelle section du chemin, l'honorable député parle-t-il ?

M. BELL : De toute la section de Moncton à Winnipeg, si la ligne doit être de la qualité décrite par le représentant de Norfolk-nord et avoir une longueur raisonnable. Nous savons tous que pour franchir une hauteur de 400 pieds à raison de 20 pieds au mille—mettons 20 pieds au lieu de 21—il faut que le chemin de fer commence à monter à 20 milles de distance. Il faudrait allonger la voie par de nombreux détours—comme cela a lieu dans les montagnes de la Colombie Anglaise entre Trail et Rossland—si bien que son parcours serait quadruplé comparativement au tracé d'un chemin en ligne droite, ou bien exécuter des travaux très coûteux de creusement, de remplage ou de percement, afin de ne pas allonger outre mesure la distance à parcourir. D'un côté, si on prolonge la ligne pour éviter les pentes, elle n'aura plus aucune utilité au point de vue commercial. D'un autre côté, en agissant différemment, il faudrait les ressources des sorciers, des génies des Mille et une nuits pour pouvoir établir le chemin en question aux prix mentionnés de $25,000 à $28,000 par mille. Des ingénieurs ne seraient pas à la hauteur de la tâche. Au besoin, il est possible de construire cette voie ferrée. On me dit que le tzar de Russie, lorsqu'il désire construire un chemin de fer tire une ligne sur la carte géographique et dit : La ligne doit passer par là ; et un ingénieur peut exécuter ses volontés grâce aux ressources presque inépuisables d'un empire mises à sa disposition. Mais, il en serait autrement, s'il ne pouvait dépenser que $25,000 par mille. Il serait en pire posture que les juifs des anciens jours auxquels on demandait de faire des briques sans paille, s'il avait à construire à raison de $25,000 par mille, de Québec à Winnipeg, un chemin pouvant supporter des charges de 2,000 tonnes et de rivaliser avec la route par eau et par terre. D'après les livres bleus, l'Intercolonial a coûté $53,000 par mille et d'après les données du ministère des Chemins de fer, le Pacifique Canadien revient à $52,000 par mille. Le long de la rive nord du lac Supérieur, cette voie ferrée a coûté $50,000 par mille. On rapporte que le Canada Atlantique a aussi dépensé $50,000 par mille pour établir son chemin. Mais, il y a encore un meilleur exemple qui n'était pas inconnu du premier ministre ; c'est celui du Grand Tronc auquel il porte maintenant un intérêt particulier.

S'il faut en croire les renseignements qui nous sont fournis, non par des documents auxquels le premier ministre ne pouvait pas avoir accès, mais par le rapport annuel de la compagnie, publié d'après les instructions du ministre des Chemins de fer, tout le réseau du Grand Tronc a représenté une dépense de $106,000 par mille. Ce chemin qui inspire tant de confiance au premier ministre coûte $106,000 par mille et le chef du gouvernement espère concilier les extrêmes en ajoutant au réseau du Grand Tronc qui a coûté $106,000 par mille une ligne nouvelle qui coûtera $25,000 par mille. Il entreprend avec assurance et de propos délibéré de se défaire de l'Intercolonial à des conditions ruineuses pour la population et de rendre une entreprise de faible rapport aujourd'hui moins profitable encore, en lui suscitant de la concurrence et en lui enlevant tout le trafic d'entier parcours. Le premier ministre anéantit l'œuvre accomplie par son gouvernement depuis cinq ans, par l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond et par l'emploi de fortes sommes pour l'améliorer et le mettre en état d'accommoder le trafic d'entier parcours. Il entreprend de propos délibéré d'enlever à l'Intercolonial tout le trafic d'entier parcours pour le confier à un chemin de fer qui coûtera $25,000 par mille. Et quel sera ce chemin qui remplacera l'Intercolonial ? Les pentes raides sont rares sur le parcours de l'Intercolonial. A Bedford, il y a une inclinaison le 63.8 pieds au mille qui ne peut que profiter au transport du grain vers Halifax. Au lac Folleigh, où l'Intercolonial traverse les monts Cobequid, la pente moyenne sur une distance de 2.77 milles est de 51.6 pieds au mille. Dans l'endroit le plus difficile, là où la voie traverse la ligne de portage des eaux entre les plateaux du Saint-Laurent et de la Ristigouche, sur une étendue de 6.21 milles, l'inclinaison est de 48.3 pieds au mille pour franchir une hauteur de 299 pieds. L'Intercolonial est un chemin de premier ordre. Toutes les autres pentes sur la ligne entière ne dépassent pas un pour cent et elle diminuent le degré des courbes. L'Intercolonial a coûté $53,000 par mille et le premier ministre veut le mettre au rancart pour le remplacer par

un chemin qu'il faudra construire dans un pays plus accidenté moyennant $25,000 par mille. S'il avait été moins pressé, s'il avait cru pouvoir attendre un jour ou deux, il aurait découvert sans peine que le meilleur passage entre le bassin du Saint-Laurent et la Vallée de Ristigouche est celui que l'Intercolonial a utilisé le long de la Métapédia.

Le député de Victoria a indiqué les hauteurs à franchir en différents endroits entre les vallées du Saint-Laurent et de la Restigouche et dans chaque cas elles sont plus élevées que le plateau de la Métapédia. Néanmoins, le premier ministre n'a laissé planer aucun doute. Il a fait accrocher un plan aux murs de la salle du comité. Ce plan n'en est guère un, il n'indique que le parcours de 37 milles de la voie, environ. L'ingénieur l'a tracé en grande partie au hasard et, comme il est honnête, il a eu soin d'y inscrire une note pour nous apprendre que le parcours que suivra la ligne est très difficile à indiquer et que la ligne ombrée a été tirée au jugé. Il fait preuve de beaucoup de franchise et je crois que le gouvernement agirait sagement en retenant ses services. Il est assez prudent pour ne pas vouloir être tenu responsable de l'exactitude d'un plan qui est le fruit de son imagination. Que nous révèle ce plan ? Qu'au lieu d'avoir à franchir une hauteur de 744 pieds comme dans le cas de l'Intercolonial, il faut chercher un plateau à 1,423 pieds d'élévation dans les environs du lac Pohenegamook. Il nous révèle qu'à la suite de nombreuses difficultés, presque innombrables, on atteint le lac, situé sur la frontière de l'extrémité nord-est du Maine et qui s'étend très loin au nord. C'est ici que le premier ministre tiendra la promesse qu'il a faite de construire la ligne exclusivement sur le territoire canadien. Pour cela, il se rendra à la décharge du lac et y construira un pont de chevalets afin de demeurer sur le sol sacré de la patrie et traversera l'extrémité inférieure de ce lac à 651 pieds au-dessus du niveau de la mer. Il aura donc réussi à descendre d'une hauteur de 1,423 pieds à un plateau de 651 pieds d'élevation, soit 90 pieds au-dessous du plus haut sommet que franchit l'Intercolonial. Ce chemin, dont les pentes seront de 21 pieds au mille et qui servira au transport de charges de 2,000 tonnes, devra descendre sans interruption sur un parcours de dix milles, à raison de 76 pieds au mille, autant que je puis en juger d'après le plan. L'ingénieur a calculé que les pentes seront de 71:28 pieds au mille et il doit avoir raison; pourtant, en se basant sur les distances indiquées sur le plan, la pente sur une distance de dix milles sera de 76 pieds au mille, ou de 71:28 pieds au dire de l'ingénieur, pour descendre à 90 pieds seulement au-dessous du plus haut point atteint par l'Intercolonial. Tout cela prouve que le premier ministre ne se met pas à notre portée, lorsqu'il parle de remplacer l'Intercolonial par cette nouvelle ligne qui transportera plus de marchandises à des taux moins élevés. Il doit faire des réserves ou des cachettes. Ses paroles ne cadrent pas avec les faits, ni avec le plan qui a été suspendu au mur de la salle du comité des chemins de fer à l'usage des membres du parlement. Il doit y avoir des restrictions mentales, des cachettes.

M. BELL.

Mais, je citerai un autre exemple pour établir d'une manière différente l'absurdité de vouloir améliorer l'Intercolonial entre Lévis jusqu'au coin nord-est de l'Etat du Maine et une autre ligne droite de ce dernier endroit jusqu'à Moncton. Il a fait observer qu'il ne s'agissait pas d'une seule mais de deux lignes directes formant un angle et couvrant une distance de 351 milles. A vrai dire, il a d'abord proposé d'ajouter 10 pour 100 pour les courbes, ce qui ferait un parcours total de 386 milles. Combien a-t-on ajouté à ces 351 milles dans le cas de la route si méprisée de l'Intercolonial entre Lévis et Moncton? Les ingénieurs ont ajouté 40 pour 100 à la distance en ligne droite; il est vrai qu'il s'agissait de construire une voie ferrée avec le pic et la pelle, avec le théodolite et le niveau, tandis que le ministre des Finances ne faisait que parler d'établir un chemin de fer. S'il doit diminuer les pentes que présente l'Intercolonial entre Lévis et Moncton, il n'a que deux alternatives à choisir: allonger la voie de plus de 40 pour 100 ou faire des dépenses énormes pour aplanir ces montagnes, combler ces ravins, percer des tunnels à travers les rochers, pour ne pas dépasser l'inclinaison qu'il a fixée lui-même.

L'Intercolonial, avec un tracé plus facile et après avoir ajouté 40 pour 100 de la distance en ligne droite pour les courbes a coûté $53,000 par mille. Retranchons $7,000 et disons qu'il a coûté $46,000 par mille, comme l'avait estimé sir Sandford Fleming. Dans un pays qui offre beaucoup plus de difficultés, le ministre des Finances construira pour le premier ministre du Canada un chemin assez bon pour remplacer l'Intercolonial et pour permettre de mettre celui-ci au rancart, et qui ne coûtera que $25,000 par mille. Je regrette de le dire, mais en ce qui a trait à cette partie de la ligne, tous ces calculs sont absurdes et contradictoires. On ne saurait construire un pareil chemin pour ce prix-là. A mon avis, il peut l'être si le public le désire et s'il consent à payer entre $60,000 et $75,000 par mille. Mais le premier ministre ne trouvera pas un ingénieur habile qui dira que les frais d'établissement de cette voie ferrée seront de $25,000 par mille et, puisqu'il en est ainsi, il n'est pas sincère envers la population du pays quand il déclare qu'il peut construire cette voie ferrée pour le prix mentionné. Tout ce que nous connaissons contredit cette affirmation et quoique nous soyons bien disposés à ajouter foi aux paroles du premier ministre, comme les règles de la bienséance parlementaire nous le commandent, des obstacles insurmontables s'opposent à ce que nous ac-

ceptions son opinion. Pour que le premier ministre ait pu faire l'étrange assertion que nous avons entendue tomber de sa bouche, assertion que le ministre des Finances et tous les orateurs ministériels ont répétée les uns après les autres, à savoir que cette ligne ne coûtera que $13,000,000 au peuple canadien, il a fallu admettre que la construction de ce tronçon de la voie n'exigera qu'une dépense de $25,000 par mille. S'il avouait franchement quel sera le coût de l'établissement de cette voie, le gouvernement ne pourrait plus soutenir que pour $13,000,000 il dotera ce pays d'un chemin de la qualité mentionnée par le représentant de Norfolk-nord et par les autres orateurs de la droite.

Voilà la première proposition sur laquelle repose toute la thèse du gouvernement—à savoir qu'on peut construire cette voie ferree moyennant $25,000 ou $28,000 par mille. Nous avons constaté que si le chemin ne coûte que $25,000 par mille, une autre condition devra être remplie avant que le premier ministre puisse démontrer que toute la ligne transcontinentale ne coûtera que $13,000,000 ; il faudra que la Compagnie du Grand Tronc tienne ses engagements, qu'elle exploite la voie ferrée lorsqu'elle sera terminée et qu'elle paie 3 pour 100 par année sur les frais de premier établissement. Attendu que la Canada conclut un arrangement très important avec la Compagnie du Grand Tronc, le bon sens et la prudence exigent que nous cherchions à connaître le mieux possible ceux avec qui nous avons négocié ce marché. Dernièrement, avait lieu à Londres la réunion semestrielle de la Compagnie du Grand Tronc. Je trouve dans tous les journaux qui s'occupent des questions financières le bilan des opérations de la compagnie.

Je constate que son capital—tout l'actif que les journaux jugent nécessaire d'énumérer—se chiffre par £41,656,364. Cela représente un peu plus de $302,000,000 de notre monnaie. Le 30 juin 1902, le Grand-Tronc a payé £253,026 de dividendes et a porté £2,609 au fonds de réserve. Le total de ses recettes nettes pendant le semestre était de £255,635. A la réunion semestrielle suivante, la compagnie décida de payer $324,673 de dividendes et de porter £4,000 au compte du semestre suivant, bien que, d'après un autre rapport, plus fidèle peut-être, ces £4,000 représenteraient un déficit. A la fin du semestre expiré le 30 juin 1903, la compagnie a distribué £258,626 à ses actionnaires, porteurs d'obligations et autres créanciers. Elle déclara un dividende de 4 pour 100 sur ses actions garanties et sur ses actions privilégiées de la première et de la deuxième émission. En décembre dernier, pour la première fois dans ses annales, elle paya un dividende sur les actions 3 pour 100 privilégiées, mais, en juin, ce dividende fut suspendu. Voici quelle est virtuellement la position de la compagnie du Grand-Tronc vis-à-vis ses créanciers : elle paie l'intérêt à 4 ou 5 pour 100 sur le quart de ses dettes, mais ne paie pas un seul sou de dividende sur les trois-quarts de ses obligations envers ses actionnaires et envers le public, qui a fourni les capitaux nécessaires à l'entreprise. Ceux qui désireront s'en convaincre par eux-mêmes n'auront qu'à consulter les manuels publiés par les compagnies de placement. Ils donnent des détails complets démontrant que cette compagnie, intéressée dans le bail qu'accordera le gouvernement du Canada et qui s'engage à payer l'intérêt sur le coût de la construction de la division de l'est et, peut-être, sur les obligations de la division de l'ouest, n'a payé que 4 pour 100 d'intérêt sur le quart de son capital ou 1 pour 100 par année sur son capital entier.

Il y a encore une autre manière d'envisager cette question. Les amis du Grand Tronc nous disent que le réseau de la compagnie couvre 3,142 milles et que ses dividendes représentent environ $800 par mille. Le chemin est exploité dans un excellent pays, principalement dans la province d'Ontario. Il a un embranchement sur Chicago qui lui procure un gros trafic d'entier parcours, et il fait d'excellentes affaires à Portland. Dans Ontario, il traverse un pays bien peuplé et riche. Ce réseau sur lequel la compagnie doit $202,000,000, dont un quart seulement retire un intérêt, rapporte $800 par mille à la compagnie. Pourtant, le premier ministre repose pleine confiance dans l'engagement que prend la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'exploiter une voie ferrée qui coûtera $28,000 d'après les calculs du gouvernement, mais plus probablement $50,000 par mille en réalité, et de payer 3 pour 100 sur les frais de premier établissement. Si la ligne ne coûte que $28,000 par mille, le Grand-Tronc-Pacifique devra payer un loyer de $840 par mille, ou $40 de plus que ne rapporte ce splendide réseau, objet de tant d'éloges. Si la ligne coûte $50,000 par mille, le Grand-Tronc-Pacifique aura à payer un loyer de $1,500 par mille. Comment se procurera-t-il cette somme, puisque le Grand-Tronc, desservant un pays magnifique et ne payant aucun intérêt, ne rapporte que $800 par mille. Si c'est là tout ce que le Grand-Tronc peut gagner sur son réseau desservant une partie du pays où la population est dense, comment peut-on espérer que le Grand-Tronc-Pacifique rapportera de $840 à $1,500 par mille dans une contrée où le trafic prendra peu d'importance avant de nombreuses années ? Le discours du premier ministre nous a révélé qu'il avait une foi rebuste. Sans la confiance la plus absolue, personne ne voudrait croire à ces deux absurdes propositions : il est possible de construire la ligne entre Moncton et Winnipeg moyennant $28,000 par mille et le Grand-Tronc-Pacifique ou tout autre locataire, pourra exploiter cette voie ferrée et payer un loyer de $840 par mille. Néanmoins, malgré ces faits indiscutables, on nous affirme chaque jour que tout le projet du gouvernement sera réalisé.

que le chemin sera construit à raison de $28,000 par mille, que la compagnie fermière paiera un loyer de 3 pour 100 sur les frais de premier établissement et que la population canadienne n'aura pas un sou à payer. Cette affirmation est accolée à la déclaration non contredite que les actionnaires du Grand-Tronc ont exigée du président de la compagnie la promesse que celle-ci encourrait aucune responsabilité dans cette entreprise.

Examinons le programme que le gouvernement présente au public. Evidemment, ce ne sont pas les besoins du commerce mais les exigences de la politique qu'il s'agit de satisfaire. Lors de divulgation de ce projet au parlement et au pays, ni le premier ministre, ni aucun de ses partisans ne voulaient en discuter le mérite. Ils défiaient l'opposition de le combattre, parce qu'il plaît à la population le telle et telle province. Dans les provinces d'en bas, impossible de critiquer la proposition ministérielle. Le gouvernement ne pouvait pas faire aboutir le chemin à Saint-Jean où il avait peut-être pu amener du grain, bien qu'il déclarât qu'il était en quête d'un port d'hiver. Mais cela eut nui aux visées politiques du gouvernement et il a fallu chercher un port ici et là jusqu'au moment où il fut décidé de diriger la ligne sur Moncton, à la demande des députés ministériels qui étaient enfin tombés d'accord. Ce choix a-t-il été motivé par le désir de diminuer le coût du transport du grain vers Saint-Jean ? Non ; mais par le désir de permettre aux députés des provinces maritimes, partisans du gouvernement, de dire à leurs électeurs : Voyez ce que nous avons fait pour vous ; n'ayant pas pu obtenir le prolongement du chemin jusque dans la province de la Nouvelle-Ecosse, nous l'avons fait aboutir le plus près possible.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : L'honorable député s'oppose-t-il au choix de Moncton ?

M. BELL : Je critique le présent projet. Je déclare que si celui qui vient de parler désire que la ligne aboutisse à Moncton, ce n'est pas pour que le grain puisse être expédié à Halifax ou à Saint-Jean, mais pour pouvoir s'excuser auprès de ses commettants de l'appui qu'il donne à ce projet ridicule.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Alors l'honorable député y est opposé ?

M. BELL : Puisque l'honorable député se déclare prêt à appuyer le projet ministériel, voyons alors quelles sont les raisons que son chef, le premier ministre, a apportées à l'appui. Nous allons les examiner par ordre chronologique. Nous allons commencer par nous occuper de ce zèle subit qui l'a pris contre la perte de temps. Le premier ministre ne pouvait pas attendre ; il y avait urgence extrême. Ainsi que l'a fait remarquer un honorable député, il y avait crise quelque part, et l'on a dit que quelqu'un avait la crise dans sa poche. En deuxième lieu le premier ministre a présenté le danger de l'abrogation du privilège de transit. Or, c'est la première fois depuis sept ans que le gouvernement est au pouvoir, que le premier ministre aperçoit ce danger. A-t-il jamais redouté avant aujourd'hui l'abrogation de ce privilège ? S'imagine-t-il que notre prospérité commerciale n'a commencé qu'en l'année 1903 ? Ses susceptibilités n'ont-elles jamais été éveillées avant aujourd'hui ? ou serait-il possible que ce zèle soudain aurait été provoqué par l'approche d'élections générales ? Occupons-nous d'abord de la question du privilège de transit et par l'expérience du passé tâchons de découvrir ce que nous réserve l'avenir. Les Américains ont-ils jamais suspendu ce privilège ? Depuis combien de temps est-il en vigueur ? Y a-t-il danger qu'ils l'abolissent ?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Ils nous en ont menacés.

M. BELL : Puis-je demander au premier ministre combien de temps ce privilège de transit existe entre les deux pays et quand il a commencé ? Il y a 47 ans, M. l'Orateur, que ce privilège existe entre les Etats-Unis et le Canada, et il n'a jamais subi un moment d'interruption. Il est possible qu'il existe même depuis 50 ans sans interruption. On a menacé de l'abolir ainsi que mon perspicace ami de Victoria l'a dit, mais en bon Ecossais qu'il est il devrait savoir que les menaces ne tuent pas un homme. Quand ces menaces ont-elles été faites ?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Par le président des Etats-Unis.

M. BELL : Je remercie beaucoup mon honorable ami de son renseignement important. C'est à la veille d'une élection que le président des Etats-Unis a menacé le Canada d'abolir le privilège de transit et c'est encore à la veille d'une élection que l'honorable premier ministre nous présente ce fantôme. Mais je crains beaucoup que ni l'un ni l'autre ne croyait un mot de ce qu'ils disaient. Nous avons plusieurs bonnes raisons de croire que le président de Cleveland n'était pas très sincère. Il était fort en cruches en temps d'élections, et je suis bien sûr que la crainte de voir abolir le privilège de transit n'a jamais empêché le premier ministre de dormir dans ce temps-là ou depuis. Il y a 50 ans que le privilège de transit existe et il n'a jamais subi d'interruption; on a fait des menaces en l'air de l'abolir. Mais nous n'avons pas à nous effrayer de ces menaces, car le privilège de transit est aussi utile aux Etats-Unis qu'au Canada. Il repose sur des traités. L'honorable premier ministre secoue la tête. Il est vrai que le traité de Washington a été rappelé, mais il y a entre l'Angleterre et les Etats-Unis un traité beaucoup plus vieux, passé en 1830, qui permet l'entrée aux navires américains dans les ports des Indes anglaises, à condition que les navires canadiens soient admis également dans

les ports américains. Le privilège de transiter les marchandises en entrepôt ne court aucun danger. Si les Américains nous refusaient l'accès de leurs ports, leurs navires se verraient *ipso facto*, refuser l'entrée des ports des Indes anglaises, et aujourd'hui que les liens commerciaux semblent vouloir se resserrer entre les différentes parties de l'empire, les Etats-Unis pourraient découvrir que la mère-patrie n'est pas disposée à laisser faire par leurs navires le cabotage canadien, s'ils font preuve de désobligeance envers le Canada. Mais la raison la plus forte est que le privilège de transit est plus nécessaire aux Etats-Unis qu'au Canada. Les statistiques montrent que le total du trafic canadien qui a passé l'année dernière par les Etats-Unis est de 98,000 tonnes, dont 70,000 tonnes d'articles étrangers et 20,000 tonnes de produits domestiques qui ont traversé les Etats-Unis d'un point du Canada à un autre, tandis que chaque année le chemin de fer Canada Southern transporte entre un point et un autre de la frontière américaine 4,000,000 de tonnes de marchandises, dont une grand partie appartient indubitablement aux Etats-Unis. Un dixième du trafic fait par les chemins de fer canadiens consiste en marchandises transitées en entrepôt, et les Etats-Unis commettraient certainement une grande faute en abolissant ce privilège ; mais ils n'en ont pas la moindre envie. De temps à autre des gens de l'acabit du président Cleveland soulèvent la question, et que voyons-nous ? Aussitôt, les protestations s'élèvent puisantes et fortes dans les principales villes de la Nouvelle-Angleterre contre cette proposition absurde. Je suis certain que rien que ce que les journaux humoristiques ont publié cette année n'a amusé autant les habitants de la Nouvelle Angleterre que la déclaration du premier ministre que le privilège de transit courait danger d'être aboli.

Les Etats-Unis font passer tous les ans par le canal Welland entre 200 mille et 300 mille tonnes de fret dans une direction ou dans l'autre. Ils jouissent de tous les privilèges de nos voies de navigation. La route qui conduit à la ville de Détroit est en partie dans les eaux canadiennes, et le Canada pourrait la fermer si les Etats-Unis prenaient une attitude désobligeante envers nous. L'abolition du droit de transit ne nous menace pas plus que la comète ne menace de frapper la terre et d'y répandre l'obscurité; l'honorable premier ministre le sait aussi bien que n'importe qui. Chaque fois qu'une tentative de ce genre a été faite aux Etats-Unis elle a échoué. On a voulu un jour faire passer en contrebande dans un bill de réforme du tarif une taxe différentielle sur les produits canadiens, mais cette taxe a été révoquée par l'autorité compétente des Etats-Unis. Les droits du Canada reposent sur les lois des Etats-Unis et il est très difficile de changer ces lois. Mais si les Américains abolissaient le droit de transit, où serait le mal pour nous de transporter sur nos chemins de fer 98,000 tonnes de marchandises que nous ne transportons pas aujourd'hui ? Nous n'avons pas besoin de passer par les Etats-Unis pour atteindre la mer, et l'Intercolonial peut transporter dix fois, dans le cours d'un an, ces 98,000 tonnes de marchandises. Outre l'Intercolonial nous avons un chemin de fer qui va depuis Saint-Jean jusqu'à Rivière-du-Loup, ou il ss raccorde avec l'Intercolonial, et si la Compagnie du Pacifique Canadien construisait 120 milles de chemin de fer depuis Québec jusqu'à Edmundston, nous aurions alors deux chemin complètement indépendants l'un de l'autre jusqu'à la mer. C'est donc pour éviter cet effroyable malheur que le gouvernement veut construire 3,000 milles de chemins de fer qui heureusement, cependant, ne vont nous coûter que $25,000 par mille. Voilà pour la question du transit.

Il y a un autre point très important sur lequel a appuyé l'honorable premier ministre, et au sujet duquel il nous a dit qu'il était impossible d'attendre. C'est le détournement du trafic canadien vers les voies américaines. Mais sur quelle autorité se base l'honorable premier ministre pour prétendre que notre trafic s'en va aux Etats-Unis ? S'il lit les journaux il verra qu'il est passé plus de grain américain que de grain canadien cette année par les ports de la baie Georgienne, Midland et autres, et que 20 pour 100 du grain qui est sorti des Etats-Unis par eau a pris la route du Canada. Au lieu de perdre du trafic nous en avons gagné. Il y a un facteur géographique important qui nous assure que nous allons enlever le trafic aux Etats-Unis si nous savons profiter de nos avantages naturels, et ce facteur est celui que l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte), nous a indiqué l'autre soir, lorsqu'il a dit que si nous faisions du lac Supérieur la clef de notre système de transport nous enlèverions certainement le commerce du grain des Etats-Unis. Nous pouvons aller chercher du grain jusqu'à 600 milles dans l'intérieur des Etats-Unis et l'amener aux ports du lac Supérieur avec plus de facilité qu'aucune part ailleurs, et de ces ports nous lui faisons ensuite prendre la route du Saint-Laurent.

Bien que nous puissions, par la route du Saint-Laurent, non seulement faire tout notre trafic, mais encore amener le trafic de tous les ports des lacs et des pays environnants, l'honorable premier ministre s'enfonce à des centaines de milles dans le nord pour y construire un chemin dans un pays inconnu, afin, dit-il d'empêcher le trafic du Canada de passer par les Etats-Unis. Oubliant que nous avons la clef du trafic dans la voie des lacs et du Saint-Laurent, le premier ministre veut construire à travers les solitudes du nord un chemin de fer dont l'effet ne se fera pas plus sentir sur le transport du grain entre le Nord-Ouest et l'Europe que s'il était construit en ligne droite

traversant le pôle nord. Le transcontinental projeté du gouvernement ne fera pas concurrence à la voie des lacs et du Saint-Laurent. Il ne le pourra jamais. Le chemin de fer Canadien du Pacifique et d'autres chemins de fer peuvent bien transporter en hiver un peu de blé jusqu'aux minoteries canadiennes, ou jusqu'à la mer, pour servir de lest aux navires, mais le gros trafic du grain suivra la route des lacs et du Saint-Laurent ; toutefois, une partie de ce trafic pourra suivre la route des lacs jusqu'aux ports de la baie Georgienne où il sera mis à bord des convois de chemin de fer en destination des villes d'Ontario ou de Québec.

Une grande partie de la discussion pendant ce débat a roulé sur les avantages relatifs du transport par eau et du transport par chemin le fer. On a donné des raisons très ingénieuses du côté du gouvernement pour prouver qu'on pouvait transporter le grain aussi à bon marché par chemin de fer que par eau, du moins c'est ce qu'on a essayé de prouver. Mais le gouvernement n'avait pas besoin des rapports d'une commission interfédérale pour trouver des chiffres, il lui aurait suffit de consulter nos Livres bleus dans lesquels est très clairement résumé toute la statistique. Le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que pendant les dix dernières années le coût moyen du transport par eau a été de 1.07 millième et pour les cinq dernières années :95 d'un millième. On a choisi dans ce cas-ci, je crois, le transport le meilleur marché par chemin de fer entre New-York et Chicago, celui par le "Lake Shore and Michigan Southern Road", qui est de 3·20 millièmes ; on a choisi ce chemin de fer comme point de comparaison, parce que sa ligne est droite, ses rampes douces, et qu'il a à lutter contre une concurrence très active. Mais mettant le coût moyen du transport par voie d'eau à 1 millième, et celui du transport par chemin de fer à 3 millièmes, non pas 3·20, mais 3 millièmes, et les Livres bleus officiels nous prouvent encore que le transport du grain par chemin de fer coûte trois fois plus que par voie d'eau. Je ne crois pas que notre chemin à travers le nord, qui doit coûter $28,000 par mille puisse transporter du grain à des taux aussi bas que le Lake Shore et Michigan Southern. Le coût moyen du transport du blé de Chicago à New-York par les lacs et le chemin de fer est de 6:96 cents contre 12:97 entièrement par chemin de fer.

Ce point ne souffre pas de contestation depuis des années ; et cependant, afin de se donner un semblant de raison pour appuyer ce projet extravagant de construire un chemin de fer pour transporter du blé depuis Manitoba jusqu'à Québec ou Saint-Jean, on met en doute les faits les plus clairs, et l'on nie aujourd'hui des choses qui sont admises depuis des années, et quelques fois les moyens que l'on prend pour les nier ne sont pas très honnêtes. Par exemple, qu'a fait le ministre de l'Intérieur ? Il a dit que de Kansas à Chicago le transport par cent livres coûtait 5 cents et que cela faisait 3 cents par boiseau. Or, à la page même du rapport de la commission où le ministre a pris sa citation, je trouve tout le contraire de ce qu'il a dit. Voyons ce que le rapport dit :

> Les lignes de chemin de fer entre cette ville et les ports de l'Atlantique sont les plus anciennes et les plus puissantes que nous ayons. Mais la distance entre cette ville et les ports du golfe est beaucoup moindre, et les chemins de fer qui font le service de ces ports insistent pour qu'une portion considérable du grain soit exportée par cette route.
>
> Cet état de choses a amené une concurrence très active entre les lignes de chemin de fer qui partent de la ville de Kansas, et le résultat a été un tarif très bas pour l'exportation du grain dans cette partie du pays. . . . Pendant l'été dernier le tarif du transport des marchandises ordinaires entre Kansas et Chicago a été de 12 cents par cent livres ; mais on a pu faire transporter du blé pour 5 cents. Le prix régulier du transport depuis Kansas jusqu'à Louiston a été de 15 cents pour l'exportation, tandis qu'on faisait payer 37 cents pour les marchandises destinées à la consommation locale.

Or, le ministre de l'Intérieur s'est trouvé acculé dans une position si difficile qu'il a supprimé tous les faits qu'il avait sous les yeux ; et il s'est contenté de nous donner un extrait disant que l'on avait transporté du blé pour 5 cents par boisseau—une exception—et il donne cela au parlement comme étant le taux régulier du transport du blé entre la ville de Kansas et Chicago. Il conclut de là que le transport du blé par le nouveau chemin du gouvernement entre Winnipeg et Québec est chose possible.

Une troisième raison très ingénieuse sur laquelle l'honorable premier ministre a beaucoup appuyé pour justifier la construction de ce chemin de fer, c'est que le temps presse et qu'il faut ouvrir cet immense pays à la colonisation. Jusqu'à un certain point, c'est généreux de la part de l'honorable premier ministre, car un pays qui n'est pas peuple n'a pas de votes à donner. Mais en y songeant un peu, on découvre que c'est un argument très persuasif pour un membre du gouvernement que de dire que les provinces d'Ontario et de Québec devraient approuver ce projet parce que le gouvernement leur construit par le fait même des chemins de colonisation. Cela ressemble beaucoup à une tentative de corruption en bloc qui peut avoir de l'effet sur ces provinces. Nous avons dans le pays un étendue considérable de terres non colonisées, de terres qui appartiennent à des compagnies de chemin de fer, et sur lesquelles on n'a pu retenir les colons qu'on y a mis. Il est bien connu que dans la province de Québec et dans les provinces maritimes, et même dans quelques parties d'Ontario, la tentation de s'en aller dans l'ouest, dans ce paradis terrestre, où une personne peut, avec comparativement, peu d'argent devenir possesseur d'une terre prête à recevoir la charrue, où les conditions agricoles sont

presque parfaites, et où le sort du cultivateur est des plus heureux, est si grande qu'il est presque impossible de retenir les cultivateurs dans les vieilles provinces. Comment veut-on alors, lorsqu'on ne peut retenir sur leurs terres les habitants de provinces qui sont sillonnées par les chemins de fer, transporter des colons à des centaines de milles dans un nouveau pays, quelque avantageux qu'il puisse être ; dans un pays où il n'y a ni établissements, ni civilisation, ni conforts de la ville ou de la famille ? Ce n'est certainement pas une proposition commerciale.

M. BROCK : Ils n'iront pas.

M. BELL : Quelqu'un dit qu'ils n'iront pas. C'est l'expérience de la colonisation dans tous les pays du monde que les meilleures terres sont prises les premières. C'est un principe économique et fondamental, que tant qu'il y a des bonnes terres à prendre, un colon ne va pas s'établir sur une terre de qualité inférieure.

Quelle raison avons-nous de croire que l'on pourrait diriger dans ce nouveau pays le flot des immigrants qui débarquent à Halifax et à Montréal et traversent des milliers de milles des provinces de l'est pour aller prendre possession des magnifiques champs de blé de l'ouest, but de leur ambition et où ils ont décidé avant de quitter leur patrie d'aller s'établir ? Quelle raison le gouvernement a-t-il de supposer, en construisant ce chemin, qu'il va empêcher ces immigrants de se rendre dans le Nord-Ouest, et comment espère-t-il les engager à se fixer dans ce pays entièrement inconnu, un pays qu'on nous dit être couvert de forêts, dont le défrichement demande une vie de travail, de misères et de sacrifices, une vie que, cependant, les premiers pionniers de l'est du Canada n'ont pas craint d'affronter ? Sur quoi se base l'honorable premier ministre pour espérer de grands résultats de son plan de colonisation ?

Quelques-uns des rapports qu'on a lus dans cette Chambre disent—il est très singulier comme certaines gens sont portés à faire des comparaisons—que ce pays du nord ressemble beaucoup au comté de Rimouski. Cette comparaison a été faite dans un ou deux des rapports que j'ai entendu lire dans cette Chambre. Or, quelle a été l'expérience du comté de Rimouski ? Le comté de Rimouski a un chemin de fer; le comté de Rimouski a des églises et des écoles. C'est un comté où l'espace ne manque pas. Il contient 3,754,469 acres de terres, dont la qualité peut être avec avantage comparée à celle de la grande région que le directeur général des Postes nous a vantée avec tant d'éloquence. C'est un très grand comté, 5,585 milles carrés. La population de ce comté en 1871 était de cinq personnes par mille carré ou 27,000 âmes ; en 1881 la population était de 6 par mille, soit 33,000 âmes ; en 1891 encore 6 par mille, soit 33,430 ; en 1901, grâce à un recensement admirablement fait et d'une façon très économique, la population s'est élevée à 7.02 par mille, soit 40,000 âmes dans tout le comté. Si le comté de Rimouski, ainsi qu'on nous le dit, est à peu près comme le pays que le nouveau chemin va ouvrir au nord, je voudrais bien savoir quel homme raisonnable abandonnerait le comté de Rimouski, où il y a un chemin de fer, ou tout autre comté aussi avantageux, et il y en a beaucoup qui le sont davantage, pour aller s'enfoncer dans les solitudes du nord ? Je crois que l'on peut appeler ce plan de colonisation, du premier ministre, un plan lugubre, car il aurait pour théâtre un désert lugubre.

Nous n'avons pas besoin d'ouvrir de nouveaux territoires. Le comté de Rimouski est un exemple qu'il y a encore de l'espace dans ce pays. Il n'y que sept personnes par mille dans le comté de Rimouski, ce qui ne prouve pas l'encombrement. Dans quelle partie du Canada peut-on dire que la population est trop dense ? S'il faut plus de terres, il est absurde suivant moi d'essayer à en ouvrir dans les anciennes provinces du Canada tant que nous pourrons offrir aux enfants du pays et aux immigrants des Vieux Pays des terres comme celles que nous avons dans le Nord-Ouest.

Mais il sera impossible de construire ce chemin pour $28,000 le mille. A l'une de ses extrémités est Québec et à l'autre Winnipeg ; de ces deux points on pourra pendant quelque temps transporter les approvisionnements pour les ouvriers qui construiront ce chemin de fer, mais comment ferait-on lorsqu'on sera éloigné de 150 ou 200 milles des deux extrémités ? Une des grandes difficultés que l'on a rencontrées dans la construction du Pacifique, nonobstant le fait que cette ligne longeait la rive du lac, a été celle de transporter les approvisionnements sur le théâtre des travaux ; et cette difficulté a été cause que le chemin a coûté plus cher qu'on avait calculé. L'honorable député de Renfrew-nord (M. McKay) nous a dit l'autre soir que l'on ne pouvait faire chantier avec profit bien haut sur l'Ottawa, parce que le transport des provisions coûtait trop cher. Il n'y a aucun doute que cette question d'approvisionnement va compter pour une forte part dans le coût du chemin que l'honorable premier ministre dit pouvoir être construit pour $28,000 par mille. Le transport des provisions sera coûteux et entamera beaucoup les $28,000.

L'honorable premier ministre nous dit que cette ligne sera un chemin de colonisation, mais il nous dit aussi que ce sera une grande route transcontinentale pour le transport encombré du grain de l'ouest jusque sur les marchés du monde. Pas un pouce du chemin n'est encore tracé, autant que nous sachions, et la plus grande partie des renseignements que l'on a fournis à cette Chambre sur ce pays sont les renseignements recueillis par les promoteurs du Trans-Canada, un chemin tout différent qui

ne passe pas du tout où le chemin du gouvernement va passer ; un chemin qui passe à 50 milles de la baie James, à une distance moyenne de 100 milles du tracé projeté du chemin du gouvernement, et à 50 milles au sud du lac Abittibi et au nord du lac Nipigon. Les renseignements recueillis par les promoteurs du Trans-Canada ne s'appliquent pas du tout à ce pays. Ce projet est entièrement différent, et, ainsi que l'a fait observé le chef de l'opposition, si le gouvernement construit jamais ce chemin on découvrira qu'il est impossible qu'il soit à la fois un chemin de colonisation et un chemin pour le transport d'entier parcours. J'espère que nous pourrons construire un jour ce chemin de fer. Dans certains rapports il sera de la plus haute importance pour le Canada. On peut le construire de Québec à Port-Simpson par un tracé qui en fera le transcontinental le plus direct sur le continent nord-américain. Si nous devons en croire les calculs des ingénieurs, il est possible de construire dans ce pays un chemin comparativement uni, et si nous y ajoutions comme complément un service de steamers transatlantiques rapides ne le cédant en vitesse à aucun autre entre l'Europe et l'Amérique, nous pourrions espérer obtenir pour cette route une forte partie des voyageurs entre l'Orient et l'Europe. Ce chemin, un jour, servirait à faire connaître avantageusement le Canada à l'étranger ; il sera peut-être le moyen qui nous amènera une grande partie du trafic entre l'Orient et l'Europe, et il pourra avoir certains bons effets en donnant plus de profondeur à notre territoire, un plus grand développement à nos mines et à notre agriculture, et conséquemment, nous avons raison d'y porter notre attention.

Mais il faut y aller dans la mesure proposée par le chef de l'opposition et non pas tête baissée comme le chef du gouvernement qui veut construire un chemin de Québec à Port-Simpson, nous ne savons par où ni comment ; il faudrait commencer par faire une exploration du pays à travers lequel le chemin devra passer, et aussitôt que l'on aura la preuve que l'entreprise est possible, et que la construction de ce chemin pourra répondre à l'objet en vue, alors nous pourrons en entreprendre la construction, et je suis heureux de pouvoir dire que sur ce point comme sur beaucoup d'autres j'appuierai le chef de l'opposition.

Mais je veux terminer. J'ai fait la revue de tout le projet ; j'ai étudié la nature du chemin que l'on veut construire, et pesé les raisons qu'il y a d'accepter ou de rejeter les chiffres que le gouvernement a donnés quant au coût de la construction ; j'ai traité la question du transit des marchandises, et exposé la futilité des appréhensions ministérielles ; j'ai examiné la question aux autres points de vue de la colonisation, du tarif des transports, et à tous ces points de vue je dis que l'on n'a pas prouvé devant cette Chambre que ce chemin de fer était nécessaire. Il peut y avoir d'autres raisons et de meilleures que celles qu'on nous a présentées. Un honorable député de la droite a dit qu'il était en faveur de ce chemin de fer mais pas pour les raisons données par l'honorable premier ministre. Il y a dans toute cette affaire quelque chose de suspect et mystérieux. Pourquoi l'honorable premier ministre n'a-t-il pas soumis ce projet à la Chambre au commencement de la session ? On nous a dit que le gouvernement l'avait étudié toute l'année. L'honorable directeur général des Postes nous a dit que le gouvernement s'en occupait depuis un an, et cependant il nous a tenus à siéger ici pendant 4 mois depuis le 12 mars, avant de nous soumettre son projet qu'il nous donne sans aucun renseignement, sans un calcul, sans un plan, à l'exception de quelques pages de papier à décalque accrochées sur la muraille du comité des chemins de fer, représentant un chemin de fer trop ridicule pour mériter la discussion, un chemin avec des rampes de 70 pieds au mille; ce plan, enfin, portant au bas la remarque d'un ingénieur honnête, nous informant qu'il ne voulait pas être tenu responsable de la ligne imaginaire tracée sur ce papier.

Or, dans les premiers temps de la session, vers l'époque où, d'après le directeur général des Postes, s'il ne nous trompe pas, le gouvernement devait étudier cette question, l'honorable premier ministre nous a annoncé qu'il se préparait à la soumettre à une commission, qui devait étudier en détail la question des transports par eau et par chemin de fer, les améliorations à apporter aux canaux, aux havres, et aux ports, enfin tout ce qui se rapportait au problème des transports ; et cependant, après avoir fait cette promesse, le gouvernement a manqué absolument de la remplir. On critique le plan du chef de l'opposition, parce qu'il est varié, parce qu'il tient compte de tous les détails et qu'il est plus conforme au premier programme du gouvernement que le projet actuel du premier ministre. Le plan du chef de l'opposition ne néglige aucun des détails dont devait s'occuper la commission nommée par le décret de l'exécutif. Sous ce rapport, son projet est beaucoup plus conforme au premier projet du gouvernement que le projet que nous soumet l'honorable premier ministre. Mais ce dernier semble vouloir se moquer de l'opposition en nous soumettant à la dernière heure un projet aussi important que celui-ci, car il sait que la session actuelle dépasse déjà d'un mois les plus longues sessions que nous avons eues. Lorsque nous lui demandons des renseignements, il nous répond qu'il y en a des masses dans les bureaux des ministères et à la bibliothèque. Pour ne laisser aucun doute sur la manière cavalière dont il traite le parlement et tout le peuple canadien, voici les monceaux de renseignements sur la question qu'il a déposés sur le bureau de la Chambre :

Rapport de Fleming concernant le Canadien du Pacifique, 1873 ; rapport de Fleming concernant la Canadien du Pacifique, 1874 ; rapport de Fleming concernant le Canadien du Pacifique, 1877 ; rapport de Fleming concernant le Canadien du Pacifique, 1878-79 ; rapport de Fleming concernant le Canadien du Pacifique, 1880 ; tracé du Canadien du Pacifique, par Marcus Smith, 1878 ; cartes du Canadien du Pacifique, 1874 ; rapport d'une exploration de la rivière aux Pins, par Joseph Hunter, 1878 ; rapport concernant la ligne directe projetée entre Montréal et les provinces maritimes, 1885.

Ce dernier rapport concernait une ligne traversant l'Etat du Maine, et par conséquent est compatible avec un projet de chemin de fer entièrement en territoire canadien.

Rapport d'une exploration pour trouver le tracé le plus avantageux, entre Montréal et Halifax ou Saint-Jean, 1885 ; rapport du commissaire des terres de la couronne de Québec, 1885 ; exploration du territoire du lac Saint-Jean et de celui de la baie James, par O'Sullivan, 1901.

Ce document est le dernier, mais non le moins important : il ne date que de deux ans—tous les autres sont assez vieux pour être électeurs. Le gouvernement a soumis son projet au parlement sans posséder le moindre renseignement, et nous en avons la preuve dans ces documents que le premier ministre a produits et sur lesquels il prétend baser son projet. Les résultats des recherches que j'ai faites ce soir, démontrent qu'il ne s'est même pas donné la peine de lire ces rapports, car son projet est tout à fait incompatible avec les renseignements qu'il est possible de puiser dans ces documents.

Voilà une étrange manière de traiter une question aussi importante. Il faut des raisons bien graves pour venir demander aux contribuables de ce pays d'approuver une proposition comme celle-là, sans le moindre renseignement positif.

C'est une proposition bien raisonnable de demander au gouvernement de soumettre la question au peuple. Il est évident que le gouvernement ne s'est pas donné la peine de faire les recherches nécessaires pour baser son opinion sur des faits positifs. Le directeur général des Postes ne veut pas que le gouvernement consulte les électeurs et en cela il donne la preuve qu'il ne comprend pas du tout la position dans laquelle se trouve le gouvernement.

Le chef respecté de l'opposition demande que le projet soit soumis aux électeurs avant d'être définitivement adopté. Nous ne sommes pas dans la même situation que le gouvernement, nous ne pouvons pas faire un contrat définitif, même avec une compagnie comme celle du Grand Tronc, ni le faire adopter par le parlement par la force du nombre, et venir dire ensuite aux électeurs : voici le contrat, il vous faut l'adopter ou payer à la compagnie le dédommagment qu'il plaira aux tribunaux de fixer. L'opposition est obligée de prendre sur elle les conséquences de la proposition qu'elle fait et elle est prête à courir ce risque, parce qu'elle sait que cette proposition a tout ce qu'il faut pour être approuvée par le peuple.

M. JOHNSON (Cap-Breton) : Qu'arriverait-il si nous acceptions cette proposition ?

M. BELL : Vous n'oseriez pas l'accepter.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Que feriez-vous si nous l'acceptions ?

M. BELL : Nous prendrions la décision lorsque nous viendrions au pouvoir. Il est certain que nous allons revenir au pouvoir.

M. KENDALL : Ce n'est pas si certain que vous le croyez.

M. BELL : Mon honorable ami lui-même n'est pas certain le revenir à la Chambre, d'après ce que j'apprends, mais je ne veux pas m'attarder à ces suppositions qui coûtent bon marché et valent peu bien souvent. Mais le rôle que l'on a fait jouer au comité des chemins de fer le place dans une position humiliante, car on s'en est moqué. Ce comité a discuté pendant des semaines les détails du bill du Grand-Tronc-Pacifique et le gérant général du Grand Tronc consentait à tout ce que le comité proposait. Lorsque nous lui demandions : Irez-vous à Québec ? il répondait : Certainement. Irez-vous à Moncton ? Certainement. Et si nous lui avions demandé s'il allait à Terre-Neuve, il aurait répondu : Certainement. Pendant que lui et ses associés amusaient le comité des chemins de fer et le parlement avec le bill du Grand-Tronc-Pacifique, il négociait avec le cabinet un arrangement tout différent. On occupait l'attention du comité du parlement avec ce bill, parce que l'on voulait gagner 141 jours pour régler la question. Le gouvernement se moquait du parlement, se moquait du comité, mais il ne se moquait pas de M. Hays. Pourquoi a-t-il fallu autant de temps pour conclure ce marché ? Peut-être le gouvernement essayait-il d'obtenir les meilleures conditions possibles du Grand Tronc, mais, que ce soit la raison ou non, il doit y en avoir une très sérieuse pour avoir engagé le gouvernement à conclure ce marché avec autant de hâte. Il n'y a aucun doute que la compagnie a eu le dessus et qu'elle a obtenu tout ce qu'elle voulait avoir. Le gouvernement a sans doute essayé de faire construire tout le chemin par la compagnie, mais la compagnie a dit : Non, merci. En toute probabilité, si l'on en juge par le chemin de fer Canadien du Pacifique le chemin à travers la prairie donnera des profits dès le commencement, comme une mine qui est riche depuis la surface jusqu'au fond. Il n'y a aucun doute que la Compagnie du Grand Tronc a dit au gouvernement qu'il ferait mieux de garder pour lui la division de l'est. Elle voulait bien, cependant, consentir à l'exploiter et promettait de payer un loyer de 3 pour 100, au bout de dix ans, mais elle ne voulait pas s'engager à plus que cela. Elle ne courait pas grand risque en faisant cette promesse.

Cela me rappelle une histoire. Il y avait une fois à la cour d'un des potentats de l'Orient, un magicien extraordinaire qui pouvait presque ramener les morts à la vie. Un jour qu'il avait exécuté les tours les plus merveilleux, le sultan lui dit : Si vous ne pouvez apprendre à cette mule blanche à parler, d'ici à un an, je vous fais couper la tête. Le magicien répondit : Certainement, maître, je puis apprendre à cette mule à parler avant la fin de l'année. Un ami du magicien lui dit : Mais n'êtes-vous pas fou de vous engager à faire parler cette mule d'ici à un an ; vous savez que vous en êtes incapable. Oh, dit le magicien, je cours trois chances. Dans un an d'ici la mule sera peut-être morte ou bien ce sera le sultan, ou bien moi. Et voilà pourquoi la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas refusé de s'engager à payer un intérêt de 3 pour 100, dix ans après que le chemin sera terminé, ce qui n'arrivera peut-être pas avant 20 ans, lorsqu'en retour de cette promesse elle obtenait la possession immédiate d'une charte pour un chemin à travers les prairies et la garantie du gouvernement sur ses obligations. Même si dans 20 ans d'ici, elle était obligée de payer les $5,000,000 qui sont la seule garantie que le gouvernement du Canada a pour obliger la compagnie à remplir ses engagements, ce ne serait pas un prix exorbitant à payer pour la jouissance pendant 20 ans d'un chemin de plusieurs centaines de milles de longueur à travers les prairies. Et à l'expiration de dix ans qui peut dire ce qui arrivera. Le gouvernement n'aura peut-être pas construit le chemin ; plusieurs autres choses aussi peuvent arriver d'ici à ce temps-là. De sorte que la compagnie ne court pas de grands risques. Il est facile aussi de voir que sur beaucoup d'autres rapports ce bon M. Hays s'y entend à faire un marché.

Un côté comique du discours du ministre de l'Intérieur est celui dans lequel il nous a expliqué comment le gouvernement avait protégé les intérêts du pays. D'abord, a-t-il dit, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne voulait construire son chemin que jusqu'à North-Bay, et cela voulait dire qu'elle avait l'intention de diriger son trafic sur Portland ; mais le gouvernement s'interposa pour protéger les droits du Canada, en disant à la compagnie : Nous allons vous obliger à construire un chemin au nord de North-Bay et nous allons vous permettre d'avoir un embranchement jusqu'à Toronto, et aussitôt après, le ministre de l'Intérieur, oubliant ce qu'il avait dit auparavant, déclara que cet embranchement jusqu'à Toronto était plus court que la route que le gouvernement n'avait pas voulu laisser construire, de sorte que la sauvegarde proposée pour empêcher le Grand Tronc d'envoyer son trafic à Portland n'aura d'autre résultat que de donner à la compagnie une route plus avantageuse pour arriver au même but.

M. BELL.

L'honorable ministre de l'Intérieur nous a révélé une autre merveille. Il a découvert quelque chose d'absolument nouveau: comme il s'attend à avoir tout prochainement des millions d'acres de terre à vendre, il a inventé le plan d'après lequel il va les vendre. On croirait qu'il a eu un trait de génie lorsqu'il a découvert ce plan. Il nous annonce qu'il a décidé que les occupants d'une terre auront le premier droit d'achat sur la terre voisine. Mais il en a été ainsi depuis que le Canada a des terres à vendre; l'occupant d'une terre a la préférence sur la terre voisine. Et pourtant, à entendre le ministre de l'Intérieur, on croirait que c'est une invention merveilleuse du gouvernement actuel.

Mais dans ce discours le ministre de l'Intérieur a porté un fameux coup droit au député de Norfolk-nord. Ce dérnier avait dit que chaque acre de terre octroyé au chemin de fer Canadien du Pacifique valait $3 ; mais le ministre de l'Intérieur nous dit que le Pacifique remet au gouvernement 20,000,000 d'acres de ces terres, qui ne sont d'aucune valeur, parce qu'aucun chemin de fer ne les traverse. Si ces terres n'ont aucune valeur aujourd'hui lorsque le chemin du Pacifique et le Canadian Northern traversent le Nord-Ouest, et qu'il y a des perspectives que le Grand-Tronc-Pacifique le traversera bientôt; comment se fait-il que ces terres valaient $3 de l'acre lorsqu'elles ont été promises à la Compagnie du Pacifique. L'honorable député de Norfolk-nord et l'honorable ministre de l'Intérieur pourrait décider cela entre eux, lorsqu'ils se rencontreront. Il était tout simplement ridicule de la part de l'honorable premier ministre de prétendre que les terres qui ne sont pas sur les parcours du chemin de fer valent $3 de l'acre, et le ministre de l'Intérieur n'a fait qu'un acte de justice en donnant le coup de grâce à cette prétention.

Le gouvernement a déployé tous ses talents lorsqu'il s'est agi d'aborder l'examen du coût de la construction de ce chemin. C'était un beau spectacle. Le ministre des Finances, en homme prudent, a fait insérer au contrat la condition que le gouvernement ne paierait pas plus que 3½ pour cent d'intérêt sur l'argent. Or, tout dernièrement il a eu ce plaisir de pouvoir emprunter à 2½ pour 100 et bien qu'il n'ait pas obtenu le pair, cet emprunt ne coûte tout de même au pays que 2⅞. Mais il est possible qu'il y ait des fluctuations, et 3½ pour 100 n'est pas un taux impossible. Le directeur général des Postes a ridiculisé l'idée que le crédit du Canada tomberait jamais si bas, que nous serions obligés de payer 3½ pour 100 sur nos emprunts, mais je crois que le ministre des Finances a raison d'être prudent, en dépit de l'optimisme du directeur général des Postes. Un exemple. Pendant ces deux et trois dernières années l'Angleterre a dû faire de grande dépenses. En 1897 la cote moyenne de ses bons consolidés était de 112⅛.

En 1902 ile étaient tombés à 94¼, c'est-à-dire une baisse de 18 points. Entre ces deux dates le gouvernement anglais avait dû emprunter $69,000,000 et augmenter ainsi la dette du pays de 12 pour 100. C'est ce qui a causé la baisse de 18 points sur la rente. Mon honorable ami le ministre des Finances pourrait-il me dire ce que vaudraient les bons du Canada portant 2½ pour cent d'intérêt, si le crédit du Canada baissait de 18 points.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais il n'a pas baissé.

M. BELL : L'honorable ministre n'a pas encore dépensé son argent. Il ne fait qu'y songer. On ne peut nier que les fonds anglais ont subi une baisse. Le ministre des Finances se propose d'augmenter la dette du Canada de près de 50 pour 100 d'ici à deux ans, et qu'y aurait-il de surprenant, si par le fait notre crédit baissait de 18 points. Et si nos bons tombaient de 89 à 71, quel intérêt cela représenterait-il ? Exactement 3½ pour 100.

M. KENDALL : L'honorable député me permettra-il de lui demander quel est le facteur qui d'après lui gouverne la valeur des consolidés ?

M. BELL : Je n'ai aucun doute que cette valeur est réglée par la loi de l'offre et de la demande.

M. KENDALL : Certainement, mais qu'est-ce que fait la demande ?

M. BELL : J'espère que l'honorable député ne cherche pas à me proposer des énigmes. Je suppose que ce qui crée la demande, c'est la présence des acheteurs.

M. KENDALL : Si l'honorable député veut me permettre de le renseigner, je lui dirai que la valeur des consolidés en Angleterre dépend de la valeur de l'argent, et que la valeur de l'argent dépend du besoin qu'on en a pour d'autres entreprises.

M. BELL : Je suppose que l'on peut conclure alors que la valeur de 2½ du Canada dépend de la valeur de l'argent en Angleterre. C'est ce qui prouve que le sagesse dont veut faire preuve l'honorable ministre des Finances se résume à peu de chose.

Mais la manière dont le parlement s'est conduit à l'égard de l'un de ses anciens amis, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ne l'a pas relevé dans l'estime publique. Il aurait été plus digne de la part de plus d'un honorable député de garder le silence. Plusieurs qui doivent beaucoup à l'honorable ministre—quelques-uns lui doivent d'être député—ont commis la vilenie de l'injurier, etc. Le parti libéral a paru goûter beaucoup ces sorties. Un penseur profond s'exprimait tout récemment comme suit au sujet d'un parti qui a des relations intimes avec le parti ministériel actuel :

Si l'on accepte une preuve de circonstance, il y aurait beaucoup à dire sur la conduite du soi-disant parti libéral, un parti qui, répudiant le principe qu'un chef doit exposer seulement les vues librement exprimées de son parti, se croit aujourd'hui obligé d'accepter une politique que son chef formule sans son consentement et sans l'avoir conseillé—un parti qui est si peu imbu de l'esprit du libéralisme, qu'il ne se révolte pas à l'idée que l'on veut méconnaitre la liberté d'opinion qui constitue le principe du libéralisme—un parti enfin qui traite de rénégats ceux de ses membres qui veulent garder leur indépendance.

Telle est la posture dans laquelle le parti libéral s'est placé au sujet d'un homme qui, tout récemment, a occupé une position très importante dans ses conseils, et, d'après cet écrivain, qui est apparemment un homme d'une certaine valeur, ce parti ne s'est pas fait beaucoup d'honneur par la conduite qu'il a tenue.

Un des arguments les plus extraordinaires apportés dans ce débat par les honorables députés de la droite est que le coût de toute l'entreprise, pour le pays, ne dépassera pas $13,000,000. Le ministre des Finances l'évalue à beaucoup moins. D'après lui, le pays n'aura à débourser que $8,000,000 ou $10,000,000. Il arrive à ce résultat en faisant les paiements à l'avance, ce qu'il n'est pas plus assuré de pouvoir faire que le ministre de l'Intérieur n'est certain de vendre ses terres. Il est vrai que l'argent placé à intérêt s'accumule. Si vous avez une dette à payer l'année prochaine et que vous déposiez, dès cette année, dans une banque une somme qui, avec les intérêts s'élèvera dans le cours d'un an à la somme que vous avez à payer, vous auriez l'argent nécessaire pour payer presque votre dette. Il n'y a rien de nouveau là-dedans et je ne vois pas pourquoi le ministre des Finances a pris la peine de nous dire cela ; et je suis certain que lorsqu'il entendra les critiques de son plan, il s'apercevra que celui-ci est loin d'être approuvé.

Le ministre des Finances base ses calculs sur la supposition que le chemin coûtera la moitié de ce qu'il coûtera réellement ; puis il fait ses paiements, non pas lorsqu'ils deviendront dus, mais un an ou deux à l'avance au moyen d'un dépôt portant intérêt à 3 pour 100. C'est de cette façon que le ministre propose de gérer les fonds du pays. Au moyen d'un fonds d'amortissement, il a accumulé capital et intérêts afin de payer ces dettes du pays à mesure qu'elles arriveront à échéance. Mais obtient-il 3 pour 100 sur ses dépôts? Consultons les livres bleus et nous y verrons qu'il ne reçoit que 2 pour 100 et non pas 3 pour 100, et l'institution financière où il place ce fonds d'amortissement, connaît bien mieux les finances que lui, car elle fait 50 pour cent de profit dans l'opération.

Tous les membres du cabinet apportent leur quote-part à la discussion de ce projet. Le directeur général des Postes y a contribué pour une grande part. Il a prononcé un discours mais ce discours n'est rien, comparé à ce qu'il peut

faire encore. On apprendra peut-être un jour que sir William Mulock, directeur général des Postes et ministre du Travail, a fait une émission nouvelle de timbres-poste, non pas des timbres du jubilé, cette fois, mais des timbres transcontinentaux inter-océaniques, en commémoration du chemin de fer qui sera construit d'un océan à l'autre, sur territoire tout canadien, avec des matériaux canadiens, par des ouvriers canadiens, et sans utiliser la moindre nappe d'eau. Non seulement le gouvernement actuel imite ses adversaires, mais il désavoue la politique de son ancien chef, l'honorable M. Mackenzie, qui voulait utiliser la voie des grands lacs. Mais les ministres actuels ne veulent pas de transports par eau ; ils veulent aller tout droit. Non-seulement ils font l'éloge de sir John A. Macdonald, en l'imitant, ce qui est l'éloge le plus sincère que l'on peut faire d'un homme, mais ils répudient leur grand chef d'autrefois, qu'ils ont déposé de son vivant même, ce qui n'est pas à leur honneur. Le parti libéral a uni le nom du premier ministre à plusieurs cris de guerre dans ce pays. Aujourd'hui il prêche la loyauté mais il n'y a pas très longtemps le cri de guerre du parti libéral était : Laurier, Farrar et l'union commerciale. Dernièrement, on a proposé : Laurier, Stratton et la pureté électorale, et aujourd'hui on offre : Laurier, Cox et prudence. Le premier ministre a imposé ce contrat extraordinaire à son parti. Pourquoi cela ? Pourquoi n'a-t-il pas pris les précautions les plus ordinaires ?

Pourquoi n'a-t-il pas étudié les détails du projet ? Pourquoi n'a-t-il pas consulté les livres bleus, qui sont remplis de renseignements ? Il nous dit que c'est parce que le temps presse, et il fait à la littérature anglaise un beau compliment lorsqu'il a cité les vers de Shakespeare :

There is a tide in the affairs of men,
Which, taken at the flood, leads on to fortune ;
Omitted, all the voyage of their life
Is bound in shallows and in miseries.

C'est un compliment à la littérature anglaise; mais les rêves d'un poète sont un fond bien peu sûr pour y construire un chemin de fer transcontinental.

Quel est le motif qui a porté l'honorable premier ministre de proposer ce projet ? Pourquoi a-t-il décidé de tenir le parlement en séance pendant quatre mois avant d'engager le pays dans cette entreprise ? N'a-t-il pas assez foi dans la Providence et confiance dans son projet pour ne pouvoir attendre à une prochaine session qu'il pourrait convoquer dans quelques mois d'ici, pour soumettre au parlement un projet appuyé sur des renseignements sur lesquels les députés pourraient se guider ? Je ne vois aucune raison de sa conduite, excepté une, et cette raison est que l'honorable premier ministre sait que c'est pendant qu'il est au pouvoir qu'il doit édifier sa gloire, car il n'y restera peut-être pas longtemps, et pendant qu'il y est, il veut construire ce transcontinental dont il entend faire un monument à sa mémoire. Tous ses actes depuis qu'il est arrivé au pouvoir sont en contradiction de ses actes et déclarations antérieures et une imitation de la conduite de ses prédécesseurs. Il a prêché le libre-échange, mais il met en pratique la protection, et comme il est possible qu'il soit obligé d'abandonner l'arène politique avant longtemps, il a cru que l'occasion était propice pour répudier toutes ses déclarations antérieures et imiter ceux qui, en dépit des plus grandes difficultés, ont construit le transcontinental du Pacifique Canadien, qui unit les parties éloignées du Canada. Le temps est arrivé, s'est-il dit, où je dois approuver la conduite de ceux que j'ai combattus. Je dois, aujourd'hui, glorifier la mémoire de mon grand prédécesseur et adversaire, en l'imitant, bien que d'une manière faible et ineffective. Il est vrai qu'il n'y a pas beaucoup de nécessité pour ce nouveau transcontinental aujourd'hui. Ce n'est pas une question de vie ou de mort, et c'est une entreprise relativement facile. L'ouest, aujourd'hui, n'est plus un pays inconnu. Des compagnies sont prêtes à y construire des chemins de fer, mais mon nom ne pourra pas passer à la postérité, si je ne construis pas un autre transcontinental, et quand bien même ce serait une mauvaise imitation du chemin de fer Pacifique actuel, j'aurais fait quelque chose pour faire vivre mon nom dans le pays. Si c'est là ce que cherche l'honorable premier ministre, nous devrons être charitables à son égard ; mais je sympathise beaucoup avec ce partisan du gouvernement qui a dit qu'il ne voterait pas pour le projet du gouvernement, s'il ne croyait pas qu'il existait pour le justifier de meilleures raisons que celles qui ont été offertes à la Chambre.

Sur motion de M. Wade, le débat est ajourné.

AJOURNEMENT—CONCESSION TREADGOLD.

Le MINISTRE DES FINANCES propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que la séance soit levée je veux appeler l'attention de la Chambre sur le télégramme suivant :

La commission refuse concession des avocats des mineurs ; dossiers apportés d'Ottawa par envoyé spécial. Posez question, demandez que commissaires reçoivent ordre par télégraphe de les produire. L'enquête est étouffée. Assemblée publique ce soir. Population indignée.

L'honorable ministre connaît-il quelque chose de cette affaire ? Pour ma part je n'en connais rien de plus que ce que contient ce télégramme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Par qui ce télégramme est-il signé ?

M. BORDEN (Halifax) : Par W. A. Beddoe. Je ne connais rien des faits racontés dans ce télégramme, mais j'ai cru devoir appeler l'attention du gouvernement sur la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'en connais rien non plus, et je m'informerai.

M. BORDEN (Halifax) : Je voulais dire aussi que l'honorable premier ministre a promis hier ou avant-hier qu'il nous ferait connaître la composition de la commission des transports. Le premier ministre a peut-être donné ce renseignement à la Chambre en mon absence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement s'est entendu sur une personne qui remplacera Sir William Van Horne à la présidence de la commission, mais je préfèrerais que ce fût le premier ministre qui ferait connaître ce nom à la Chambre. Si mon honorable ami veut poser sa question de nouveau demain, le premier ministre lui donnera sans doute une réponse.

La motion est adoptée et la Chamrbre lève sa séance à minuit, jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 27 août.

L'ORATEUR ouvre la séance à 11 heures.

INTERPELLATIONS.

PROTECTION DES PECHERIES—MESS DES OFFICIERS.

M. TAYLOR (par M. Sproule) :

1. De nouveaux règlements ont-ils été faits pour la gouverne des officiers et de l'équipage du steamer "Quadra" ?
2. Dans l'affirmative, à quelle date ?
3. Est-il stipulé, entre autres choses, que l'allocation pour la nourriture des officiers du bord est réduite de 50-55 centins par jour à 33 centins, ou 11 centins par repas ?
4. Les articles suivants constituent-ils le menu du mess des officiers du "Quadra" ?

MESS DES OFFICIERS.

(Dimanche.)

Déjeuner—Œufs et jambon. Fèves.
Dîner—Potage. Rôti et bouilli. Jambon. Poulet rôti ou bouilli. Pommes de terre et légumes. Pudding et gelée.
Souper—Viande froide. Pommes de terre frites. Conserves.

(Lundi.)

Déjeuner—Porridge. Côtelettes d'agneau. Jambon froid.
Dîner—Potage. Irish-stew. Roastbeef. Pommes de terre et légumes. Pâtisseries.
Souper—Curry au riz. Viande froide. Pommes de terre.

(Mardi.)

Déjeuner—Porridge. Beefsteak. Bacon.
Dîner—Potage. Agneau rôti. Bœuf salé. Pommes de terre et légumes. Pudding à la Reine.
Souper—Viande froide. Pommes de terre frites. Fèves.

(Mercredi.)

Déjeuner— Porridge. Morue salée. Lard en tranches. Foie et bacon.
Dîner—Potage aux pois. Bœuf salé. Beefsteak. Pâté. Pommes de terre et légumes. Pâtisseries.
Souper—Pâtés de poisson. Viande froide. Pommes de terre frites. Pâtés à la Washington.

(Jeudi.)

Déjeuner—Œufs et jambon. Fèves.
Dîner—Potage. Poulets rôtis ou bouilli. Viande rôtie ou bouillie. Pommes de terre et légumes. Pudding aux pommes et aux prunes. Fruits.
Souper—Consommé aux haricots. Viandes froides. Pommes de terre frites. Biscuits et conserve.

(Vendredi.)

Déjeuner—Porridge. Hareng salé. Côtelettes d'agneau.
Dîner—Potage aux pois. Poisson frais. Beefsteak et rognons sautés. Pommes de terre et légumes. Tarte aux bluets.
Souper—Pâtés de poisson. Viandes froides. Beignets. Marmelade.

(Samedi.)

Déjeuner—Porridge. Beefsteak. Œufs bouillis.
Dîner—Potage. Bœuf salé. Agneau rôti. Pommes de terre et légumes. Pain et beurre. Pudding.
Souper—Irish stew. Viandes froides. Pommes de terre frites.

5. Les officiers sont-ils tenus de payer de leurs propres deniers la différence entre le coût de ce menu et le montant alloué par le gouvernement ?
6. Le gouvernement a-t-il pris des mesures pour s'assurer si les repas peuvent être fournis pour le prix de 11 centins ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Non.
2. Il est répondu à cette question par la première réponse.
3. Ces menus existent depuis plusieurs années et aucun retranchement n'a été fait. Les agents sont autorisés à les modifier si on ne peut pas se procurer, à des prix raisonnables, quelques-uns des articles qui y sont mentionnés.
4. Oui.
5. Non.
6. Ce n'est pas nécessaire. A la fin de chaque saison les agents rendent compte de ce qu'a coûté la nourriture des équipages des différents navires du gouvernement ; cela dépend entièrement des prix du marché et l'inspecteur rapporte qu'aucune plainte n'a été reçue de la part des officiers ou des équipages.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

La Chambre reprend la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier lui demandant de se former en comité général afin de délibérer une résolution relative à la construc-

tion du chemin de fer national à travers le continent.

M. F. B. WADE (Annapolis) : M. l'Orateur, cette question a été tellement discutée par les deux côtés de la Chambre, qu'il est difficile de trouver quelque chose de nouveau ou d'intéressant à dire. Cependant, je ne puis laisser sans réfutation certaines affirmations qui ont été faites et sur une question aussi importante que celle-ci, je tiens à expliquer le vote que je me propose de donner. Je suis convaincu que tous ceux qui ont pris part à cette discussion, qui ont favorisé l'adoption de ce projet, qui auront voté en faveur de la résolution, se féliciteront plus tard d'avoir profité de l'occasion pour apporter leur concours à la réalisation d'une aussi belle entreprise.

Il y a à peine quelques semaines, tout le monde au Canada était d'opinion que l'exécution de ce projet était absolûment nécessaire et qu'il était du devoir du gouvernement de faire commencer les travaux immédiatement. J'aimerais à savoir ce que diraient les journaux de l'opposition, si les Chambres avaient été prorogées sans que le gouvernement nous eût soumis son projet sur la construction d'un chemin de fer transcontinental. Tous les conservateurs, tous les journaux à leur dévotion n'auraient pas eu d'expressions assez fortes pour blâmer la conduite du gouvernement, et je crois qu'ils auraient eu raison, car je considère que le gouvernement aurait manqué à son devoir s'il ne nous avait pas soumis ce projet. Il était nécessaire, le peuple le demande, les besoins du pays l'exigent, et malgré cela, la seule objection que l'on soulève aujourd'hui, c'est que le gouvernement n'a pas assez retardé, n'a pas pris le temps de se procurer les renseignements nécessaires.

On me permettra de dire que les députés de la droite hésiteraient à approuver le projet s'ils étaient convaincus que le gouvernement ne possède pas tous les renseignements qu'il lui faut. Pour ma part du moins, il me répugnerait de l'approuver. Nos honorables adversaires supposent-ils que depuis des semaines, des mois et des années qu'il est question de cette entreprise, nous sommes restés les bras croisés, sans nous procurer les renseignements nécessaires. Mon opinion est formée, je suis convaincu que ce chemin de fer est nécessaire et que le gouvernement possède tous les renseignements qu'il lui faut pour exécuter le projet qui nous est soumis.

L'honorable chef de l'opposition demande si jamais une compagnie a signé un contrat par lequel elle s'engageait à construire un chemin de fer sans posséder plus de renseignements, ou avant que le pays à travers lequel le chemin doit passer, ait été arpenté et exploré. Je n'ai pas besoin d'aller chercher bien loin la réponse à cette question. Je lui rappellerai tout simplement un chemin de fer qui passe à sa porte—le chemin de fer "Halifax and South-Western". En 1891, le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse passa un contrat avec cette compagnie pour la construction d'un chemin de fer entre Halifax et Barrington, devant se relier à la ligne principale à Yarmouth. Aucun arpentage n'avait été fait, nous n'avions pas même les renseignements que nous possédons dans le cas actuel. Depuis des années la population réclamait la construction de ce chemin et depuis des années aussi, on prétendait qu'il était impossible de le construire le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse.

Quand le contrat fût signé par le gouvernement Murray que fit l'opposition dont mon honorable ami est le chef ? Nous avons vu tous les conservateurs, comme un seul homme, condamner le projet et soulever les mêmes objections qu'ils soulèvent ici aujourd'hui ; ils disaient que le gouvernement ne possédait pas les informations suffisantes, qu'il était impossible de construire ce chemin, que les obstacles étaient insurmontables. A les entendre, le projet était insensé et visionnaire et tout ce que nous avons entendu dire ici par l'opposition, depuis quelques jours, semble emprunté aux discours de l'opposition dans la Chambre de la Nouvelle-Ecosse à cette époque. Le projet fut soumis au peuple, et en dépit de cette opposition, quelle fut la réponse des électeurs ? Deux membres de l'opposition seulement furent élus, et je suis informé que le chef de cette opposition, qui n'a qu'un seul partisan pour appuyer ses propositions, vient d'être choisi pour organiser la lutte contre le projet actuel, dans la Nouvelle-Ecosse. Je crois aussi, si j'ai été bien renseigné, qu'il se propose de poser sa candidature contre l'honorable député qui a pris la parole hier soir.

Voilà l'attitude qu'a prise l'opposition sur cette question de chemin de fer. Mais cela n'empêche pas que les travaux se poursuivent activement sur toute la ligne, qu'on a trouvé un tracé très avantageux, et qu'avant un an probablement, tout le chemin sera en pleine exploitation.

De même ce chemin de fer transcontinental sera construit en dépit des efforts de l'opposition. Il est assez curieux de constater, en remontant l'histoire de la Nouvelle-Ecosse, que dès 1854, lorsque Joe. Howe proposa le premier bill concernant la construction d'un chemin de fer à la législature provinciale, le parti conservateur était unanime à le blâmer et à condamner son projet, qu'ils disaient de nature à ruiner la province de la Nouvelle-Ecosse. Depuis cette époque, nous avons eu continuellement à combattre l'opposition des conservateurs. Permettez-moi de dire en passant, que lorsque ce projet aura réussi et que le chemin aura été construit, je ne serais pas surpris de voir les députés de l'opposition reclamer le mérite de toute l'affaire. C'est ce qu'ils ont fait dans l'affaire des mines de charbon, dont l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) avait été l'instigateur dans la province de

la Nouvelle-Ecosse. Projet qui a eu pour résultat d'éviter à cette province un désastre financier. Le parti conservateur avait condamné ce projet dans la presse et sur les tréteaux, d'un bout à l'autre de la Nouvelle-Ecosse.

M. FRASER : Et dans cette Chambre.

M. WADE : Oui, jusque dans la Chambre des communes. Le projet fut accepté, un succès éclatant vint couronner les efforts du ministre des Finances et la province put enfin sortir de ses embarras financiers. C'est alors que nous avons vu sir Charles Tupper accourir au Cap-Breton et réclamer pour lui le mérite de toute l'entreprise—"C'est Betty et moi qui avons tué l'ours", comme dit le vieux dicton.

Je me crois tenu de relever en passant une remarque faite hier par l'honorable député de Pictou (M. Bell). Les dieux aveuglent, dit-on, ceux qu'ils veulent perdre ; quand un homme n'a pas de bonnes raisons à donner et qu'il comprend la faiblesse de sa position, il perd la tête et est exposé à dire des choses qu'il pourrait regretter plus tard. L'honorable député de Pictou a jugé à propos, hier soir, de commencer son discours en insinuant que la loyauté des députés ministériels n'était pas de bon aloi—qu'elle n'était pas pure laine, qu'elle n'avait pas un yard de large, pour me servir de son élégante expression. Il s'est même permis des réflexions désobligeantes sur la loyauté de la population de sa propre province. Il s'en est pas tenu là, puisqu'il a ajouté :

Ils étaient des rebelles autant qu'ils pouvaient l'être sans danger pour leur personne.

L'honorable député me permettra de lui faire observer que ces paroles sont imprudentes. Il décerne l'épithète de rebelles à la majorité de la population de la Nouvelle-Ecosse. Il prétend que les électeurs du comté de Pictou, c'est-à-dire, les libéraux de ce comté, sont des rebelles ; cependant, M. l'Orateur, on me dit qu'à une élection quelconque, tous les libéraux de ce comté ont voté en faveur de l'honorable député. Quel est le premier qui a lancé cette accusation dans cette Chambre et dans le pays ? Je crois que c'est sir Charles Tupper, et je suis convaincu que jamais accusation plus lâche et plus mal fondée n'a été lancée. Pendant qu'il était haut-commissaire en Angleterre il s'est efforcé de faire croire au peuple anglais que le grand parti libéral du Canada manquait de loyauté à la Couronne, et quand le gouvernement actuel arriva au pouvoir en 1896, lorsque l'honorable sir Wilfrid Laurier prononça son célèbre discours à Montréal, les journaux d'Angleterre furent surpris d'apprendre qu'il était un loyal sujet de l'empire. Pourquoi manifestaient-ils cette surprise? Parce que notre agent salarié à Londres, nous avait calomniés.

Quel est le plus méprisable et le plus vil de tous ces traitres, si ce n'est pas celui qui accuse ses compatriotes, la majorité des contribuables de ce pays, de trahison et de déloyauté. Ses fausses accusations l'ont suivi dans sa retraite, et je suis convaincu que sa conduite sous ce rapport a plus contribué que toute autre chose à mettre fin à sa carrière politique. J'avertis l'honorable représentant de Pictou qu'en parlant comme il l'a fait hier soir, il a sonné le glas de sa mort politique. Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet. L'honorable député sourit, mais il n'est pas rassuré.

Je passerai maintenant en revue quelques-unes des remarques de l'honorable député de Pictou concernant ce projet. Il était assez difficile de se rendre compte d'une manière exacte de son attitde sur la question. Il sait très bien ce que doit coûter la section ouest—tous les députés de l'opposition sont fixés sur ce point; ils n'ont aucune objection à dépenser des millions et des dizaines de millions de dollars dans l'ouest, dans la Colombie Anglaise, dans les solitudes au nord du lac Supérieur et même jusqu'à North-Bay. Mais passé cet endroit, leur conscience commence à s'inquiéter. Quelques-uns consentirent à ce que le gouvernement dépensât de l'argent jusqu'à Montréal et un ou deux, iront même jusqu'à Québec, mais pas un seul ne voudrait permettre qu'il fût dépensé un seul dollar au delà de Québec.

L'honorable député de Pictou a fortement appuyé le projet du chef de l'opposition jusqu'à Québec. Mais là, il a commencé à hésiter et tous ces arguments, tous ses raisonnements, ont tendu à démontrer qu'il est absolument impossible de construire un chemin de fer de Québec à Moncton. C'était le fond de son discours et le but de ses efforts.

M. BELL : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. WADE : Si ce n'est pas ce qu'a dit l'honorable député, mes oreilles m'ont complètement trompé.

M. BELL : J'ai dit tout le contraire.

M. WADE: Il a parté de la forte inclinaison des pentes et il a prétendu que la construction d'un chemin de fer entre Québec et Moncton était impossible, parce que les pentes et les courbes seraient trop fortes et pour d'aures raisons encore sur lesquelles j'aurai occasion de revenir dans un instant. Il a cité ou plutôt défiguré le rapport de sir Sandford Fleming, un rapport qui ne concerne pas du tout ce chemin, mais un chemin allant de la Rivière-du-Loup à Truro. Notre intntion n'est pas d'aller à la Rivière-du-Loup et nous avons dit que cela n'était pas possible.

Mais lorsque la question lui a été posée directement; lorsqu'on lui a demandé: Approuvez-vous la construction d'un chemin de Québec à Moncton? quelle a été sa réponse. Ce vaillant et loyal député a-t-il répondu à cette question, dans l'intérêt des provinces maritimes.

M. BELL : Oui.

M. WADE : Quelle a été sa réponse ?

M. BELL : Sa réponse a été——

M. WADE : Il est inutile de m'interrompre; je vais dire ce qu'a été cette réponse.

M. BELL : Je dois avoir le droit de dire quelle a été ma réponse. J'ai répondu que j'appuyais la proposition du chef de l'opposition, et il me semble que c'est une réponse assez claire.

M. WADE : Voici la réponse de l'honorable député: J'appuierai la proposition de mon chef et ami.

M. BELL : Exactement.

M. WADE : L'honorable député n'avait pas besoin de craindre; je ne voulais pas rapporter inexactement ses paroles. Ce n'est pas un parti pris de ma part de lui causer des ennuis.

M. BELL : Je veux vous tenir dans le droit chemin.

M. WADE : Il a répondu: j'approuve la politique de mon chef.

M. BELL : Exactement.

M. WADE : Quelle est la politique du chef de l'opposition à l'égard de Moncton? Autant que j'ai pu m'en rendre compte, il nous a dit que plus tard, beaucoup plus tard, quand il fera beau à la Rivière-du-Loup, il ira faire une promenade de ce côté et s'informera, pour savoir s'il est possible de trouver un tracé favorable à cet endroit. Mais il a commencé par bien se convaincre que cela n'est pas possible et tous ses efforts ont tendu à démontrer l'impossibilité de construire une ligne avantageuse à travers cette partie du pays. Par conséquent, le chef de l'opposition n'a pas du tout l'intention de mettre à exécution cette partie du projet, mais à titre de représentant des provinces maritimes, il n'a pas le courage de s'opposer franchement et carrément à la construction du chemin de fer entre Québec et Moncton.

Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a dit que cette ligne entre Québec et Moncton aurait dû être construite depuis longtemps. Dès 1884, sir Charles Tupper avait dit la même chose. Une foule d'hommes publics se sont prononcés dans le même sens, et il est indéniable que le ministre de l'Intérieur avait parfaitement raison de dire que si le gouvernement avait affaire aux députés de l'ouest au lieu d'avoir affaire aux députés des provinces maritimes, ils y a longtemps que ce chemin de fer serait construit.

L'honorable chef de l'opposition l'a pris à partie à ce propos, et a cherché à faire croire que le ministre avait fait des remarques désobligeantes à l'adresse des représentants des provinces maritimes. Rien n'était plus loin de sa pensée. Ce qu'il a voulu dire et ce que nous avons compris et ce que le pays comprendra, c'est ceci: s'il se présentait une question importante, intéressant l'ouest, disons le Manitoba, quelque chose devant contribuer au développement et à la prospérité de cette province, nous verrions tous les députés de cette partie du pays, unis comme un seul homme, pour atteindre l'objet en vue. Mais lorsqu'il s'agit d'obtenir ce chemin de fer qui est d'une importance vitale pour les provinces maritimes, voyons-nous tous les députés de ces provinces se donner la main ? Pas du tout. Nous avons sous les yeux le triste spectacle du chef de l'opposition, qui représente la ville d'Halifax, et du député de Pictou, faire leur mieux pour faire manquer cette partie du projet; pour empêcher la construction de ce chemin qui doit sauver les provinces maritimes. Voilà ce qu'à voulu dire le ministre de l'Intérieur et c'est ce qui ressort de toute la discussion qui s'est faite sur ce projet. Je me demande d'où vient cette violente antipathie de certains membres de la gauche à l'égard des provinces maritimes.

M. CLANCY : Ecoutez! écoutez!

M. WADE : L'aimable député de Bothwell dit "écoutez! écoutez'!" Il connaît sans doute la raison de cette antipathie et j'espère qu'il voudra bien nous la dire un jour. Nous savons que ce sentiment existe. On me permettra de faire observer que les provinces maritimes ont une population d'environ un million; qu'elles sont au nombre des plus anciennes provinces de la confédération canadienne ; qu'elles ont des intérêts qui demandent à être protégés. Je désire que l'honorable député et ceux qui partagent ses sentiments à l'égard des provinces maritimes sachent que nous sommes décidés à défendre nos droits et à protéger nos intérêts; quand il s'agira d'une grande entreprise qui doit contribuer à l'agrandissement et à prospérité du Canada, nous voulons en être. Nous voulons que les provinces maritimes prospèrent, se développent, et augmentent en population et en richesses autant que les autres parties du Canada, si cela est en notre pouvoir.

Quand il s'est agi de discuter ce projet devant le comité des chemins de fer, je ne l'ai pas envisagé au point de vue des intérêts d'une province plutôt que d'une autre. L'attitude des représentants des provinces maritimes était que si un chemin de fer devait être construit depuis l'océan Pacifique jusqu'à Québec, il devait être continué jusqu'à un port de mer des provinces maritimes. Nous n'avons pas exigé que des obligations fussent imposées au cultivateur de l'ouest, noous n'avons pas demandé qu'il paie plus cher pour le transport de son grain, mais nous avons dit : Si nous n'intervenons pas dans le choix de la route que devra suivre ce trafic, si nous n'exigeons pas une fraction de cent sur le blé que vous envoyez en Angleterre, nous voulons qu'une partie de ce trafic soit expédiée par les ports des provinces maritimes, et nous ne croyions pas que vous pussiez vous y opposer. Voilà l'attitude que nous avons prise. Permettez-moi, M. l'Orateur, de refaire aussi brièvе-

ment que possible, l'historique de cette question. Depuis des années, on parle de la construction d'un autre transcontinental. L'an dernier, le projet prit une forme plus tangible. L'honorable chef de l'opposition a déclaré en plein parlement qu'il appuierait tout projet raisonnable de nature à offrir un débouché aux produits du Nord-Ouest canadien. Voici ses propres paroles :

Quand l'honorable ministre nous soumettra un projet raisonnable pour augmenter les moyens de transport du pays, un projet par lequel le grain du Nord-Ouest canadien sera sûrement transporté par des lignes canadiennes, dans des ports canadiens, pour être expédié en Europe, il aura mon coucours et, je l'espère, le concours de tous les membres de l'opposition.

Voilà la déclaration faite, l'an dernier, en plein parlement, par le chef de l'opposition. Aujourd'hui, ce projet nous est soumis, mais il ne paraît pas le trouver digne de son concours. La première déclaration autorisée que nous avons eu sur cette question nous est venue de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Il est le premier, je crois, qui ait parlé au nom du gouvernment de la construction d'un nouveau transcontinental. C'est dans un discours prononcé à Vancouver, au mois d'octobre dernier, qu'il nous a fait connaître ses intentions sur ce sujet. Non seulement il voulait un autre transcontinental, mais il le voulait immédiatement—presque le même soir—tellement il était pressé. Il ajouta qu'il faisait tout en son pouvoir pour assurer la construction de ce chemin et il laissa ses auditeurs sous l'impression que le projet serait soumis au parlement à la session suivante. Dans tout le Canada il était question d'un deuxième chemin de fer transcontinental, et tous les journaux en parlaient.

Je passe maintenant à la charte du Grand-Tronc-Pacifique et aux débats qu'elle a provoqués devant le comité des chemins de fer. Ce bill est venu devant le comité au mois d'avril, et la date de la première discussion a été fixée au 7 mai. Ce jour-là, sir Charles Rivers-Wilson et M. Hays donnèrent leurs explications devant le comité. Le 13 mai, il y eut une discussion animée, au cours de laquelle les représentants des provinces maritimes insistèrent pour prolonger le chemin depuis Québec jusqu'à Moncton.

On a prétendu que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne voulait pas construire le chemin plus à l'est que North-Bay et que c'est le gouvernement qui lui a imposé la construction du chemin jusqu'à Moncton. S'il en est ainsi, tout le mérite en revient au gouvernement. S'il n'a pas voulu permettre au Grand-Tronc-Pacifique de pénétrer dans les terres à blé du Nord-Ouest et d'apporter le grain à North-Bay pour en expédier la plus grande partie dans les ports américains, je le félicite vivement de ce qu'il a fait.

Pendant les débats du 13 mai, l'attitude des membres des provinces maritimes était que si Québec devait être le terminus de ce chemin, il ne fallait pas oublier que ce port est fermé à la navigation pendant 5 mois de l'année. C'est un magnifique port pendant 7 mois, mais pendant les cinq autres mois, il n'existe pas du tout. Nous demandions donc que le chemin fut continué jusqu'à un port d'hiver dans les provinces maritimes. Cette demande n'était-elle pas raisonnable ? Y a-t-il un homme censé qui voudrait un chemin partant de la côte du Pacifique et se terminant à Québec ? Je dis que non. Il s'agit d'un chemin de fer transcontinental reliant l'Atlantique au Pacifique. Il ne faut pas perdre cela de vue. A la réunion suivante du comité, la compagnie elle-même proposa de modifier le bill en faisant de Moncton le terminus oriental de son chemin de fer. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu, l'autre jour, que cet amendement avait été proposé par quelqu'un qui voulait étouffer le projet. L'honorable député n'aurait pas dû parler ainsi, car à ce moment il occupait un siège à côté du président du comité, et il sait fort bien que c'est la compagnie elle-même qui a proposé de prolonger le chemin jusqu'à Moncton.

Quelle fut l'attitude de l'honorable député de Pictou (M. Bell) devant le comité des chemins de fer ? Voici comment le " Sun " de Saint-Jean rapporte cette attitude. Cela s'accorde parfaitement avec le souvenir qui m'en est resté :

M. Bell insista pour que le bill fut redigé de manière à satisfaire les provinces maritimes qui demandent presque unanimement que le chemin ait son terminus dans un port canadien.

J'espère que mon honorable ami ne récusera pas ce compte rendu. C'est exactement la position qu'il a prise devant le comité. Quelle fut l'attitude de certains autres députés ? Pendant que le projet était soumis au comité des chemins de fer, l'honorable député de King (M. Fowler) et l'honorable député de Carleton (M. Hale) adressèrent le télégramme suivant à la chambre de commerce de Saint-Jean :—

Il est important que les autorités civiques agissent immédiatement et de concert, dans l'affaire du Grand-Tronc-Pacifique. On paraît vouloir faire de Portland le terminus d'hiver, et si les provinces maritimes veulent recueillir la récompense des sacrifices passés, il faut combattre jusqu'au bout.

Telle était la position prise par ces deux députés, et je crois que c'est grâce à cette attitude que la chambre de commerce de Saint-Jean, ou plutôt le maire de Saint-Jean, répondit par la dépêche suivante :

Saint-Jean, N.-B., 13 mai.

Charles S. Hyman, M.P.,
Président du comité des chemins de fer,
Ottawa.

Les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité, ce matin, par le conseil municipal de la ville de Saint-Jean :

Arrêté que la ville a appris avec regret que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a manifesté l'attention de construire une ligne du Pacifique jusqu'à Québec seulement, et ne se propose pas de prolonger cette ligne de ma-

nière à avoir, durant l'hiver, un terminus dans un port de mer canadien. Cela veut dire que la compagnie fera toutes ses opérations transatlantiques en hiver, dans les ports des Etats-Unis. Il est de plus arrêté que la mise à exécution de ce projet consacrerait une injustice envers les provinces maritimes et permettrait l'emploi de l'argent et des ressources du Canada, au développement d'une ville et d'un port d'un pays étranger.

Il est aussi arrêté que cette ville prie respectueusement et instamment ses représentants, ceux du comté de Saint-Jean, ceux du Nouveau-Brunswick et des provinces maritimes en général, de faire tout en leur pouvoir pour protéger les intérêts de leurs provinces, en empêchant le tort qui serait causé si ce projet était mis à exécution. Il est de plus arrêté que les précautions nécessaires pour empêcher cette industrie devraient être insérées dans l'acte, au cas où ce dernier serait adopté.

Et il est de plus arrêté que cette ville prie les représentants de Québec, d'Ontario ainsi que des provinces de l'Ouest et des Territoires d'insister pour obtenir la garantie que le chemin sera construit par la compagnie, de manière à aller d'un océan à l'autre, en passant entièrement sur le territoire canadien, tant en hiver qu'en été, afin d'assurer le transport et l'expédition, par des ports canadiens, de tout le trafic du Canada.

WALTER W. WHITE,
Maire.

Voilà l'opinion de Saint-Jean sur cette question. Le 26 mai, mon honorable ami le chef de l'opposition, qui depuis quelque temps demandait régulièrement au gouvernement quand il devait soumettre son projet, a renouvelé sa question. Tout le monde savait que le gouvernement devait soumettre un projet, comme corollaire à la charte accordée par la Chambre, et mon honorable ami prétendait avoir le droit de savoir quand ce projet serait soumis au parlement. Le 26 mai, il paraissait si impatient que la Chambre crut sincèrement que du moment que le projet de la construction d'un chemin de fer transcontinental serait connu il quitterait son siège, prendrait un pique et une pelle et irait lui-même aider aux travaux, tant il avait hâte de voir ce projet se réaliser. Voyons ce qu'il a dit le 26 mai. Il posa sa question au premier ministre et l'accompagna d'un long discours. Dans son discours, il prétend que tout le pays soupire après ce chemin de fer, que les chambres de commerce, que les conseils municipaux et beaucoup d'autres institutions, d'un bout à l'autre du pays, avaient adopté des résolutions en faveur de la construction du chemin. Il nous a même cité la résolution adoptée par la chambre de commerce d'Halifax. Il n'est pas possible de s'exprimer plus favorablement envers le projet et la construction du chemin de fer jusqu'à Moncton, que cette résolution. Il nous a dit aussi que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) avait reçu une dépêche de la Chambre de commerce de Saint-Jean, dans le même sens. On me permettra de citer un passage du discours de l'honorable député:

Il règne, au sein du pays et surtout dans les provinces maritimes, une opinion fortement prononcée, dont le gouvernement doit tenir un juste compte ; c'est qu'il faut tenir à ce que les terminus des chemins de fer auxquels l'Etat accordera son concours soient dans les limites mêmes du Canada. Non seulement dans les provinces maritimes mais dans toutes les autres provinces, on a tenu des assemblées publiques et les Chambres de commerce ainsi que les conseils municipaux ont adopté des résolutions portant toutes dans ce sens. Si je signale le fait à la Chambre, c'est qu'on m'a transmis le texte d'une résolution adoptée par la chambre de commerce d'Halifax, et que je vais lire à la Chambre.

Je ne lirai pas toute la résolution ; en voici un extrait :

Et il est, en outre, arrêté que cette chambre de commerce verrait d'un mauvais œil que le gouvernement accordât son concours à la construction d'une ligne transcontinentale, à moins qu'il ne fût stipulé, comme condition *sine qua non*, que ce chemin de fer sera construit entièrement en territoire canadien ; que son trafic d'exportation et d'importation se fera par des terminus canadiens, et que les tarifs établis par cette compagnie de chemin de fer pour le transport des marchandises, par voie des ports de Saint-Jean, N.-B., et d'Halifax, N.-E., ne seront pas plus élevés que ceux établis pour le transport des marchandises par voie de tout autre port sur l'Atlantique.

Et il est en outre arrêté que, si la Compagnie du Grand-Tronc Pacifique demande de l'aide au gouvernement canadien, l'on sauvegarde les intérêts des provinces maritimes en obligeant cette compagnie à commencer la construction de la partie est de sa ligne à Moncton, N.-B., et à la compléter jusqu'à la ville de Québec.

Cette résolution a été adoptée par la chambre de commerce d'Halifax, qui est dans le comté que représente le chef de l'opposition, et ce dernier, en présentant cette résolution à la Chambre, l'a fait suivre de commentaires qui indiquaient clairement que ce projet avait toutes ses sympathies. Je crois moi-même, qu'à ce moment-là, le projet avait réellement ses sympathies et qu'il était en faveur du chemin de Moncton.

Une VOIX : Il l'est encore.

M. WADE : Peut-être, je n'en sais rien. Mais les nécessités politiques lui ont fait dire autre chose depuis. Dans cette circonstance il a fait lecture à la Chambre d'une dépêche qu'il prétendait avoir été adressée au ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors (M. Blair) par la chambre de commerce de Saint-Jean. Je ne sais pas comment il se fait que le 26 mai le chef de l'opposition connaissait le contenu d'un télégramme adressé au ministre des Chemins de fer et Canaux. Mais puisqu'il affirme que l'ex-ministre a reçu la dépêche en question, j'accepte sa parole et voici ce qu'elle dit :

A moins que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne pousse la construction de sa ligne jusqu'à un port des provinces maritimes, le commerce d'exportation, à notre avis, continuera à se diriger vers les ports des Etats-Unis, comme cela s'est fait par le passé.

M. Hays affirme à bon droit que les expéditeurs peuvent expédier leur trafic par la route qu'ils veulent, et si la Compagnie du Grand Tronc est intéressée dans la route de Portland, on pourrait facilement engager les expéditeurs à diriger par cette route chaque tonne de trafic qu'ils expédient.

En voici la partie la plus importante :

A notre sens, nul arrangement intervenu entre l'Intercolonial et le Grand Tronc ne saurait empêcher la chose.

Nous demandons avec instance que le gouvernement n'accorde son concours à aucune compagnie qui refusera de prolonger sa ligne transcontinentale jusqu'à un port quelconque des provinces maritimes.

Malgré tout cela, malgré les déclarations du chef de l'opposition, malgré le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux à Vancouver, malgré ces résolutions des conseils municipaux et des chambres de commerce, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas craint de déclarer que personne ne voulait de ce chemin de Moncton, à l'exception de ceux qui espéraient battre monnaie sur ce projet. C'était se permettre une grave imputation contre la province du Nouveau-Brunswick, et il n'est pas étonnant que l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) en ait été ému.

Il me reste quelques mots à ajouter concernant ce chemin de Moncton, et je termine. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux déclare qu'il est sorti du cabinet parce qu'il croyait que cette partie du chemin nuirait à l'Intercolonial et nous avons vu, à sa suite, d'autres députés de l'opposition se lamenter sur la ruine prochaine et inévitable de ce chemin de fer du peuple. A-t-on entendu un seul député de la droite dire que ce chemin nuirait à l'Intercolonial ? Non, pas un. Non seulement ce chemin ne ruinerait pas l'Intercolonial, mais il lui sera d'un grand avantage. Avant de reprendre mon siège, je me fais fort de le démontrer à la satisfaction de tous ceux qui m'entendent. Puisque l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux prétend qu'il a remis son portefeuille parce que ses convictions sur ce point étaient tellement arrêtées. il me sera permis de rechercher ce qu'il a dit sur la même question, en d'autres circonstances. Il y a quelques années, le parlement accorda une charte pour la construction d'un chemin de fer, depuis la bifurcation de Saint-Charles, à Lévis, jusqu'à la station de Connor, près d'Edmundston, et une subvention fut accordée à ce chemin. Plus tard, en 1901, la compagnie désirait changer son terminus ouest et un bill fut présenté pour autoriser la compagnie d'aller, soit à la bifurcation de Saint-Charles, soit à celle de Chaudière. Ce bill provoqua une discussion. Il ne faut pas oublier que ce chemin longe, virtuellement, le tracé qui suivra le Grand-Tronc-Pacifique, depuis Chaudière jusqu'à Connor. Il n'y a pas de doute sur ce point. Le chemin a été localisé ; les tracés et les plans sont faits, et tout le pays est parfaitement connu. Voyons maintenant quelle était l'attitude de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et de quelques autres députés au sujet de ce chemin. Je commencerai par l'honorable et vaillant député de Victoria-nord (M. Hughes). Certains orateurs de la gauche ont prétendu que ce chemin longerait l'Intercolonial et nuirait à son trafic. Voici ce qu'en pense l'honorable député de Victoria :

Ce sera une nouvelle ligne directe que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dès que le pont de Québec sera terminé, utilisera concurremment avec sa ligne de la rive nord, à titre de route d'entier parcours jusqu'au littoral maritime.

Telles étaient les opinions de l'honorable député en 1901, mais aujourd'hui, il prétend qu'il est impossible de construire un chemin de fer à travers ce pays, et que s'il était construit, les rampes en seraient tellement fortes qu'il serait impossible d'y faire passer un trafic d'entier parcours. Il a consacré des heures et des heures à consulter les rapports de la commission géologique, et il a découvert qu'il y a des montagnes dans cette partie du pays. Il nous a expliqué que cette région est pleine de collines. Il a cependant dû voir des collines et des montagnes ailleurs, et des chemins de fer qui passent au pied de ces montagnes et de ces collines. Je cite cela pour faire voir jusqu'à quel point nos adversaires sont inconséquents. L'an dernier ou l'année précédente, ils étaient tous en faveur de la construction de ce chemin ; mais aujourd'hui que ce chemin fait partie du projet du gouvernement, ils ont tous changé d'opinion. Voyons maintenant ce qu'en disait l'honorable député de King (M. Fowler) :

Il importe, sans doute, de ne rien faire qui puisse porter atteinte aux intérêts de l'Intercolonial ; mais il est encore plus important de trouver la ligne de communication la plus directe avec l'ouest et avec l'Atlantique.

Je passe maintenant à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Répondant à l'honorable député d'York-est (M. Maclean) qui prétendait que ce chemin nuirait à l'Intercolonial, l'ex-ministre disait :

Pour ma part, malgré la sollicitude bien naturelle que j'éprouve à l'endroit de l'Intercolonial et qui me porterait à en éloigner tout ce qui serait de nature à nuire à ses intérêts, je n'hésiterais nullement à prêter mon appui au projet en discussion, convaincu que cela ne porte nullement atteinte aux intérêts du chemin de fer de l'Etat. La contrée que ce chemin de fer doit desservir manque de moyens de communication. C'est un fort beau pays, et cette population est restée jusqu'ici isolée. Serait-il juste de refuser de venir en aide à ces populations et de leur accorder cette ligne de chemin de fer qui doit traverser ce beau pays, sous prétexte que le nouveau chemin de fer pourra accaparer du trafic local au détriment de l'Intercolonial ?

C'est ainsi que parlait l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux en 1901, quand il

proposait de subventionner un chemin qui devait suivre absolument le tracé qu'il est question de choisir pour le Grand-Tronc-Pacifique, entre Chaudière et la station de Connor, près d'Edmundston. Je le réfute par lui-même. Comme je suis obligé de supposer qu'il était sincère dans les deux cas, je laisse à d'autres le soin de s'expliquer cette contradiction.

Après l'adoption du bill par le comité des chemins de fer, l'opposition semblait avoir plus hâte que jamais de connaître le projet du gouvernement. Or, ce projet fut soumis à la Chambre le 30 juillet, et nos honorables adversaires n'étaient pas encore contents. Ils l'avaient demandé à grands cris, en disant qu'ils ne pouvaient plus attendre, que le pays ne pouvait plus attendre, et tous les jours ils suppliaient le gouvernement de le leur faire connaître. Mais quand le premier ministre se leva pour le soumettre à la Chambre il fallait voir la mine qu'ils faisaient, à mesure que le chef du gouvernement expliquait, un à un, les avantages que le pays en retirerait.

L'honorable premier ministre avait à peine fini de parler que l'honorable chef de l'opposition était debout et donnait libre cours à son mécontentement. A quoi s'est résumé son discours ? Il commença par se plaindre de n'avoir pas reçu une copie de ce bill, se permit certaines critiques qu'il a retirées depuis. Malgré toutes les discussions qu'il y avait eues sur cette question, ici et par tout le pays, il déclarait le 30 juillet qu'il n'était pas en état de dire s'il était, ou non, en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Le 18 août, il revint à la charge, et après quatre ou cinq semaines d'étude et de réflexion, il nous exposa son propre plan.

Pendant qu'il était occupé à mûrir ce plan, ce grand plan, ce plan digne d'un véritable homme d'Etat, comme on l'a appelé, ses partisans, laissés à eux-mêmes, ne crurent pouvoir mieux faire que de marcher sur les traces de l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) et le chef de l'opposition ne devrait pas les en blâmer. Ils l'ont suivi de bonne foi, sans arrière pensée.

Quand le chef fut revenu et se fut aperçu de ce qui se passait, il entreprit immédiatement de renverser l'idole que ses partisans s'étaient élevé en son absence, il leur imposa un programme, les fit rentrer dans les rangs et leur fit comprendre que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ne le supplanterait pas sans combat.

Aujourd'hui, les deux plans sont sous les yeux du public et c'est entre les deux que nous devons opter. Le gouvernement nous a fait connaître ses intentions, il a signé ce contrat, et la Chambre doit le ratifier, ou le gouvernement remettra à d'autres les rênes du pouvoir. Voilà la situation telle qu'elle est.

Si le gouvernement était renversé, le chef de l'opposition serait appelé à former un nouveau gouvernement et le pays se trouverait en présence du plan qu'il vient de nous soumettre. Il s'agit donc pour nous de décider si nous devons accepter le projet du gouvernement ou le plan du chef de l'opposition, et c'est pour cette raison que je vais faire la comparaison entre les deux.

Le projet du gouvernement a été discuté si à fond que je me contenterai de le rappeler sommairement. La première condition c'est que la compagnie déposera entre les mains du gouvernement un cautionnement de $5,000,000 en argent. Peut-on supposer un seul instant qu'une compagnie voudrait, pour le seul plaisir de la chose, faire un dépôt de $5,000,000 qu'elle serait exposée à perdre jusqu'au dernier sou? Les honorables députés de la gauche qui sont devenus, tout à coup, des experts en fait d'exploitation et d'administration de chemin de fer et de navigation, qui voudraient nous faire croire que les taux du fret, les péages sur les canaux, les combinaisons de toutes sortes, n'ont plus de secrets pour eux—ces honorables députés, dis-je, voudraient que nous les croyions de préférence au gérant du Grand Tronc. S'il fallait les croire, nous devrions en conclure que cet homme est un fou, un lunatique qui ne sait pas ce qu'il fait. Il parle de transporter les produits de l'ouest sur son chemin de fer; mais, eux nous disent que cela ne se peut pas; le chef de l'opposition le nie. Il déclare qu'à peine 6 pour cent du grain transporté par le Pacifique Canadien passe au nord du lac Supérieur.

Si cela est vrai je lui conseille de relire les débats de 1881 et de voir ce que disaient sir Charles Tupper et ses amis. Sir Charles Tupper, pour justifier le marché qu'il avait conclu avec le Canadien du Pacifique, disait que ce chemin pourrait transporter tout le grain que produirait ce vaste pays de 200,000,000 d'acres. C'est ce qu'il disait alors et que répétaient ses partisans. Le gouvernement voulait utiliser les cours d'eau, mais sir Charles Tupper disait que cela ne se pouvait pas. Un plus grand homme d'Etat que sir Charles Tupper prit la parole dans cette circonstance. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) était membre de cette Chambre à cette époque et je vous demande, M. l'Orateur, si vous savez combien de discours il a prononcés durant cette session. C'était le bon temps, alors ! Il n'a prononcé que trois discours, et le plus long, celui dont je vais citer un extrait ne couvre que deux pages et demi des " Débats ". La vie était agréable, à cette époque-là L'autre jour, en sortant de la Chambre je l'ai entendu s'exclamer: L'idée de transporter des marchandises sur un parcours de 2,800 milles par chemin de fer ! Or, voici ce qu'il disait en 1881 :

A quelque point de vue qu'on l'envisage, la question est de la plus haute importance pour le pays. Si l'on considère que ce chemin sera une voie de communication commerciale, traversant un pays de plus de 4,000 milles de longueur et qu'il transportera le trafic d'une région ayant une superficie de 250,000,000 acres,

nous ne pouvons faire autrement que de regarder la question comme des plus importantes pour les intérêts du pays.

Il déclare ensuite qu'il est inutile de soumettre la question au peuple, et voici la raison qu'il en donne.

La population est aujourd'hui convaincue que l'idée d'utiliser les cours d'eau navigables n'était autre chose qu'une utopie. Toutes les fois que j'ai eu l'occasion de consulter l'opinion publique, j'ai constaté invariablement que le peuple désirait que le chemin de fer fût construit par une compagnie et non par le gouvernement.

Mais la plus belle partie de ce discours c'est lorsqu'il dit que la construction de ce chemin de fer est importante parce qu'elle doublera la dette nationale.

En cette circonstance, l'honorable député de Grey répétait après tous les autres que les cours d'eau ne pouvaient pas être utilisés, que ce projet était une utopie. Aujourd'hui, il renie ce qu'il disait alors, et il voudrait utiliser les cours d'eau. Les adversaires ont trouvé un autre auxiliaire dans la personne de sir William Van Horne. Le Canadien du Pacifique paraît porter beaucoup d'intérêt à cette question. Un des directeurs de cette compagnie a prononcé dans cette Chambre un discours dont je parlerai dans un instant, mais sir William Van Horne parlant à New-York, l'an dernier, de la ligne Trans-Canada a dit :

Depuis longtemps, le Canada agrandit sa trémie, mais il a négligé d'élargir son canal d'écoulement. Depuis des années, il dépense libéralement des millions pour développer l'intérieur du pays et pour construire des chemins de fer, mais il a négligé de se prémunir d'un moyen de sortie sur l'Atlantique. Les produits de son agriculture et de ses industries augmentent et sa trémie est rempli à déborder, mais le canal d'écoulement, à Montréal, est trop étroit. Ses exportations suivent la route la plus facile par les grands lacs et le canal Erié, jusqu'à Boston et New-York, uniquement parce que le Canada se croise les bras et ne se rend pas compte de ce qu'il perd.

On voit par ces paroles qu'il approuve le projet du Trans-Canada. On lui demande quel effet la construction de cette ligne aurait sur le Canadien du Pacifique; voici sa réponse :

PROJET DU TRANS-CANADA.

La position du Canadien du Pacifique est absolument inattaquable. Pour cette raison, nous avons pour règle de ne jamais nous opposer à quoi que ce soit. Le Transcanadien débute sous de meilleurs auspices que le Canadien du Pacifique. Quand le Northern Pacific a été construit, tout le monde croyait qu'il passait dans les régions septentrionales, au delà de toute zone habitable. Plus tard, on construisit le Great Northern et les lignes s'habituèrent à trouver que le Northern Pacific n'était pas, après tout, si au nord que cela. Plus tard encore, survint le chemin de fer Canadien du Pacifique, et on croyait cette fois, qu'il traversait les régions arctiques. Nous saluerions avec plaisir une route parallèle à la nôtre, de l'Atlantique au Pacifique, pour nous aider au développement de ce pays. Il y a dans ce pays assez de place pour tout le monde.

Voilà ce que disait sir William Van Horne dans cette entrevue à New-York. Voyons maintenant ce qu'il disait l'autre jour, dans une entrevue plus récente :

Ni le chemin de fer Canadien du Pacifique, ni le Grand-Tronc-Pacifique, ni aucun autre chemin de fer canadien, ne transporteront volontairement un seul wagon de blé, entièrement par chemin de fer, en contournant les grands lacs, jusqu'à un port canadien de l'est, à destination de l'Europe, pour la raison bien simple qu'il n'y a pas de bénéfices pour un chemin de fer dans ce trafic. De plus, le problème des transports, dans l'Ouest, ne sera jamais résolu par la construction d'un chemin de fer entièrement sur le territoire canadien, d'un océan à l'autre.

Sir William dit encore :

Le chemin de fer Canadien du Pacifique a expédié tous les wagons de blé qu'il a pu par ses steamers sur les grands lacs, de Fort-William à Owen-Sound, et de là vers l'est par chemin de fer, ou bien par Buffalo ou le lac Erié.

Dans la première entrevue, il dit qu'il verrait avec plaisir la construction d'un second chemin de fer transcontinental, et dans la deuxième, il prétend que ce chemin n'est pas nécessaire et qu'il est impossible de transporter du blé par la rive nord du lac Supérieur. Si sir William Van Horne se contentait de parler de son propre chemin, personne n'aurait rien à dire, et il serait parfaitement dans son droit.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, tel que construit, du côté nord du lac Supérieur, ne peut servir au transport du grain. Pourquoi ? Parce que ses rampes sont trop fortes. Il ne peut servir à la traction des lourds convois, et sa voie n'est pas construite pour cela. Voilà la raison. Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable député quelle part importante cette question des rampes constitue. Voici ce que je trouve dans un livre intitulé : " Le principe théorique de l'établissement des chemins de fer ", par A. M. Wellington. Ce livre contient une table des résistances relatives des différentes rampes. Une locomotive qui traînerait 250 tonnes sur une voie plane, ne pourrait plus en traîner que 125 avec une rampe de 4-10 pour 100 ; avec une rampe de 1 pour 100, elle ne pourrait plus traîner que 71.43 tonnes, et avec une rampe de 1.20 pour 100, que 62.50 tonnes. Cela démontre bien toute l'importance qu'il faut attacher à ces rampes, et je suppose que le gouvernement, comme le Grand-Tronc-Pacifique, tiendront compte de ce fait en construisant ce chemin. La manière dont le chemin devra être construit est une question à régler entre eux, mais il est décidé d'avance que ce chemin devra être en mesure de transporter le grain de l'ouest, et si l'on s'en tient à cette condition, le chemin devra avoir des rampes de un dixième par cent au plus, ce qui est l'élévation moyenne des rampes sur les chemins de cette nature. Il se peut qu'à cer-

tains endroits il se rencontre des rampes un peu plus raides, mais ce ne sera que sur de courtes distances, là où le convoi les franchira de son propre élan ; mais là où ces rampes sont longues, elles ne devront pas dépasser un dixième pour cent d'élévation. Je crois qu'avec le projet actuel on peut obtenir un chemin établi dans ces conditions.

Certains membres de la gauche seront, sans aucun doute, surpris d'apprendre que d'ici à deux ou trois semaines on aura complété l'exploration du tracé du chemin de Winnipeg au lac Abittibi, et que les ingénieurs prétendent avoir localisé un tracé qui permettra d'obtenir cette élévation maximum de la voie. Si l'on réussit à construire un chemin de cette nature de Winnipeg à Moncton, je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre un honorable député qui ose prétendre qu'il ne pourra pas transporter le grain jusqu'aux ports de mer.

Je suis convaincu que la chose est possible et se fera, et M. Hays est aussi de cet avis. Dans tous les cas, en ma qualité de représentant d'un comté des provinces maritimes, je me crois justifiable de permettre au gouvernement de tenter l'expérience. Mais je ne crois pas que le projet puisse être considéré comme étant une expérience. On peut être certain qu'en construisant un chemin de la nature de celui-ci, on sera en mesure de transporter le grain de l'ouest jusqu'aux ports de mer des provinces maritimes. La plus grande partie de ce grain sera expédiée par voie de Saint-Jean, et je suis convaincu que Halifax aura sa bonne part de ce trafic et en retirera des avantages, pour les raisons que je ferai connaître dans un instant.

Voilà le marché qui a été conclu entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. Je ne reviendrai pas sur ce point, car je sais que la Chambre est fatiguée d'en entendre parler et je me contenterai donc de discuter le plan soumis par le chef de la gauche, à titre de compromis. Bien des chiffres ont déjà été cités à ce sujet ; mais comme j'ai basé mes calculs sur des données quelque peu différentes, je crois devoir les porter à la connaissance de la Chambre. Afin d'éviter tout malentendu sur la nature des remarques faites par l'honorable député (M. Borden), je vais citer ses propres paroles :

> Si, toutefois, l'acquisition du Canada-Atlantique se recommande au jugement des experts, d'après les renseignements que je possède—je crois qu'il devrait en être ainsi—je considère que le prolongement de l'Intercolonial de la bifurcation de JacquesCartier à Coteau et l'acquisition du Canada-Atlantique jusqu'à Depot-Harbour, placerait l'Intercolonial dans une situation supérieure à celle qu'il occupe aujourd'hui.

D'abord, je voudrais savoir en quoi cela va améliorer la situation de l'Intercolonial ? Le " Canada Atlantic " fait aujourd'hui un certain volume d'affaires, et il réussit très bien. Mais je vais faire connaître à la Chambre de quelle manière il se procure le grain qu'il transporte. Quelle proportion de ce grain est transportée plus à l'est que Montréal, et ce grain continuera-t-il de suivre cette même direction si le gouvernement devient propriétaire de ce chemin ? Ce chemin de fer serait-il aussi bien administré, s'il appartenait à l'Etat, qu'il l'est actuellement ? L'honorable député prétend qu'il achèterait ce chemin ou en construirait un autre. Supposons qu'il serait obligé de le construire. Il lui faudra commencer par construire 37 milles de voie ferrée de Coteau à la bifurcation Jacques-Cartier, ce qui coûtera $1,295,000. Je considère que l'acquisition du " Canada Atlantic " coûtera $17,000,000. On a prétendu que cela représentait la valeur du chemin. D'autres personnes ont déclaré qu'il avait été offert en vente à meilleur marché. Je suis également de cet avis, et je considère que ses propriétaires demandent beaucoup plus cher aujourd'hui pour leur chemin qu'il y a un an ou deux passés. Cependant, je tiens de bonnes sources, que le chemin coûte plus de $17,000,000 à la compagnie, et si le gouvernement voulait en faire l'acquisition, c'est ce qu'il aurait à payer. Les honorables députés espèrent-ils l'obtenir pour un prix moindre que ce qu'il coûte ?

M. HEYD : Il coûte $20,000,000.

M. WADE : Un honorable député prétend qu'il a coûté $20,000,000, et il a été considérablement amélioré depuis ce temps. Je suis bien porté à croire que ce chiffre n'est pas exagéré, mais laissons-en le prix à $19,000,000. Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Depot-Harbour coûterait donc $20,295,000. L'honorable député (M. Borden) dit encore, à la page 9257 des " Débats " :

> J'ai proposé le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Si nous achetions le Canada-Atlantique, nous pourrions construire un embranchement qui partirait de l'embranchement de Scotia pour aller se raccorder au chemin de fer Canadien du Pacifique à où près de Sudbury.
>
> * * * * * * * *
>
> Par ce moyen, on pourrait non seulement prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, mais on pourrait encore raccorder ce chemin, au moyen d'un embranchement d'environ 105 milles de longueur, à la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui passe au nord du lac Supérieur.

Cette partie du chemin qui, d'après l'honorable député, doit avoir une longueur de 120 milles, coûtera $30,000 par mille, soit un total de $3,600,000, de sorte qu'il faudra dépenser $23,895,000 pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Sudbury. Voici ce qu'il dit encore à la page 9256 :

> Le gouvernement agirait sagement en achetant ce chemin depuis North-Bay jusqu'à Fort-William, en en faisant une voie publique nationale pour le Canada. . . . en donnant au Grand-Tronc-Pacifique et au " Canadian Northern," ainsi qu'à l'Intercolonial et au chemin de fer Canadien du Pacifique des privilèges de circulation égaux sur ce chemin.

J'ai calculé ce que devrait coûter cette partie du chemin, en obtenant mes renseignements de personnes qui savent à quoi s'en tenir sur ce point, et j'ai trouvé que son acquisition coûterait $24,570,000, c'est-à-dire, que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Fort-William devrait coûter $48,465,000. Il ajoute :

La troisième proposition que je désire soumettre à la Chambre, à titre de bonne politique, serait de réduire les rampes de l'une ou des deux voies qui relient Winnipeg à Fort-William, à la condition d'obtenir le droit entier de réglementer les tarifs et que le chemin de fer du Grand Tronc comme l'Intercolonial aient des privilèges de circulation sur ces voies entre Fort-William et Winnipeg.

On considère que pour abaisser les rampes de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Fort-William et Winnipeg, cela coûtera une somme additionnelle de $3,000,000, et que pour faire le même travail sur la voie du "Canadian Northern", de Fort-William en allant vers l'ouest, il faudrait dépenser une autre somme de $1,500,000.

Ce projet du chef de la gauche consiste encore à acheter du chemin de fer Canadien du Pacifique la partie la moins profitable de sa voie. Je n'ai pas été surpris après cela d'entendre un des directeurs de cette compagnie, le député de Toronto-ouest (M. Osler), faire une déclaration aussi extravagante que celle qu'il a faite dans cette Chambre, afin d'essayer de nous convaincre que nous devons soutenir ce projet, tout cela dans le but de débarrasser la compagnie de l'exploitation de cette partie de sa voie, tout en lui permettant de toucher un fort montant du Trésor public. Mais ce directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique, ce représentant de Toronto-ouest, n'est pas satisfait de cela. Il veut que nous dépensions $3,000,000 de plus pour améliorer cette autre partie de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui se rend à Winnipeg, et, en retour, la compagnie nous accordera des privilèges de circulation. Et ce qu'il y a de plus remarquable, c'est que le chef de la gauche vient également dire au "Canadian Northern : Nous allons dépenser $1,500,000 pour améliorer votre voie ferrée. Il est bien évident que l'honorable député est très désireux de trouver des occasions de dépenser l'argent public.

Mais voici le point le plus remarquable de cette proposition : 45 milles de ce chemin sont situés sur le territoire américain, et c'est cette section qui a le plus grand besoin d'être réparée. Par conséquent, le chef de la gauche propose tout simplement que l'on emploi l'argent canadien à construire un chemin de fer sur le territoire américain pour le "Canadian Northern". Mais il n'a jamais songé à consulter le "Canadian Northern" au sujet de cet arrangement, de même que pour savoir si cette compagnie serait disposée à accorder des privilèges de circulation sur sa voie. Je suis porté à croire qu'elle refuserait de le faire, car il n'est guère probable qu'elle consentirait à être dérangée par les convois du Grand Tronc et de l'Intercolonial. Cependant, cela forme partie du plan élaboré par mon honorable ami. Il a ensuite traité le sujet suivant :

A un endroit quelconque stiué de ce côté-ci des montagnes Rocheuses, le "Canadian Northern," et le Grand Tronc pourraient opérer une jonction pour ne former, de cet endroit au littoral, qu'une seule et même ligne. Cette ligne devrait être ocnstruite par ces compagnies d'après un marché qui leur accorderait une juridiction conjointe sur le chemin.

La construction de ce chemin, d'Edmonton à Dunvegan, soit une distance de 250 milles, à $28,000 par mille, devrait coûter $7,000,000 ; de Dunvegan à Port-Simpson, distance de 555 milles, à $48,000 par mille, représenterait $26,640,000 ; et la tête de ligne à ce dernier endroit devrait coûter, disons $1,500,000, soit un total de $35,140,000.

Le chef de l'opposition prétend qu'en se dirigeant vers l'est, de Depot-Harbour à Madawaska, une distance de 133 milles, les rampes sont d'environ un pour cent, ce qui est beaucoup trop élevé pour un chemin de fer destiné au transport du grain. Pour réduire ces rampes à leur hauteur normale, l'honorable député (M. Borden), prétend qu'il faudrait dépenser environ $10,000 par mille, soit $1,330,000 en tout. Il est bien évident que pour pouvoir suffire aux besoins du trafic, la voie entre Port-Arthur et North-Bay devrait être doublée ; c'est-à-dire, que s'il doit obtenir du Canadien du Pacifique et du Canadian Northern le volume de trafic sur lequel il compte, il lui faudra doubler sa voie. Si, au contraire, il est déçu dans ses espérances sous ce rapport, il lui faudra dépenser des sommes énormes pour améliorer cette partie du chemin entre North-Bay et Fort William, afin de pouvoir s'en servir avec avantage pour son propre trafic. S'il est obligé de doubler la voie, cela coûtera $8,190,000. Il sera également obligé de doubler la voie du Canada-Atlantic, et d'améliorer ce chemin, ce qui coûtera $4,500,000. Jusqu'à présent nous n'avons pas mis un dollar pour les élévateurs, pour l'approfondissement des canaux et autres choses du même genre ; et, cependant, en exécutant le plan proposé par l'honorable député (M. Borden), nous avons déjà atteint une estimée à $102,185,000, et quel avantage le peuple de ce pays est-il appelé à en retirer? Tout ce qu'il a fait jusque-là, c'est de permettre la construction d'une autre voie ferrée de Winnipeg à Fort-Simpson.

Voyons maintenant comment ce plan pourrait être mis à exécution : Voyons si dans le cours ordinaire des choses, en envisageant la question avec le bon sens ordinaire, nous devrons en retirer tous les avantages que l'on en attend. S'il achète cette partie de la voie du Canadien du Pacifique, il doit s'attendre à ce que cette compagnie utilise ce chemin dont il a doublé la voie, et qu'il

a mis en bon état. Mais je ne crains pas de dire que cela n'aura pas lieu. La compagnie utilisera sa voie du Sault-Sainte-Marie et la route des lacs, ou construira un autre chemin de fer à l'endroit où son chemin aurait dû passer en premier lieu, c'est-à-dire là où le Grand-Tronc-Pacifique doit passer. Voilà ce que ferait probablement la compagnie, et le gouvernement restera seul à exploiter cette partie de son chemin. Le Canadian Northern s'en servira-t-il ? Certainement que non. Cette compagnie possède ses raccordements, et si elle avait l'intention d'en établir d'autres, elle se dirigerait du côté des Etats-Unis, au lieu de prendre la peine de transporter son grain par ce chemin de fer situé comme il le sera. Je tiens de personnes parfaitement au courant de la question, qu'il est impossible d'améliorer suffisamment la voie du Canadien du Pacifique, au nord du lac Supérieur, de manière à faire un chemin convenable pour le transport du grain. Si le chef de l'opposition ne peut obtenir de trafic de la part du Canadien du Pacifique et du Canadian Northern pour son chemin, que lui reste-il comme client ? Il lui reste le Grand-Tronc-Pacifique. Il permet à cette dernière compagnie de pénétrer dans l'ouest, mais ce chemin de fer, qui possède des moyens de communication par la voie des lacs, prendre cette route pour expédier son grain durant la saison de navigation, et durant l'hiver elle prendra une autre direction, elle le transportera jusqu'à North-Bay, pour de là l'expédier par son propre chemin jusqu'aux ports de mer américains, comme elle le fait actuellement. Cependant, c'est uniquement pour l'usage du Grand Tronc que l'honorable député (M. Borden) se propose d'entretenir cette partie de son chemin jusqu'à North-Bay. Il pousse la condescendance à l'égard de cette compagnie jusqu'au point de vouloir lui entretenir 79 milles de voie ferrée de Sudbury à North-Bay et à l'est de Sudbury, alors qu'il ne peut l'utiliser pour aucune autre fin.

Voyons quels seront ses autres raccordements, et ce qu'il a l'intention de faire plus à l'ouest ? Pourquoi le Grand Tronc tiendrait-il à construire un chemin de fer d'Edmonton au littoral dans ces conditions. Il ne voudrait ni le construire ni l'exploiter. Il en sera de même pour le Canadian Northern. Mais une fois qu'il aura construit son chemin, quels sont ceux qui s'en serviront? Il devra s'en servir seul, et que transportera-t-il ? Il ne possèdera aucun raccordement dans les prairies—il est vrai que le Canadien du Pacifique, le Canadian Northern et le Grand Tronc y seront, mais ces compagnies ont leurs raccordements vers l'est, il lui faudra donc exploiter son chemin d'Edmonton à Port-Simpson à titre de chemin de fer de l'Etat.

Voyons maintenant quel sera le trafic de ce chemin de fer proposé par mon honorable ami (M. Borden) dans l'est. Il construit jusqu'à Winnipeg un chemin de fer qui coûtera des sommes énormes, et, une fois rendu à cet endroit, où prendra-t-il son trafic ? Ce n'est pas le chemin de fer du Grand Tronc qui le lui fournira, car cette compagnie a ses raccordements vers l'est. Ce n'est pas non plus le " Canadian Northern ", qui possède aussi ses raccordements, et il en est de même pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. En présence de cet état de choses, je demande à l'honorable député de réfléchir un instant et de me dire où il va trouver du trafic pour ce chemin de fer intercolonial prolongé jusqu'à Winnipeg ; où il va prendre suffisamment de trafic pour payer l'huile qu'il lui faudra acheter pour graisser les essieux de ses wagons. Il suffit d'étudier ce projet durant quelques instants pour s'apercevoir combien il est absurde. Il propose de dépenser des millions de dollars pour nous laisser exactement dans la même situation où nous nous trouvons aujourd'hui, si ce n'est l'amélioration de certaines voies ferrées.

Le chef de la gauche n'a pas critiqué cette partie du projet du gouvernement qui concerne la partie du chemin entre Winnipeg et le littoral occidental. Il ne prétend pas que le montant accordé à la compagnie est trop élevé. La seule différence entre son projet et le nôtre, c'est qu'il propose à l'Etat de supporter tout le coût de la construction du chemin à travers la section des montagnes, tandis que nous n'en garantissons que les trois quarts. Dans notre cas, c'est une compagnie qui devra exploiter cette division dispendieuse, tandis que dans son cas, il devra l'exploiter à ses propres frais. Il est certain que son projet, quant à ce qui concerne cette partie de la voie située à l'ouest de Winnipeg, ne peut soutenir la comparaison avec celui du gouvernement.

Je veux maintenant étudier son plan une fois que cette dépense de près de $100,000,000 sera faite. Jusqu'à Québec nous suivons la route de l'Intercolonial. Mais l'honorable député se propose d'améliorer nos voies navigables : il commence par faire l'acquisition des navires de la Compagnie des transports maritimes du Canada-Atlantique. Voilà, à mon avis, une proposition très étrange et qui mérite d'attirer l'attention des honorables députés de la gauche. En premier lieu, le " Canada Atlantic " a ses raccordements aux Etats-Unis. Sur une distance de près de 50 milles, ce chemin de fer passe sur le territoire américain pour se rendre à Swanton, où il recueille une bonne partie des marchandises transportées tant par sa voie ferrée que par ses navires, lesquelles marchandises viennent de Portland, Boston et autres ports de la Nouvelle-Angleterre. Ce trafic est expédié de Depot-Harbour à Duluth, Milwaukee et Chicago. La compagnie, afin de ne pas être astreinte aux dispositions de la loi américaine concernant le cabotage, a une partie de ses navires qui sont enregistrés dans les ports américains.

La proposition soumise par l'honorable dé-

puté comporte donc que le gouvernement se lance dans l'exploitation d'un chemin de fer qui traverse le territoire américain sur une distance de 50 milles ; qu'il ferait l'acquisition d'une flotte de navires marchands dont plusieurs naviguent sous pavillon américain et qui font le service des lacs entre Chicago, Milwaukee, Duluth et Depot-Harbour, et qu'il s'occupe de transporter les marchandises jusqu'à Swanton, également situé de l'autre côté de la frontière. Voilà la proposition. L'honorable député veut que le gouvernement canadien entreprenne d'exploiter des chemins de fer et des navires aux Etats-Unis, et qu'il devienne propriétaire de navires américains, afin de se soustraire aux dispositions de la loi concernant le cabotage. Je serais curieux de savoir combien de temps cela durerait. Où le "Canada Atlantic" prend-il actuellement la masse de son trafic? A Chicago, à Milwaukee et à Duluth. Enlevez lui cette partie de son trafic, et ses navires sont voués au repos forcé.

Voici un autre aspect remarquable du projet de mon honorable ami. Il veut construire et exploiter un chemin de fer au nord du lac Supérieur, et il a également l'intention d'exploiter une ligne de steamers sur les lacs, afin de lui faire concurrence. Il veut construire cette voie ferrée à travers une région que ses propres amis reconnaissent qu'elle ne peut rapporter aucun bénéfice ; et, pour assurer davantage son insuccès, il veut exploiter une ligne de steamers sur les lacs, afin de faire concurrence à son propre chemin. Voilà à quoi se résume sa proposition.

Mais cette prétention n'est pas encore aussi ridicule que ce à quoi je vais faire allusion dans un instant. L'honorable député nous dit que cela ne fait pas partie de son plan. Il veut améliorer nos voies navigables et nos ports de manière à leur permettre de faire concurrence aux voies navigables et aux ports américains. Pour arriver à ce résultat, il lui faut commencer par approfondir le canal Welland. A-t-il calculé comment cela coûterait Quelqu'un a-t-il calculé combien il en coûterait pour approfondir le canal Welland de manière à lui permettre de faire concurrence aux canaux américains ? Pour ma part, je ne l'ai pas fait. Mais il est certain que cela coûterait des sommes énormes. A part cela, il veut approfondir le chenal du Saint-Laurent de manière à permettre aux navires d'un fort tirant d'eau, qui transportent du grain, de se rendre directement jusqu'à Montréal. Y a-t-il un député de la gauche qui voudrait me dire combien nous devrons dépenser pour approfondir le chenal du Saint-Laurent de manière à permettre aux navires tirant 20 pieds d'eau d'y passer ? Il est si difficile de répondre à cette question, que je ne crois pas que personne entreprenne de le faire, et la chose est pour ainsi dire impossible. Personne n'a encore osé entreprendre ce calcul. Cependant, l'honorable député a trouvé moyen de résoudre ce problème dans l'espace de 18 ou 19 jours. Sait-on ce qu'il en coûterait pour outiller Depot-Harbour et mettre ce port sur le même pied que les ports américains ? Tout ce que je sais à ce sujet, c'est que les autorités américaines ont dépensé quatre à cinq millions de dollars dans le port de Buffalo, sans parler des abords.

Mais, même en supposant que l'honorable député approfondirait tous ces chenaux et creuserait et outillerait tous ces ports, en dépensant d'énormes sommes d'argent, à quoi cela reviendrait-il ? Il se trouverait à créer un puissant concurrent par la voie des lacs et des rivières à ce chemin de fer qu'il va exploiter de Winnipeg à Québec. C'est à cela que se résume sa proposition. Laquelle des deux voies va recevoir son appui ? Quelle est la partie de ce projet qu'il veut voir réussir ? Est-ce la voie navigable ou la voie ferrée ? Une chose certaine, c'est que l'honorable député n'a pas réfléchi aux conséquences de ses paroles. Voilà le véritable résultat de la mise à exécution de son plan, et je laisse à ceux qui m'écoutent en ce moment, comme à ceux qui savent à quoi s'en tenir sur la question du transport, le soin de se prononcer sur sa valeur.

Mais une fois rendu à Québec avec son contre-projet, que se propose-t-il de faire ? Que devons-nous espérer en tirer à l'est de cet endroit ? Il nous dit que si après avoir étudié le tracé de la Rivière-du-Loup à Moncton et à Lévis, il s'aperçoit que la construction d'un chemin de fer dans cette partie du pays a du bon sens, il l'entreprendra et construira lui aussi une voie parallèle à l'Intercolonial. L'honorable député n'est satisfait que lorsqu'il a deux cordes à son arc. Je m'adresse plus particulièrement en ce moment à ceux qui possèdent une certaine expérience sur cette question. Voilà comment on envisage la question du transport de l'autre côté de la Chambre. On doit, paraît-il, établir une ligne concurrente par eau, et si ce mode est impossible, il faut construire une autre voie ferrée parall le à la première, et la faire exploiter par la même compagnie. Il croit qu'il n'est pas à propos de confier au Grand-Tronc-Pacifique l'exploitation du chemin, car cela créerait une ligne parallèle au chemin de fer Intercolonial jusqu'à Moncton ; mais il croit que ce serait magnifique d'avoir une ligne parallèle à l'Intercolonial et sous la même administration. Je ne crois pas avoir besoin d'insister davantage sur cette partie du projet.

Je veux maintenant parler de la question de la colonisation, et, à ce sujet, je me permettrai de citer un discours prononcé par le député de Pictou, au cours d'un dîner donné au club de la garnison, à Québec, le printemps dernier. On aura là une idée de la rapidité avec laquelle les grands hommes peuvent changer d'opinion. Il s'agissait ce jour-là du chemin de fer Trans-Canada, dont la construction avait mérité l'entière appro-

bation de l'honorable député. Après l'avoir entendu parler comme il l'a fait hier soir, je me suis rappelé qu'il avait prononcé ce discours, qui est bien différent, au point de vue de la colonisation, des idées exprimées par son chef.

Le projet de son chef, quant à ce qui concerne cette partie du pays située entre Québec et Winnipeg, serait d'y construire chaque année 40, 50, ou même 100 milles de chemin de fer de colonisation, suivant qu'il le jugerait à propos. Et c'est là le projet qui reçoit aujourd'hui l'approbation de l'honorable député de Pictou (M. Bell). Mais ce n'était pas là sa manière de voir, quand il a adressé la parole au cours de ce dîner, que je viens de mentionner. Voici comment le " Chronicle " de Québec rapporte ses paroles :

A l'exception d'un convive, tous les autres députés étaient libéraux, M. Bell, de Pictou, est un député conservateur de belle prestance——

Cela est très flatteur——

—aux manières affables et qui commande le respect. Sa voix est bien timbrée et très agréable. Il possède toute les qualités d'un chef de parti : Très instruit, il sait captiver immédiatement son auditoire. Il se déclara un partisan avéré du projet du Trans-Canada. La Chambre des communes était très bien représentée dans cette circonstance. Deux représentants des extrémités du pays assistaient au banquet. M. McPherson représentait l'extrême ouest et Ontario et Québec étaient très bien représentés. L'orateur exprima le regret de voir qu'aucun ministre n'était présent. Mais, en sa qualité de membre de l'opposition, il espérait pouvoir contribuer à favoriser le projet qu'avaient en vue ceux qui étaient présents. Il est fier d'être Canadien. Il veut que nous devenions un peuple vraiment canadien. Nous constituons une nation depuis 1867. Il croit que la nation doit passer avant la province. Il s'intéresse à ce projet du Trans-Canada depuis sa jeunnesse. Il se rappelle cette fameuse brochure publiée par le général Hewson, qui indiquait le tracé actuel du Trans-Canada, lequel constitue une véritable route de colonisation d'un océan à l'autre. Le général Hewson démontre qu'en allant plus au nord nous avons chance de développer les meilleures ressources de notre pays. Au point de vue national, nous avons besoin d'une autre route, qui aura pour résultat de resserrer les liens qui unissent entre elles les différentes parties du pays et d'augmenter notre population. La population de Québec a fait preuve d'un fort sentiment national sur cette question. Cette ville est appelée à devenir le port le plus important du Canada, un port qui n'a pas de supérieur dans tout l'univers. Les plus grands navires peuvent y évoluer sans danger. A part cela, Québec constitue une terre privilégiée. Son histoire la fait aimer de toutes les races. Les Français comme les Anglais se sont donné la main pour en faire un endroit important au point de vue historique et national. Nous voulons augmenter le trafic canadien, et nous voulons que notre pays devienne la route par excellence pour l'expédition des produits canadiens. Québec devrait pouvoir rivaliser avec New-York. La population des provinces maritimes partage cette espérance. Il nous faut multiplier notre population. Il nous faut agrandir notre pays, et coloniser nos régions inexploitées. Nous sommes un peuple dont les ressources sont encore à l'état latent.

Voilà le magnifique langage dont se servait le député de Pictou, parlant dans les intérêts du Canada, des provinces maritimes, et du comté qu'il représente, avant que le " whip " de son parti lui ait donné le mot d'ordre, une fois que le chef de l'opposition eut soumis son projet à la Chambre.

M. BELL: Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui ferai remarquer que ce que j'ai dit dans cette circonstance s'accorde parfaitement avec les remarques que j'ai faites hier soir.

M. WADE : Cela s'accorde avec les explitions que l'honorable député a tenté de fournir hier soir, mais sans succès. Quelle distance y a-t-il entre le tracé du Trans-Canada, tel que prévu lorsque ce discours a été prononcé, et le tracé du Grand-Tronc-Pacifique, tel que prévu par ce projet ?

M. BELL : Environ 150 milles.

M. WADE : Environ 150 milles, dit l'honorable député. Je ne crois pas qu'il soit en état de dire si c'est 50 ou 150 milles ; mais même en supposant que ce serait 150 milles, c'est dans tous les cas de cette même région sauvage et inhabitée, située au nord du lac Winnipeg et de la province de Québec, qu'il s'agissait.

Un DEPUTE : Il s'agissait de la région arctique.

M. WADE : C'est là l'expression dont on s'est servi. Les honorables députés de la gauche ont commencé à combattre ce projet en cherchant à dénigrer le pays ; et quand le ministre des Finances eut démontré, au moyens de rapports officiels, que cette partie du pays avait beaucoup de valeur, l'honorable député de Toronto (M. Brock) prétendit que ces rapports étaient faux.

M. BROCK : J'ai dit que les descriptions étaient inexactes.

M. WADE : Nous allons laisser de côté ces descriptions, pour essayer de découvrir si les rapports étaient forgés ou non. Je trouve à la page 36, une description de la nature du sol, faite par un explorateur.

Quant à ce qui concerne le sol de toute cette étendue de terre située au sud du lac Abittibi et s'étendant dans un direction sud-ouest, jusqu'à la rivière Noire, on peut dire qu'il est très propre à la culture, étant un composé de sable et d'argile, dans lequel le sable se trouve en quantité suffisante pour permettre de le travailler facilement.

Ce rapport est signé par M. B. Barker. Le député de Toronto-centre doit le connaître. Il prétend ne pas le connaître. Ce rapport a été reconnu sous serment devant M. J. A. Crozier, commissaire, a-t-il quelque chose à dire contre ce dernier ? Voici maintenant un autre rapport préparé par M. J. M. Bremner et M. James M. Milne, qui ont exploré 3,-

840,000 acres de territoire. L'honorable député connaît-il ces messieurs ? A-t-il quelques raisons de douter de la véracité de leurs paroles ? Ils ont déclaré sous serment que ces relations contenaient la vérité. Sous quels rapports sont-ils inexacts ? Il y a encore le rapport de M. E. L. Fraleck auquel je veux faire allusion. L'honorable député connait-il ce monsieur ? M. Fraleck parle des avantages qu'offre cette région pour la construction d'un chemin de fer, l'honorable député a-t-il quel que chose à dire contre lui? Dit-il la vérité ou non ? Est-il capable de publier sous sa signature et de laisser distribuer un rapport qu'il sait être faux ? Voici maintenant le rapport de M. Daniel Proctor, l'honorable député a-t-il quelque chose à dire pour ou contre lui ? Il est malheureux que pour combattre ce projet les honorables députés de la gauche jugent à propos non seulement de décrier leur pays, mais aussi de calomnier les fonctionnaires publics.

M. BROCK : L'honorable député me permettrait-il de l'interrompre ? Je le mets au défi, lui ou n'importe qui, de prouver que j'ai essayé de calomnier aucun des fonctionnaires dont les noms ont été jetés dans ce débat. Je n'ai parlé que des descriptions soumises à la Chambre. Je n'ai pas fait allusion à une seule personne en particulier, et je n'ai jamais eu l'intention de le faire, comme l'honorable député le sait très bien.

M. WADE : Je constate avec plaisir que l'honorable député s'aperçoit de l'erreur qu'il a commise. Il n'est jamais trop tard pour se repentir. Lorsque le ministre des Finances a cité ce rapport et nous a dit qu'il avait été publié par l'imprimeur du Roi, à Toronto, quelle a été la remarque qu'a faite l'honorable député? Il s'est écrié: tout cela est une duperie. Il est toujours dangereux d'avoir affaire avec ces honorables députés une fois qu'ils ont perdu le pouvoir. Ils calomnient presque tous les fonctionnaires publics dans chaque province. Ils ont accusé et calomnié les juges. Privés du pouvoir, ils sont comme la lionne à qui on a enlevé ses lionceaux, comme l'ourse privée de ses oursons. Tout le monde est corrompu et il n'y a plus rien de bon. S'il est nécessaire, pour arriver à leur fin, qu'ils calomnient leur pays et invectivent telle ou telle personne, ils n'hésitent pas un instant à le faire.

Ils ont commencé par prétendre que la région traversée par ce chemin de fer n'avait aucune valeur. Or, il a été démontré hors de tout doute que cette partie du pays qui s'étend de Québec à Winnipeg constitue un magnifique territoire. L'honorable député branle la tête en signe de doute. Mais nous avons une foule de témoignages pour établir cette assertion. Les honorables députés font-ils preuve de patriotisme lorsqu'ils cherchent à accréditer partout la légende que cette vaste étendue du territoire canadien est impropre à la culture ou inhabitable? Est-ce là faire une œuvre patriotique ? Est-ce de cette manière qu'ils contribuent à développer le pays? Ils en agissent ainsi uniquement pour satisfaire des exigences de parti. Je sais que le parti conservateur a trop de bon sens pour approuver cette conduite. Je sais que c'est avec répugnance que les honorables députés de la gauche consentent à jouer ce rôle. Je sais qu'ils regrettent d'être obligés d'adopter cette attitude.

M. CLANCY : Si l'honorable député (M. Wade) veut bien me le permettre, je lui ferai remarquer qu'il vient de formuler des imputations graves à l'adresse de certains membres de l'opposition. Voudrait-il indiquer le nom d'un seul de ces députés qui ait suivi la ligne de conduite qu'il vient de décrire avec tant de soin?

M. WADE : Certainement. J'ai parlé en connaissance de cause. Le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart), qui a pris la parole après le chef de l'opposition, le 30 juillet dernier, nous a dit que cette partie du pays ne se composait que d'une série de marécages et de chaînes de rochers; qu'il n'y avait pas de bois et que cette région était inhabitable. Ces remarques ont été répétées par le député de Toronto-centre (M. Brock). Le député d'Hamilton (M. Barker) a pris la même attitude. Que mon honorable ami (M. Clancy) lise les discours prononcés par les membres de son parti, au commencement de la présente discussion, alors qu'ils n'avaient pas encore reçu la lumière d'en haut. Qu'il lise ces discours, et il constatera comme moi qu'ils sont remplis de remarques virulentes à l'adresse de la partie du pays que ce chemin de fer doit traverser.

On me fait remarquer que le chef du parti conservateur dans la province de Québec (M. Monk), a déclaré que c'était là une région arctique. Le député de Lanark-sud a prétendu que c'était une région stérile et inhabitée et il a dit la même chose pour cette partie du pays que doit traverser le chemin de fer entre Québec et le Nouveau-Brunswick, mais les honorables députés ont été obligés de renoncer à cette attitude. Ils ont eu honte de ce qu'ils avaient dit. Et, aujourd'hui, ils cherchent à faire croire que l'on se trompe en leur prêtant ces paroles. Ils regretteront de s'être servi de ces expressions lorsqu'ils se présenteront devant le peuple. Quant à la région située entre Québec et Moncton, je me contenterai du témoignage de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui nous a dit que c'était un magnifique territoire. Mais il est vrai qu'il a dit cela à l'époque où il n'était pas encore en grande amitié avec les membres de l'opposition. Il disait toujours la vérité à cette époque. Il a déclaré que cette région était magnifique et qu'elle était admirablement propre à la construction d'un chemin de fer, et nous le réaffirmons.

Je veux maintenant parler de la construction du chemin de Québec à Moncton. Le

chef de la gauche a plaisanté le choix de Moncton comme tête de ligne de ce chemin. Ces remarques étaient inutiles. Personne ne songe à faire de Moncton la tête de ligne de ce chemin. Mais c'est à Moncton qu'il viendra se raccorder à l'Intercolonial, pour se rendre à Halifax, en suivant ce dernier chemin, comme il partira de Chipman pour se rendre à Saint-Jean, au moyen d'un embranchement que l'on construira jusqu'à Norton.

On a beaucoup discuté la question de savoir si la construction de cette partie du chemin allait ou non abréger la distance. C'est ce point que je veux maintenant étudier. Les honorables députés de la gauche prétendent que sa construction va abréger la distance de 40 ou 50 milles. De notre côté, nous prétendons que la différence sera de 120 ou 140 milles. Pour ma part, je soutiens que même en supposant que la construction de cette partie du chemin ne devrait pas abréger la distance d'un seul mille, ce chemin est nécessaire, premièrement dans l'intérêt du pays, et deuxièmement dans l'intérêt du projet lui-même. On nous dit que nous n'avons aucune garantie que cette partie du chemin sera exploitée convenablement. Si nous obligeons la compagnie à construire son chemin jusqu'à Moncton, pour de là se rendre directement à Saint-Jean et Halifax, c'est là la meilleure garantie que l'on puisse avoir que toute la division est du chemin sera exploitée, car la compagnie devra faire passer son trafic par cette voie pour en faire une entreprise rémunératrice.

Les provinces maritimes, qui sont les plus vieilles provinces de la confédération comptent un million d'habitants. Nous sommes bien disposés à venir en aide aux autres parties du pays, mais nous voulons également avoir notre part dans les grandes entreprises nationales. Nous sommes en droit d'exiger cette part qui nous revient. La Nouvelle-Ecosse n'a pas cherché à entrer dans la Confédération; on nous y a précipités sans nous consulter. L'honorable député de Pictou a eu tort de faire allusion aux opinions plus ou moins tendues qui existaient à cette époque sur ce sujet. Je suis convaincu que si l'on avait traité une autre partie quelconque du pays comme la Nouvelle-Ecosse, lorsque cette province est entrée dans la confédération, ou aurait causé une révolte. Le fait que cette révolte n'a pas eu lieu dans la Nouvelle-Ecosse est une preuve de l'extrême loyauté de la population de cette province.

On nous a fait entrer dans la confédération malgré nous et nous n'avons accepté cet état de choses qu'après avoir obtenu des conditions plus avantageuses ; maintenant que nous y sommes, nous voulons être à la récompense comme à la peine et travailler à assurer l'avenir de ce pays loyalement et au meilleur de notre connaissance.

Nous sommes prêts à dépenser de l'argent pour le développement de l'Ouest, car nous comprenons que c'est de cette partie du pays que dépend, dans une large mesure, la prospérité et l'avenir du Canada. Nous sommes disposés à dépenser de l'argent pour améliorer nos voies navigables ainsi que pour toutes les autres entreprises publiques. Mais, tout en étant prêts à faire notre part, nous prétendons que nous sommes en droit de demander que l'on se rappelle que nous existons lorsqu'il s'agit d'un grand projet national. Pas un seul mille de ce chemin de fer projeté ne se trouvera dans la Nouvelle-Ecosse, pas un seul mille de cette voie ferrée n'est situé à une distance moindre que 24 ou 25 milles de notre frontière. Mais nous voyons les avantages que nous pouvons en retirer, et nous avons le droit d'insister pour les obtenir. On a essayé, au cours de la présente discussion, de soulever un sentiment de jalousie entre Saint-Jean et Halifax. Mais cette tentative a échouée. Les représentants de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard se sont entendus pour faire disparaître tout sentiment de jalousie et pour joindre leurs efforts afin de favoriser le développement et la prospérité des ports des provinces maritimes.

Une VOIX : Les députés libéraux.

M. WADE : Oui, les députés libéraux, mais nous avons été aidés jusqu'à un certain point par les députés conservateurs.

Quand ce chemin sera construit jusqu'à Moncton, je considère qu'il sera nécessaire de doubler la voie de l'Intercolonial jusqu'à Halifax. Cette amélioration serait d'une grande valeur pour cette dernière ville, car après elle sera le précurseur de ce service rapide de l'Atlantique, si ce dernier projet ne l'a dévancé. Ce projet comprend la construction d'un embranchement de Chipman à Norton, endroit situé sur la voie de l'Intercolonial, afin de relier le chemin de fer projeté à Saint-Jean. Pour ma part, en ma qualité de représentant de la province de la Nouvelle-Ecosse, je ne veux pas qu'Halifax obtienne aucune préférence indue sous ce rapport au détriment de Saint-Jean.

Il faut que ces deux endroits soient traités avec une égale justice. Nous travaillons tous ensemble dans l'intérêt commun des provinces maritimes, et je suis convaincu que tous les représentants de cette partie du pays sont disposés à suivre cette ligne de conduite. Je déclare donc que je serai fidèle à la promesse que j'ai faite, quant à ce qui concerne la ville de Saint-Jean.

Quelqu'un voudrait-il prétendre que si nous construisons ce chemin jusqu'à Moncton, avec un embranchement qui partira de Chipman pour se rendre à Norton et atteindre de là le côté est du port de Saint-Jean, cette dernière ville ne devra pas retirer un grand avantage de la construction de ce chemin ? Je considère que la masse du gros trafic va prendre la route de Saint-Jean. Je ne suis pas du nombre de ceux qui cherchent à décrier ce port. Nous possédons deux ports de mer magnifiques dans les provinces maritimes. Devons-nous les aban-

donner, ou négliger de profiter des avantages qu'ils offrent ? Ou bien devons-nous, au contraire, donner à notre politique nationale une orientation qui soit de nature à développer ces ports et à y amener tout le trafic canadien ?

Le port d'Halifax est assez vaste pour recevoir toutes les flottes de l'univers, car il a 15 milles de profondeur. N'est-ce pas là un héritage dont nous avons droit d'être fiers ? N'est-il pas à l'avantage du gouvernement canadien qu'il soit situé à cet endroit ? Saint-Jean constitue un port qui est de quelques milles plus rapproché des centres de production, et qui est capable de recevoir un immense trafic. Tout ce qui lui manque, c'est un outillage convenable, et il l'obtiendra, grâce à la construction de ce nouveau chemin. Nous allons donner à ces deux villes l'occasion de se développer. Le chef de la gauche a prétendu que si son projet était mis à exécution, ces deux ports auraient là une chance de lutter pour obtenir une part du trafic. Nous voulons, au contraire, qu'au lieu d'avoir à lutter ils soient placés sur un pied d'égalité avec les autres parties du pays.

Voyons maintenant quels sont les avantages que la province de la Nouvelle-Ecosse devra retirer de la construction de ce chemin. Halifax verra augmenter sa population, ainsi que le volume de son commerce et de ses affaires. Il en sera de même pour Saint-Jean, qui est situé à peu de distance de notre province. Ces deux villes verront doubler le chiffre de leur population et elles seront en communication avec le monde extérieur, grâce aux lignes de steamers qui devront partir de chacun de ces ports, tel que pourvu au contrat. Que l'on me permette maintenant de dire quelques mots du comté que je représente. Annapolis est située à 45 milles de Saint-Jean, qui est un de nos marchés naturels, et dont les progrès nous intéressent comme ils intéressent tous les comtés de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Nous voulons que Saint-Jean prospère, et nous sommes disposé à faire n'importe quel sacrifice jour arriver à ce résultat, car en agissant ainsi, nous savons que nous travaillons pour augmenter le marché naturel de ceux qui habitent ces comtés.

Le développement d'Halifax sera aussi un avantage pour les cultivateurs du comté que je représente. Nous sommes sur le point de construire un chemin de fer qui partira de Middleton pour se raccorder avec le chemin de fer de la rive sud, à un endroit situé près du bassin d'Annapolis, ce qui mettra la ville de Saint-Jean en communication directe avec Digby et les comtés de Yarmouth, Shelburne et Queens. Tous ces comtés devront bénéficier des développement que pourront prendre les villes de Saint-Jean et d'Halifax. Nous nous proposons de construire un chemin de fer du côté sud de l'île jusqu'à Halifax, et nous en construirons bientôt un autre vers l'est. Songe-t-on aux avantages que ce chemin offrira aux pêcheurs établis le long de ces côtes ?

Aujourd'hui les produits de la Nouvelle-Ecosse représentent une valeur annuelle de $8,000,000, et cette valeur augmente rapidement d'année en année. Mais où vendons-nous nos produits ? Nous n'avons pas de marché national et les taux de transport sont trop élevés pour nous permettre d'atteindre les marchés de l'ouest. Il nous faut donc expédier notre poisson aux Indes occidentales, et dans l'Amérique du Sud ; il nous faut chercher des débouchés à l'étranger, et l'importance de ces marchés va sans cesse en diminuant. Nous voulons obtenir un autre marché, et le Grand-Tronc-Pacifique nous le fournira.

Les chemins de fer d'Halifax et du sud-ouest, ceux du Dominion Atlantic " et le chemin de fer de Middleton et de la baie Victoria, ainsi que l'autre chemin de fer que l'on se propose de construire du côté de l'est, jusqu'à Guysborough, serviront à alimenter ce nouveau chemin de fer auquel ils se raccorderont. Tous ces districts de pêche de la Nouvelle-Ecosse se trouveront donc reliés à cette voie ferrée qui pénètrera jusque dans l'ouest. Actuellement, nous ne vendons pas de poisson dans cette partie du pays et cela parce que les taux de transpart son trop élevés. Un membre du Sénat m'a dit qu'il avait payé $3 par cent livres pour le transport d'une certaine quantité de poisson expédié de Saint-Jean, dans les territoires. Ce montant représente presque la valeur de la marchandise. Ces taux sont donc prohibitifs. Actuellement nous n'expédions qu'une bien faible quantité de poisson séché sur les marches de l'ouest, et c'est là le seul poisson qu'il nous soit possible d'y expédier.

Si ce chemin de fer est construit, il nous ouvrira un marché important, et nous pourrons expédier près de la moitié des produits de nos pêcheries dans l'ouest. Ce commerce fournira au chemin de fer une certaine quantité de trafic de retour en destination de l'ouest. Jusqu'à présent le trafic n'a suivi qu'une seule direction, il s'est dirigé de l'ouest vers l'est, les gens d'Ontario et de Québec expédient leurs marchandises à la Nouvelle-Ecosse, sans rien acheter de nous en retour, comme les rapports le démontrent. Une fois ce chemin de fer construit, nous avons l'intention de mette fin à cet état de choses jusqu'à un certain point, et nous voulons expédier nos produits vers l'ouest.

A une heure la séance est suspendue.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

M. WADE : Lorsque vous avez quitté le fauteuil, M. l'Orateur, j'étais à parler des avantages que la province de la Nouvelle-Ecosse devrait retirer de la construction de ce chemin de fer, et plus particulièrement

de l'industrie de la pêche, qui joue un si grand rôle dans cette province. Je n'avais pas fini de parler de ce commerce. Les produits de nos pêcheries ne rapportent pas, actuellement les profits qu'ils devront nous rapporter une fois ce chemin de fer construit, et qu'il nous aura ouvert ce marché de l'ouest dont j'ai parlé, car, nous pourrons alors expédier notre poisson dans l'ouest en utilisant les wagons-glacières, ce qui permettra à nos pêcheurs d'obtenir des prix bien plus élevés pour les produits de leur pêche. Ce commerce a déjà pris une certaine importance, grâce au nombre limité de ces wagons qui sont actuellement en usage sur l'Intercolonial. Naturellement, ce commerce ne s'est pas étendu aussi loin du côté de l'ouest que nous l'aurions voulu, mais je sais qu'à une seule gare du comté de Guysborough, durant la première année l'on s'est servi de ces wagons glacières, on a perçu une somme de $17,000 pour le transport du poisson frais.

Ce commerce peut prendre un développement extraordinaire, et nous sommes en droit d'espérer que ce nouveau projet nous permettra de bénéficier de cet avantage. Tout en envisageant cette question au point de vue de l'intérêt général du pays, j'ai le droit de tenir compte des intérêts de mon comté, et je dois dire que l'on est en frais de développer un commerce de fruits très considérable dans la vallée d'Annapolis. Ce commerce augmente dans des proportions extraordinaires. Je crois pouvoir dire que cette année nous allons expédier au moins 50,000 barils de pommes magnifiques, et d'ici à 5 ou 10 ans, ce chiffre atteindra un million. L'absence de moyens de transport convenables pour expédier ces produits sur le marché de Londres, entrave considérablement le développement de cette industrie. Je veux dire que les navires actuels ne sont pas convenablement aménagés pour ce trafic. Si ce projet se réalise, et que la compagnie exploite des lignes de steamers de Saint-Jean et Halifax, comme elle est obligée de le faire d'après son contrat, cette difficulté disparaîtra. Je pourrais citer une foule d'autres choses qui tourneront à l'avantage de la province de la Nouvelle-Ecosse, mais elles ont été énumérées avec beaucoup de soin par le député de Cumberland (M. Logan), et je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps sur cette question.

Je veux maintenant dire un mot au sujet de cette partie du chemin située entre Québec et Moncton et démontrer combien les faits ont été dénaturés par les membres de l'opposition. On a prétendu que nous voulions construire un chemin qui devrait traverser les montagnes pour atteindre la Rivière-du-Loup. Or, nous n'avons jamais songé à une pareille chose. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a déclaré à la Chambre, et le journal à son service a cherché à faire croire, que nous voulions construire une ligne directe d'Edmundston à Moncton. Ce n'est pas là ce que nous avons l'intention de faire. Personne n'a jamais rien dit de tel et les chiffres ainsi que les distances soumises à la Chambre tendent à prouver le contraire.

En suivant le tracé proposé, ce chemin devra traverser les comtés suivants dans le Nouveau-Brunswick : Madawaska, Victoria, Carleton, York, Sunbury, Queen et Westmoreland, jusqu'à Moncton et de là, en suivant l'embranchement qui partira de Chipman pour se rendre à Saint-Jean, il traversera les comtés de King et de Saint-Jean. Il traversera donc neuf des quinze comtés du Nouveau-Brunswick. Voilà quel est le tracé que l'on doit suivre. Les membres de l'opposition ont cité le rapport de sir Sandford Fleming et ont prétendu que cet ingénieur se prononçait contre ce tracé. Je dis que sir Sandford Fleming n'a jamais fait de rapport défavorable au projet, et j'ajoute que le député d'Hamilton (M. Barker), qui a eu une conversation à ce sujet avec sir Sandford Fleming, s'est absolument mépris sur le sens de ses paroles. L'honorable député ne connaît pas la localité, et il n'est pas en état de comprendre ce que dit sir Sandford Fleming. Je ne puis faire connaître à la Chambre les conversations que j'ai eu avec sir Sandford Fleming à ce sujet, sans y être autorisé, mais je crois pouvoir dire qu'il ne s'est jamais prononcé contre le projet actuel. Je suis même d'avis que s'il était consulté à ce sujet, il lui accorderait son entière approbation.

Les distances soumises par le député de Westmoreland (M. Emmerson), indiquent bien clairement la direction que nous devrons suivre. Le chemin partira de la jonction de la Chaudière pour se rendre à " Connors' Station," de là à Edmundston, d'Edmundston à Saint-Léonard, de Saint-Léonard à Plaster-Rock, de Plaster-Rock à Boiesville, de Boiesville à Chipman, de Chipman à " Berry's Mills," sur l'Intercolonial, avec l'alternative de partir de la Chaudière pour se rendre à " Connors' Station," de Connors à Edmundston, d'Edmundston au pont de Nashwaak, de Nashwaak à Chipman, et de Chipman à Moncton et Saint-Jean, les deux routes suivant la vallée de la rivière Saint-Jean, et la seule question à décider étant celle de savoir où le chemin devra prendre la direction de l'est

Ce tracé abrégera la distance de plus de 120 milles. Je crois que l'on peut construire un chemin de fer qui obtiendra ce résultat, et, même en supposant que la distance ne serait réduite que de 40 milles, au point de vue du chemin de fer lui-même, comme au point de vue du transport, il est absolument nécessaire que ce chemin soit construit jusqu'à Moncton, pour se diriger de ce dernier endroit vers Halifax et vers Saint-Jean, par l'embranchement de Chipman, afin de compléter le projet. Mais voyons maintenant quelles sont les autres distances, quant à ce qui concerne ce chemin. Une fois cette voie

ferrée terminée, et par les steamers qui voyageront sur l'Atlantique et sur le Pacifique, la distance qui sépare Liverpool de Yokohama serait de 10,135 milles. En suivant la route du chemin de fer Canadien du Pacifique, la distance est de 10,445 milles, et par la route de New-York, de 10,830 milles, de sorte qu'en passant par Halifax nous abrégons de 700 milles la distance qui sépare Liverpool de Yokohama, comparée à la route de New-York.

Il faut tenir compte du trajet sur l'océan, quand il s'agit d'un projet de cette nature. De Liverpool à Halifax, la distance est de 2,450 milles, de Liverpool à Saint-Jean 2,700 milles et de Liverpool à New-York, 3,050 milles. Puisque je suis à parler de la question des distances, voyons quels sont les avantages qu'offre sous ce rapport le projet du chef de la gauche. De Québec à Winnipeg, si l'on suit cette route proposée, la distance est de 200 milles plus considérable qu'en passant par le Grand-Tronc-Pacifique. Si nous économisons deux cents milles sur la distance qui sépare Québec de Winnipeg, et 120 de Québec à Montcon, cela représente une économie de 320 milles dans la distance totale entre Winnipeg et les ports de mer.

On a prétendu que la construction de ce nouveau chemin allait ruiner l'Intercolonial et lui enlever tout son trafic. Le chef de la gauche a cherché à dénaturer les paroles prononcées par l'honorable député de Hants (M. Russell), et il a déclaré que ce dernier avait dit qu'il nous faudrait ou abandonner l'Intercolonial ou vendre ce chemin.

L'honorable député n'était pas présent lorsque l'honorable député de Hants a fait son excellent discours. S'il eût été ici, il aurait entendu la preuve concluante qu'il a faite que le nouveau chemin ne causerait pas le moindre tort à l'Intercolonial, mais au contraire qu'il lui serait avantageux. Telle est la prétention que l'honorable député de Hants a soutenue. Mais examinons encore un peu la question à ce point de vue. Pour moi le projet du gouvernement est entièrement distinct du chemin de fer Intercolonial. L'objet qu'il est destiné à servir n'est pas du tout le même. Ce chemin n'empêchera pas non plus en aucun façon le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Il n'empêchera pas non plus la construction de ce canal enfin il n'intervient dans aucun de ces projets. C'est une entreprise distincte par elle-même. Je veux appeler l'attention de l'honorable député pendant quelques instants sur quelques statistiques concernant l'Intercolonial que j'ai obtenues du gérant de ce chemin, M. Pottinger, relativement aux recettes du trafic. Voici ces chiffres :

	Recettes de l'Intercolonial.
Trafic partant de Montreal et environs, et entre Montréal et Lévis.	$563,177 37
Trafic partant de Lévis et environs.	128,959 92
Trafic partant des provinces maritimes en destination de Montréal et environs, et points à l'ouest de Lévis	304,975 20
Trafic partant des provinces maritime en destination de Lévis et environs	56,326 39
(A.) Trafic venant du Drummond et section y compris Montréal, et de Lévis et Québec, destination des provinces maritimes	374,101 00
(B.) Trafic venant des provinces maritimes en destination du Drummond et Montréal, Lévis et Québec	361,301 59
Trafic de l'ouest venant de l'Ontario en destination de Montréal via le Grand Tronc	671,740 87
Trafic de l'ouest via Sainte-Rosalie via le Pacifique Canadien	29,307 08
Trafic de l'ouest via Saint-Jean via le Pacifique Canadien	79,938 07
(B.) Trafic en destination de l'Ontario et l'ouest via Montréal, par le Grand Tronc	154,694 66
Trafic en destination de l'ouest via Sainte-Rosalie, par le Pacifique Canadien	71,407 18
Trafic en destination de l'ouest via Saint-Jean, par le Pacifique Canadien	11,115 69
Total	$2,807,045 02

Je ne crains donc pas de dire que le seul trafic de l'Intercolonial qui sera affecté par le Grand-Tronc-Pacifique sera ce trafic partant des environs de Lévis ou y arrivant. Tout le trafic qui viendra à Montréal ou qui sera transféré à l'Intercolonial à Montréal par le Grand Tronc, sera, lorsqu'il aura été reçu par l'Intercolonial, transporté par ce chemin jusqu'à son point de distribution dans les provinces maritimes, et pas un dollar valant de ce trafic ne sera détourné par le nouveau chemin. Tout le trafic qui sera fourni par le chemin de fer Drummond restera sur l'Intercolonial et sera transporté à sa destination ; cela est vrai aussi du trafic de retour. Conséquemment le seul trafic de l'Intercolonial qui sera affecté par le nouveau chemin sera le trafic qui part de Lévis et y arrive, trafic qui est comparativement petit. Maintenant comme compensation à cette perte voyons ce que l'Intercolonial va gagner.

A mon avis la construction du nouveau chemin va augmenter matériellement le trafic de l'Intercolonial. Personne de ce côté-ci de la Chambre ne veut enlever du trafic à l'Intercolonial ni le ruiner. Nous espérons tous que l'Intercolonial continuera à progresser et deviendra une institution rémunératrice, au lieu d'être un boulet attaché au pied du pays. Voyons alors quels avantages l'Intercolonial retirera du nouveau projet. D'abord il recevra un loyer pour droits de circulation depuis Norton jusqu'à Halifax et depuis Norton jusqu'à Saint-Jean. Ce sera un revenu considérable qui n'aura pas coûté un seul sou au pays ; ce sera comme de l'argent trouvé. Il y aura ensuite le trafic que produira le nouveau chemin et qui sera transporté à Lévis en destination de Montréal et d'autres points à l'ouest que le nouveau chemin n'atteindra

pas. Le Grand-Tronc-Pacifique devra transférer au chemin de fer Intercolonial à Lévis ou à la Chaudière tout le trafic qu'il aura recueilli sur son parcours dans les provinces maritimes en destination des localités situées sur l'Intercolonial et sur le Drummond, de Montréal et autres points à l'ouest de Montréal, et vice versa. Il en résulte donc que tout le trafic que produira cette ligne directe du Grand Tronc-Pacifique à l'ouest de Québec—trafic qui sera considérable—en destination de points de l'Intercolonial, du fleuve Saint-Laurent ou du nord du Nouveau-Brunswick et entre Lévis et Montréal, devra être transféré à Lévis à l'Intercolonial qui en bénéficiera. L'expérience aujourd'hui en matière de chemin de fer est que plus vous avez de chemins de fer plus vous créez de trafic, pourvu naturellement que ces chemins de fer ne soient pas en lutte les uns avec les autres. Outre cela si ce projet du gouvernement donne les résultats que j'en espère, et un de ces résultats sera la création d'un service de steamers transatlantiques rapides à Halifax—nous avons déjà des steamers dont j'ai déjà parlé—quelle sera l'augmentation du trafic sur l'Intercolonial ? Nous pouvons en toute sûreté prédire que, du moment que le nouveau chemin sera construit et en exploitation le trafic de l'Intercolonial augmentera considérablement et d'une façon continue. A mon avis, il est tout simplement ridicule de dire que le nouveau chemin va nuire à l'Intercolonial ou lui enlever du trafic. Ce qui me frappe dans tout ceci, c'est que ce ne sont pas les amis de l'Intercolonial qui parlent de cette façon, mais ses ennemis invétérés, qui aujourd'hui font montre d'un grand intérêt pour ce chemin afin de pouvoir mieux attaquer le projet du gouvernement.

Je veux maintenant, M. l'Orateur, faire voir en quelques mots tout ce que la province d'Ontario gagne par le prolongement de ce chemin jusque dans les provinces maritimes. Ces provinces sont aujourd'hui le marché le plus avantageux pour les articles manufacturés et autres de la province de Québec. Voyez dans les hangars à marchandises d'Halifax, les qantités immenses d'articles qui viennent de la province d'Ontario, instruments aratoires de toutes sortes, faucheuses, moissonneuses, voitures, camions, et enfin toute espèce d'articles manufacturés. A part de cela la province d'Ontario nous expédie des quantités considérables de jambon, de bacon, de bœuf, de porc, de beurre, de pois, de fèves et nombre d'autres produits agricoles. Nous sommes comme nous l'avons toujours été le grand marché de la province d'Ontario. Si, M. l'Orateur, le nouveau chemin augmente la prospérité et la population des provinces maritimes, est-ce que la province d'Ontario n'en bénéficiera pas ? C'est une proposition très claire et je suis surpris qu'aucun député d'Ontario ne s'occupe avec plus d'intérêt d'assurer la prospérité des provinces maritimes afin d'agrandir le marché de la province d'Ontario.

Je veux, M. l'Orateur, répondre à quelques critiques que l'on a faites de ce bill, mais avant de m'engager sur ce terrain je serais, je crois, injuste à l'égard de mon honorable ami le député de King (M. Fowler) et de mon honorable ami de Colchester (M. Gourley) si je n'invoquais pas leur opinion au sujet de la proposition de contruire le chemin jusqu'à Moncton. Lorsqu'à la date du 22 juin de cette année la Chambre a discuté le bill du Grand-Tronc-Pacifique, l'honorable député de King (M. Fowler) a prononcé un discours. Il voulait, de concert avec l'honorable député de Colchester, obliger la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à commencer la construction du chemin de Moncton en même temps que celle du chemin de Québec et dans l'ouest. Personne à cette époque n'avait encore songé à proposer Moncton, excepté ces deux députés des provinces maritimes, et voici ce que l'honorables député de King (M. Fowler) a dit :

> Je veux bien que le chemin de fer soit prolongé jusqu'à Moncton ; mais je veux autre chose qu'une simple disposition de la charte pour me grantir que cette construction se fera. Cela peut convenir au député d'Annapolis (M. Wade) mais, pour ma part, je n'en suis pas satisfait.

Il voulait être sûr et certain ; il voulait que l'obligation fût péremptoire; il voulait que la compagnie fût obligée de construire jusqu'à Moncton, en même temps qu'elle construirait à l'ouest de Québec. Voilà ce qu'il voulait à cette époque.

Je veux maintenant citer une autre autorité célèbre parmi les députés de la gauche. Je veux parler de l'honorable député de Colchester (M. Gourley). La Chambre se rappelle la discussion à propos de la charte du Grand-Tronc-Pacifique lorsque l'on a voulu changer le terminus de Moncton à Saint-Jean. Une discussion semblable avait eu lieu au comité des chemins de fer et on avait même proposé un amendement à cet effet. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux avait voté en faveur de la construction du chemin jusqu'à Saint-Jean, bien qu'aujourd'hui il combatte vivement la proposition de construire le chemin jusqu'à Moncton. Les adversaires de Saint-Jean apportaient des raisons si fortes contre sa proposition de construire le chemin jusqu'à cette ville, que je crus nécessaire de me porter à son secours, et je pris la défense du port de Saint-Jean dont je fis voir les avantages comme port commercial du Canada. Lorsque j'eus fini d'exposer les raisons en faveur de la construction du chemin jusqu'à Moncton, l'honorable député de Colchester se leva et dit :

> Je suis enchanté des observations que vient de faire le député d'Annapolis (M. Wade). Il a donné la note juste. Tout député des provinces maritimes devrait avoir assez de largeur de vues pour dire " Que chaque port des

provinces maritimes gagne la partie, qu'on construise cette ligne jusqu'à ces provinces, et abandonnons à Dieu et à la nature le soin de déterminer le port." On se laisse facilement séduire par des phrases pompeuses, surtout dans ce pays-ci, où la piperie des mots tient souvent lieu de raisonnement. Un député s'oppose à l'établissement d'une ligne parallèle à l'Intercolonial. Comment ! mais c'est précisément ce qu'il nous faut, au Canada ; construire des lignes parallèles à tous les huit ou dix milles et du coup, vous aurez fait affluer la population, stimulé le développement de l'industrie et produit la richesse.

Voilà ce que pensait l'honorable député alors. Il disait encore :

Je ne cherche pas à démontrer que l'Intercolonial fonctionne au détriment soit de la Nouvelle-Ecosse, soit d'Ontario ; seulement, je tiens à faire bien comprendre aux députés d'Ontario qu'aux yeux des populations de la Nouvelle-Ecosse, que ce chemin de fer est une nécessité nationale qui tourne au bénéfice d'Ontario.

J'ai une autre autorité à citer, une autorité très respectable et que les honorables députés de la gauche respectent beaucoup. A cette date mémorable du 26 mai, lorsque le chef de l'opposition présentait et approuvait la résolution adoptée par la chambre de commerce d'Halifax, l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) s'est exprimé comme suit ;

En ce qui concerne la construction du chemin en question, je le répète, nous avons à choisir entre deux compagnies ; et si le gouvernement décide d'y contribuer de quelque manière, j'estime qu'il devrait accorder la préférence à la Compagnie du Grand Tronc, car cette dernière a fait de grands sacrifices pécuniaires pour aider au développement du pays et n'a reçu que fort peu de chose en compensation.

Cela est peut-être dû à l'administration de la compagnie, mais il n'en reste pas moins établi que cette dernière a contribué au développement du pays dans une plus large mesure que n'importe quelle autre compagnie de chemin de fer, le Pacifique excepté, et qu'elle n'a réalisé que de très maigres bénéfices des capitaux énormes qu'elle a placés dans notre pays. Dans mon opinion, le gouvernement devrait voir à ce que le chemin de fer en question soit construit le plus au nord possible et longe, autant que faire se pourra, l'extrémité septentrionale des terres afin de pénétrer dans une région qui n'est pas encore ouverte au progrès moderne.

On me permettra maintenant de répondre à quelques critiques que l'on a faites du contrat. Je veux être aussi court que possible. La plus forte objection que l'on a faite est que l'on permet à la compagnie d'avoir un capital trop élevé, parce que les taux de transport seront basés sur ce capital. Ce n'est pas la première fois que l'on énonce cette fausse théorie devant la Chambre et devant le comité des chemins de fer, et le seul argument que l'on a apporté à son appui est celui qui a été présenté devant une commission de chemin de fer quelque part dans les Etats-Unis. Mais personne n'a jamais cité un seul mot ni une seule ligne d'une décision d'une commission ou d'un tribunal qui aurait basé les taux de transport d'un chemin de fer sur son capital. De quel ridicule ce serait ! Pour ma part, je ne m'inquiéterais pas du chiffre du capital d'un chemin de fer. Ce qui devrait déterminer les taux de transport c'est le coût réel de la construction d'un chemin de fer et non pas son capital ; et les articles actuels du contrat sont si précis que le coût du chemin de fer peut être déterminé jusqu'à un dollar près, et les taux fixés en conséquence par le gouvernement. Le point important est que la compagnie soit non seulement liée par les lois générales du Canada, mais par un contrat spécial qui donne droit à l'exécutif de fixer les taux de transport.

Ce dont l'ouest a eu le plus à se plaindre dans le passé est le droit qu'on a accordé à la Compagnie du Pacifique de fixer les tarifs comme bon lui semblait tant que ses profits ne s'élevaient pas à 10 pour 100, non pas sur son capital ou sur la somme que la construction du chemin avait coûté à la compagnie, mais sur le coût total du chemin, la partie construite par la compagnie et la partie construite par le gouvernement, et donnée ensuite à la compagnie.

Le cout du transport d'un boisseau de grain par voie de fer et voie d'eau aujourd'hui entre Chicago et Montréal est de 3 cents et demi, et depuis Winnipeg jusqu'à Montréal par chemin de fer et par eau 13 cents et demi. Je commence à croire que ces députés du Nord-Ouest qui demandaient depuis si longtemps un abaissement de ces taux de transport savaient ce dont ils parlaient. Il est anormal que l'on puisse transporter du grain depuis Chicago jusqu'à Montréal pour 3 cents et demi le boisseau, et que l'on soit obligé de payer 13 cents et demi depuis Winnipeg jusqu'à Montréal. Je ne me prétends pas capable de discuter cette question de tarif et je ne m'y aventurerai pas. Beaucoup d'autres députés de l'autre côté de la Chambre auraient trouvé leur avantage à être aussi modestes que moi.

M. MURRAY : Le canal de la baie Georgienne serait ici d'un grand secours.

M. WADE : Ainsi que je l'ai déjà expliqué, le projet actuel est une entreprise distincte. La construction de ce chemin ne l'affecte en aucun manière, pas plus qu'elle n'affecte le creusement et l'agrandissement de nos canaux et de nos ports. Tous ce que nous faisons dans le moment c'est de construire un chemin de fer à travers le continent aux deux bouts duquel nous aurons deux lignes de steamers océaniques. L'honorable député de Victoria-nord (M. S. Hughes) a soulevé une autre objection, il a dit qu'on ne pouvait pas transporter de grain sur ce chemin de fer. Or, la compagnie s'engage à transporter du grain. Elle est prête à entreprendre la construction et l'exploitation du chemin et elle dépose une somme en garantie. C'est l'affaire de la compagnie ; il faut qu'elle remplisse son engagement. Mais les discours des honora-

bles députés d'Ontario ont quelque chose de curieux. Le vaillant député de Victoria nous déclare qu'il est impossible de transporter du grain par chemin de fer jusque dans les provinces maritimes ; mais il prétend qu'il est possible d'en transporter jusqu'à la côte du Pacifique, et de là le transporter par navire jusqu'à Liverpool en faisant le tour du Cap Horn, ou en l'envoyant par le Mississippi. Ces honorables députés semblent être possédés de l'idée que s'ils peuvent seulement faire sortir le grain du pays de façon qu'il ne passe pas par les provinces maritimes, tout sera bien. Je ne les comprends pas du tout.

Le critique suivant dont je veux m'occuper pendant quelques instants, est l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Nous allons examiner ce que valent ses critiques. Je veux m'occuper du discours qu'il a prononcé le 11 août. Au sujet de l'article du contrat concernant les pouvoirs de circulation du 11 août :

> On ne peut trouver une preuve plus évidente que certains détails de ce contrat ont été préparés sans qu'on ait consulté et sans qu'on ait demandé l'avis de ceux qui possédaient une certaine expérience en fait de chemin de fer ; on ne peut trouver, dis-je, une preuve plus évidente de ce fait que dans les clauses de ce contrat que je viens d'indiquer, ainsi que dans le préambule du bill. Tout homme qui s'y entend en fait de chemin de fer admettra que l'on pouvait difficilement soumettre un projet plus ridicule et plus irréalisable que celui-ci. Songe-t-on à l'idée de se lancer dans une entreprise pouvant coûter des millions de dollars, comme cela aura lieu pour l'entreprise actuelle, et prétendre que l'on en agit ainsi pour établir une voie de communication publique par chemin de fer, afin que telles et telles compagnies puissent faire circuler leurs convois sur ce chemin de fer, sur l'espace de milliers de milles ?
>
> J'ai essayé, mais en vain, de faire comprendre que ce n'était pas là l'usage ou la pratique suivie sur les chemins de fer et que ce projet n'était pas réalisable ; et le Chambre en est saisie.

En d'autres mots il a dit que ce plan d'accorder les droits de circulation à d'autres chemins de fer était impossible et impraticable, et il a prétendu que le chemin de fer dominant causerait toute espèce d'embarras aux autres chemins. Quelques députés de ce côté-ci de la Chambre ont cité l'exemple d'un chemin de fer dans la province d'Ontario, sur lequel deux compagnies avaient des droits égaux de circulation. Comme de raison je ne prétends pas tout connaître en fait de chemin de fer, mais l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ne connaît évidemment pas tout non plus, car il ne savait pas qu'il avait deux compagnies de chemins de fer ici en Canada exploitant en commun le même chemin. Je veux parler de la Compagnie du Wabash et de la Compagnie du Grand Tronc. J'ai voulu me procurer une copie de l'arrangement entre ces deux compagnies. Le chemin a 229 milles de longueur et il est exploité en commun. Les convois des deux compagnies y ont droit de circulation. Il n'y a qu'un expéditeur des trains ; il remplit ces fonctions pour les deux compagnies. Les employés dans les gares sont aussi au service des deux compagnies. Les trains des deux compagnies ont les mêmes privilèges et il n'y a qu'un chef d'expédition pour tous les trains.

La Compagnie Wabash paie un loyer pour remiser ses locomotives ; elle achète son charbon au prix coûtant de la Compagnie du Grand Tronc où elle l'achète ailleurs si elle veut. Voici donc un chemin de fer de 229 milles de longueur exploité en commun par ces deux compagnies. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a prétendu l'autre soir que la Compagnie Wabash ne prenait pas de trafic local. Il se trompe entièrement. Mais j'ai le contrat devant moi et ce contrat dit que les deux compagnies font le trafic local et divisent par moitié. Cet arrangement est aussi simple que possible et il y a des années qu'il existe sans le moindre désagrément. S'il est possible d'exploiter 229 milles de chemin de fer de la manière que j'ai indiqué qu'est-ce qui empêcherait d'en exploiter 1,000? Quelle différence y a-t-il? L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a fait la peinture la plus ridicule possible d'un train partant de Moncton ou Halifax pour se rendre à Winnipeg. Il a supposé que les mêmes employés accompagnaient le convoi d'un bout à l'autre. Qui a jamais vu cela ? Il y aura des divisions et des sections sur ce chemin comme sur tous les autres.

M. COWAN : C'est le contrat entre la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Wabash que l'honorable député a entre les mains, si je ne me trompe pas ; ce contrat fixe les conditions de l'exploitation en commun de la ligne entre les rivières Détroit et Niagara.

M. WADE : C'est bien ce contrat-là.

M. COWAN : L'honorable député d'Hamilton a dit que la Compagnie du Wabash ne faisait pas de trafic local, et l'honorable député de Norfolk l'a contredit.

M. WADE : Voici le contrat :

> Le trafic local tel que d'écrit dans le paragraphe (a) de cet article sera fait par des convois communs conduits par des employés communs, et tous les revenus seront mis en commun.

Tel est l'arrangement, et si les honorables députés prenaient la peine de le lire, cette lecture dissiperait quelques-unes des erreurs que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux leur a fait croire. Je veux bien concéder que l'ex-ministre a des connaissances en fait de chemin de fer, mais je ne puis oublier qu'il ne s'est occupé de chemins de fer que depuis six ou sept ans ; il n'a pas acquis ses connaissances à une école que l'on peut appeler moderne. L'administra-

tion des chemins de fer aujourd'hui diffère beaucoup de ce qu'elle était il y a 50 ou 60 ans. Un gérant de chemin de fer, s'il est de son temps, ne verra aucune difficulté dans l'exploitation commune d'un chemin de fer suivant la méthode suivie par la Compagnie du Grand Tronc et celle du Wabash.

J'arrive maintenant au discours de cet autre grand critique, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). Je veux répondre à quelques-unes de ses remarques concernant l'article 17. Cet article qui parait avoir eu l'effet de jeter le trouble dans l'esprit de l'honorable député se lit comme suit:

17. Il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au capital du compte de la construction du chef des droits de douane dans les cas où le gouvernement aura importé du matériel ou des fournitures.

Se basant sur cet article l'honorable député a prétendu que tous les matériaux qui entreraient dans la construction de la division de l'est seront admis en franchise, et que la conséquence serait que pas un seul rail ne sera fabriqué dans le Canada pendant les cinq années prochaines. Je ne sais pas comment il a pu arriver à cette conclusion. Y a-t-il un honorable député de la gauche capable de me dire comment l'importation en franchise de rails pesant plus que 45 livres va empêcher la manufacture des rails au Canada, lorsque le tarif n'impose pas de droits sur ces rails? Y a-t-il un député capable d'expliquer cela?

M. BENNETT : Ce n'est pas ce qu'a dit l'honorable député de Toronto-ouest. Le premier ministre avait dit que la construction du chemin de fer produirait un grand développement dans l'industrie des rails de fer et d'acier, et l'honorable député de Toronto-ouest prétendait que l'industrie canadienne n'y gagnerait rien du tout ; il est malheureux que l'honorable député (M. Wade) n'ait pas saisi le raisonnement de mon honorable ami, car il était bien clair.

M. WADE : Je n'ai pas bien compris ce que l'honorable député a dit.

M. BENNETT : J'ai dit que l'honorable député de Toronto-ouest n'a pas prétendu que notre tarif impose des droits de douane sur les rails venant des Etats-Unis. Mais j'ai dit que l'honorable premier ministre avait déclaré avec beaucoup d'éclat que l'industrie des rails au Canada profiterait énormément du nouveau chemin de fer, parce qu'il y avait dans le contrat un article obligeant ceux qui construiront le chemin—ce que personne n'a cru—à acheter leurs rails dans le Canada. L'honorable député de Toronto-ouest a montré que le ministre se trompait entièrement, parce que la compagnie pouvait, d'après le contrat, acheter ses rails aux Etats-Unis si elle le voulait.

M. WADE : Je remercie l'honorable député de m'avoir expliqué que tel n'était pas le raisonnement de l'honorable député de Toronto-ouest. Cela n'avait aucun rapport avec sa prétention. L'honorable député de Toronto-ouest disait qu'on ne pourrait fabriquer de rails dans le Canada à cause de l'article qui permettait l'entrée en franchise dans le pays des rails des Etats-Unis.

M. BENNETT : Non.

M. WADE : Je ne m'étonne pas que l'honorable député refuse de croire que l'honorable député de Toronto-ouest ait dit une chose aussi ridicule. Mais il l'a dite tout de même.

M. INGRAM : L'honorable député (M. Wade) voudrait-il nous citer les paroles de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) ?

M. WADE : Je n'ai pas beaucoup le temps de faire des recherches ; mais si vous le voulez absolument je vais essayer de vous citer cette partie de son discours. Voici ce qu'il a dit :

Conséquemment tous les matériaux qui entreront dans la construction de ce chemin pourront pendant les 50 ans à venir être admis en franchise au Canada.

Ainsi de suite.

M. TAYLOR : Continuez à lire.

M. WADE : (Lisant).

Prenons seulement la moitié de ce bail, et si le coût originaire doit être augmenté de trois fois et demie pendant 25 ans, nous nous trouverons avec un capital de $280,000,000.

L'honorable député de Cumberland (M. Logan) a fait une peinture mirobolante de ce que la construction de ce chemin de fer doit rapporter aux marchands, aux industriels. J'ai noté quelques-uns des matériaux qui entrent dans la construction d'un chemin de fer et dans on amélioration. La partie qui sera construite par le Grand-Tronc-Pacifique ne sera apparemment pas exemptée des droits sur les matériaux qui entreront dans la construction, et cela fait voir clairement ce que l'on se propose de faire pour la partie du chemin qui sera construite par le gouvernement.

Quand le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit, la compagnie pouvait importer en franchise les rails d'acier, les éclisses et certains autres matériaux destinés à la construction originaire. Mais à cette époque, il ne se fabriquait pas de rails d'acier au Canada, et c'était une décision raisonnable. En vertu du présent contrat, on pourra importer en franchise les rails d'acier et tout ce qui entre dans la construction d'un chemin de fer ; cependant, l'honorable député de Cumberland dit que si le chemin de fer est construit les lamineries du Canada auront tellement de commandes qu'elles seront obligées de tripler leur outillage. Mon honorable ami me permettra de lui dire que si ce contrat est ratifié il ne se fabriquera pas un seul rail d'acier au Canada d'ici à cinquante ans.

Je pourrais en lire beaucoup plus long.

Quelques VOIX : Lisez, lisez.

M. WADE : J'espère que mes honorables amis vont se contenir, car j'ai quelque chose encore à leur dire à ce sujet. Je veux leur démontrer que l'honorable député de Toron-

to-ouest ne savait pas ce qu'il disait quand il parlait ainsi. D'abord le bill dit que ce chemin sera construit par une commission. Ce n'est pas le gouvernement qui construit le chemin. C'est une commission qui devra donner les travaux à l'entreprise, en bloc ou par sections. Où l'article 17 du contrat dit-il que lorsqu'un entrepreneur s'engage à construire une partie du chemin il n'aura pas à payer de douane sur les matériaux qui entreront dans la construction du chemin ? Non. Il ne contient pas un mot à cet effet. Ce n'est pas la première fois que les honorables députés de la gauche nous prouvent qu'ils n'ont pas bien lu le contrat ou qu'ils ne le comprennent pas. Or, cet article 17 est lié à l'article 16 qu'il précède :

16. Advenant le cas où le chemin après le parachèvement de la dite division à l'est et la prise de possession d'icelle par la compagnie aux termes du bail qui lui en aura été consenti à toute époque ultérieure pendant la durée dudit bail, jugerait nécessaire de faire quelque dépense pour améliorer ladite division, remplacer les constructions par d'autres plus modernes, ou pour d'autres fins imputables au compte du capital pour des améliorations, et non comprises dans la catégorie des frais généraux et mises à la charge de la compagnie, le gouvernement pourra faire ces dépenses, et le montant de ces dépenses sera ajouté au capital du compte des frais de construction à la fin de l'année au cours de laquelle cette dépense aura été faite et dès lors sera considéré comme faisant partie du coût de la construction sur lequel des intérêts doivent être payés par la compagnie sous forme de loyer. Nulle telle dépense ne pourra néanmoins être encourue sans le consentement et l'approbation de la compagnie.

Vient ensuite l'article 17 :

17. Il ne sera rien ajouté aux frais de construction non plus qu'au capital du compte de la construction du chef des droits de douane dans les cas où le gouvernement aura importé directement du matériel ou des fournitures.

Ce qui veut dire que si le gouvernement importe des matériaux pour servir à améliorer le chemin, et s'il fait lui-même les travaux au lieu de les faire faire par des entrepreneurs, alors il n'ajoutera pas aux matériaux le coût des droits de douane. C'est ce que veulent dire ces articles et je suis étonné de voir des honorables députés prétendre le contraire.

M. SPROULE : L'honorable député prétend-il que cette exemption de droits ne s'applique pas aux matériaux dans la première construction du chemin ?

M. WADE : Non, elle ne s'applique pas à la construction originale. Si l'honorable député lit le contrat et le bill qui le confirme il s'en convaincra lui-même ; la construction du chemin sera donnée à l'entreprise. Supposons que le gouvernement demande des soumissions pour la construction de la division entre Québec et Winnipeg et demande aux entrepreneurs : Pour quelle somme par mille construirez-vous et parachèverez-vous ce chemin, et supposons aussi qu'un entrepreneur demande $30,000 par mille, les honorables députés de la gauche croient-ils que cet entrepreneur pourrait venir dire au gouvernement : je ne paierai pas les droits de douane sur les matériaux que je serai obligé d'importer pour construire ce chemin ? Ils ne prétendront certainement pas cela, et s'ils lisent l'article 17 conjointement avec l'article 16 qui parle des améliorations à faire au chemin de temps à autre, et dont le coût devra être ajouté au coût primitif de la construction afin d'établir le prix du loyer, ils verront certainement que ce que je dis est absolument exact, que cet article ne peut être interprété d'aucune autre façon.

M. SPROULE : L'honorable député prétend-il que ces mots " compte des frais de construction " et " coût de la construction " ne s'appliquent pas à la construction première du chemin ?

M. WADE : C'est ce que je prétends très certainement et si l'honorable député avait écouté attentivement la lecture de l'article 16 il aurait vu que ma prétention est absolument juste. Il y a dans le bill un article définissant ce que veulent dire les mots " coût de la construction " et en vertu de l'article 16 qui dit que le gouvernement pourra, lorsqu'il le jugera à propos, avec le consentement de la compagnie, faire des dépenses pour améliorer la division de l'est, la compagnie aura le droit alors d'ajouter le montant de ces dépenses au capital des comptes des frais de construction et d'en faire payer l'intérêt, mais l'article 17 dit qu'il ne sera rien ajouté à ce compte du chef des droits de douane sur les matériaux ou les fournitures importés par le gouvernement.

M. SPROULE : L'honorable député prétend-t-il qu'un entrepreneur lorsqu'il soumissionne pour la construction d'une partie du chemin ne fera pas entrer dans ses calculs la réduction sur ces matériaux que leur admission en franchise devrait produire ?

M. WADE : Assurément ; car il n'y a pas de réduction. Où voyez-vous cela ? Les commissaires qui sont nommés sont chargés de construire le chemin, non pas de le construire eux-mêmes mais de le faire construire à l'entreprise. Ces commissaires demanderont des soumissions pour la construction du tout ou d'une partie du chemin, et ils donneront l'entreprise à celui dont la soumission sera acceptée.

M. SPROULE : L'honorable député dit-il que ceux qui construisent l'Intercolonial, où le principe est le même, n'ont pas le droit de faire entrer leurs matériaux en franchise au pays ?

M. WADE : Voici ma réponse à l'honorable député : Au sujet de l'Intercolonial la loi permet au gouvernement d'importer les matériaux en franchise.

M. SPROULE : Il en est de même dans le cas actuel.

M. WADE : Certainement, mais si quelqu'un s'engage à faire certains travaux sur l'Intercolonial, le gouvernement ne lui accorde pas de remise de droit sur ces matériaux.

M. SPROULE : Je crois qu'il en accorde.

M. WADE : On ne devrait jamais parler sans connaître. C'est très bien pour un député de Toronto, après avoir jeté un coup d'œil sur un contrat fait avec autant de soin que celui-ci, de prétendre que tel article veut dire telle chose, mais si ce député réfléchissait un peu plus avant de parler, il ne se mettrait pas dans la position ridicule où il s'est mis.

M. HEYD : L'honorable député prétend-il que l'article 17 n'a d'effet que lorsque le chemin de fer est passé entre les mains des locataires ?

M. WADE : C'est exeactement ce que je prétends. Il ne s'applique pas tant que le chemin n'a pas été remis au locataire, et tant qu'il n'y a pas de nécessité de l'améliorer, ce qui, je suppose, ne sera pas avant une quinzaine d'années. Et à ce sujet il faut bien se rappeler que le gouvernement n'est pas obligé de dépenser un seul sou en améliorations. Et en vertu des conditions du contrat la compagnie non seulement est obligée d'entretenir le chemin, mais de le maintenir à la hauteur de la science actuelle.

M. SPROULE : L'honorable député veut-il encore permettre une question ? Je ne veux pas l'interrompre.

M. WADE : Certainement, c'est parfaitement juste.

M. SPROULE : Comme avocat l'honorable député est-il prêt à dire, que si la question était soumise à une cour de justice, les juges ne décideraient pas qu'en vertu du contrat le montant des droits de douane doit être soustrait du coût de la construction ?

M. WADE : Comme avocat—et il y a ici des avocats qui m'écoutent, et mes paroles seront imprimées et lues par tous les avocats du pays—je dis que dans l'estimation du coût de construction de la division de l'est en vertu des conditions du contrat la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'aura droit à aucune remise ou réduction des droits de douane payés sur les articles importés. Je ne crois pas que l'on puisse trouver dans tout le Canada un avocat qui soit d'avis contraire.

M. SPROULE : Supposons que les matériaux employés par les entrepreneurs ne soient pas des matériaux importés, ou que l'entrepreneur prétend qu'il importe ces matériaux pour le compte du gouvernement ?

M. WADE : Il n'y a rien dans la loi des douanes qui permette cela. Personne autre que le gouvernement ne peut importer sans payer les droits. Tous ceux qui acceptent de faire des travaux pour le gouvernement sont supposés payer les droits sur les articles qui entrent dans l'exécution de l'entreprise. Il serait aussi déraisonnable de prétendre que celui qui entreprendra une construction quelconque pour le gouvernement aura le droit de dire : Je fais cette construction pour le gouvernement et je ne veux pas payer de droits sur les matériaux. Je puis assurer mon honorable ami (M. Sproule) que je suis sérieux quand je parle ainsi.

M. SPROULE : Les déclarations de l'honorable député (M. Wade) sont consignées au compte rendu des débats, et l'avenir décidera s'il s'est trompé ou s'il a dit juste.

M. WADE : Oui, l'avenir décidera.

Je veux maintenant dire quelques mots au sujet des subventions aux chemins de fer. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a dit que l'on ne devrait plus accorder de subventions aux chemins de fer. Je crois que c'est très ingrat de sa part, lorsque sa province est traversée en tous sens par des chemins de fer qui ont été subventionnés par le gouvernement, et le chemin dont il était directeur, plus généreusement qu'aucun autre chemin dans le Canada ne l'a jamais été ni le sera jamais. Maintenant qu'il a ses poches d'habit, de veste, de pantalons et même jusqu'à ses jambes de bottes bourrées de subventions il vient dire au parlement qu'il est temps d'arrêter d'accorder des subventions aux chemins de fer et d'en construire. Mais les autres provinces ne chanteront pas sur ce ton. Nous voulons que l'on en construise partout où c'est nécessaire pour le développement du pays, il ne nous empêchera pas d'accorder l'aide nécessaire à ces chemins de fer. Mais quel est son propre plan ? D'après le plan qu'il favorise le gouvernement serait obligé de payer $24,000,000 ou $25,000,000 à sa compagnie pour la débarrasser d'une partie non profitable de son chemin et d'y dépenser en outre $3,000,000 en améliorations.

L'honorable député (M. Osler) a dit que le pays n'avait aucune garantie que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique exploiterait la division de l'est, et il nous a dit qu'il avait consulté un des meilleurs avocats d'Ontario. Il lui en coûte beaucoup de nous dire son nom, mais il y a enfin consenti. Cet avocat se nomme M. James K. Smith.

C'est la première fois que j'entends parler de ce M. Smith comme d'un avocat éminent, mais même comme avocat. J'apprends que ce M. Smith est un citoyen très estimable de Toronto, très à l'aise, qui spécule sur les immeubles et fait des opérations de bourse, etc., mais qu'il n'a jamais pratiqué au barreau d'une manière active, ne pratique pas aujourd'hui, excepté lorsqu'il agit pour lui-même dans les transactions d'immeubles, hypothèques, etc.

M. LANCASTER : L'honorable député (M. Wade) me permettra-t-il de lui dire que M. Smith est le rédacteur de la revue " Ontario Law Reports."

M, WADE : Est-ce que cela prouve que c'est un avocat éminent ?

M. LEMIEUX : Absolument juste. Les rédacteurs de revue pratiquent peu au barreau.

M. WADE : Si je voulais avoir une opinion d'avocat sur un contrat de chemin de fer je n'irais pas la demander à un rédacteur de revue légale, mais à un homme ayant la pratique des choses au sujet desquelles je veux avoir son avis.

Mais que nous dit Smith ? Il nous dit que le seul moyen par lequel le gouvernement peut obliger la compagnie à exploiter la division de l'est est de vendre les cinq millions de matériel roulant. Jamais je n'aurais pu croire qu'un avocat osât émettre une opinion semblable si je n'avais entendu lire la lettre, et si je n'en avais eu une copie entre les mains. J'ai cette lettre portant la signature de M. Smith, et voici ce que j'ai à dire à l'encontre. Je déclare donc sous ma responsabilité d'avocat que si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'exploite pas la section de l'est d'une manière strictement conforme aux conditions du contrat et du bail qui sera fait, le gouvernement pourra faire une des trois choses suivantes : Il pourra saisir en vertu de l'hypothèque, les cinq millions de matériel roulant et le vendre ; ou il pourra poursuivre la compagnie en dommages pour le montant du prêt et des dommages—la mesure des dommages serait le coût d'exploitation du chemin par le gouvernement ; ou il pourra encore, en vertu de la loi qui a été votée par le parlement pendant la présente session, ce dont le savant député n'a évidemment pas eu connaissance—se présenter devant la cour d'Echiquier comme un créancier ordinaire, et demander un décret ordonnant la mise en vente de tout le réseau du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député ne semble pas très au fait de ce qui se passe.

M. TAYLOR : La vente rapporterait-elle assez pour payer les obligations ?

M. WADE : Je vais vous répondre à ce sujet dans l'instant. Voici ce que dit la nouvelle loi dont je parle :

La cour de l'Echiquier aura juridiction sur tout chemin de fer non entièrement situé dans une province ou sur toute section de chemin de fer entièrement située dans une province, ou sur tout chemin de fer autrement soumis à l'autorité législative du parlement du Canada.

(a) A la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux ou de tout créancier, de toute personne ou compagnie possédant ou exploitant tel chemin ou telle section, d'ordonner ou de décréter de la manière prévue la vente de tel chemin de fer ou de telle section de chemin de fer, et de tout le matériel roulant, outillage et de tous autres accessoires d'icelui, si telle compagnie devient insolvable ou faillit pendant plus de dix jours d'exploiter ou de faire fonctionner tel chemin de fer ou telle section ou une partie quelconque d'iceux, ou est dans l'impossibilité de ce faire.

La loi fournit d'abord le moyen d'obtenir le décret de vente. Puis elle dit quand la compagnie sera considérée insolvable. Elle est considérée insolvable dans tous les cas qui constituent l'insolvabilité en vertu des articles 5 et 6 de la loi de faillite. Je ne sais pas les termes exacts, car la rédaction de l'article a été laissée au comité, mais je suis certain que si une compagnie de chemin de fer laisse prendre jugement contre elle, et laisse l'exécution entre les mains du shérif pendant trente ou soixante jours, je crois, cela constitue un acte d'insolvabilité, et cet acte une fois accompli peut comme créancier se présenter devant la cour d'Echiquier et demander un décret de vente de tout le chemin. Si cela est fait, quels sont les résultats? Le Grand-Tronc-Pacifique perd d'abord les $20,000,000 dépensés au rachat de matériel roulant, et ensuite 25 pour 100 de la garantie qu'il a donnée sur le coût de construction de la division des prairies et des montagnes. Le gouvernement peut ensuite acheter le chemin, plus les $20,000,000 de matériel roulant, pour le coût du chemin moins le matériel roulant. On dira peut-être que la Compagnie du Grand Tronc ferait monter les enchères à un prix assez élevé pour le coût des obligations qu'elle aura garanties. C'est possible, et admettons qu'elle fasse et qu'elle ait à payer les obligations, alors le gouvernement paierait juste le coût réel du chemin et il aurait les $20,000,000 d'obligations pour rien. L'honorable député désire-t-il plus de garanties que cela? Ces garanties ne sont-elles pas suffisantes et est-il justifiable d'avoir parlé comme il a parlé ? Ce sont là à peu près les seules critiques que j'ai entendu faire de ce contrat qui méritent une réfutation.

Je dois demander pardon à la Chambre, M. l'Orateur, d'avoir parlé aussi longtemps, mais le sujet est vaste et on ne peut l'étudier en quelques instants. On a dépensé beaucoup de temps dans la discussion de ce bill, mais je crois que c'est du temps bien employé. Il a certainement été bien employé dans l'intérêt du gouvernement parce que chaque jour de discussion démontrait d'une façon plus claire que le contrat est merveilleusemen avantageux au Canada, ce qui ne l'empêche pas d'être un bon contrat aussi pour la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie n'y trouverait pas grands profits si elle lésinait dans l'exploitation du chemin, mais si elle donne le service qu'elle promet, elle aura alors une entreprise qui lui sera profitable en même temps qu'au pays. Un des effets de ce projet est que le capital qu'il apporte dans le pays est du capital anglais, capital qui se contente d'un petit intérêt, et c'est là une question de grande importance. J'ai entendu, l'autre jour, un homme de chemin de fer qui est opposé au projet actuel pour des raisons personnelles, dire qu'il était inutile d'essayer d'exploiter un chemin de fer transcontinental qui n'aurait pas de raccordements avec l'océan. Que ferait aujourd'hui le chemin de fer du Pacifique s'il n'avait pas ses raccordements sur

le littoral du Pacifique ? Et si le transport du grain par chemin de fer ne donne pas de profit, si le Pacifique ne retire pas de bénéfices de la partie de son chemin dans les Territoires du Nord-Ouest, je demanderai à l'honorable député pourquoi cette compagnie a-t-elle acquis dans le cours des deux derniers mois une ligne de steamers sur l'Atlantique ? Elle n'a fait l'acquisition de cette ligne que parce qu'elle ne pouvait pas exploiter le chemin sans cela. Il lui faut une flotte à cet endroit, absolument comme elle en a une sur l'océan Pacifique. Nous ne pouvons pas dire au juste, nous ne pouvons que calculer approximativement l'accroissement de trafic que cela apportera à la côte du Pacifique, et je suis convaincu que ce chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique est destiné à faire de brillantes affaires.

A tout événement, M. l'Orateur, j'ai foi dans l'avenir de mon pays. Nous travaillons tous pour atteindre un même but. Nous aspirons tous à devenir une nation, nous ne voulons plus continuer à occuper plus longtemps une position inférieure. Nous sommes décidés à travailler la main dans la main au développement des richesses dont la Providence nous a comblés. A l'heure qu'il est, c'est le devoir de tout Canadien de mettre de côté ses préférences politiques pour apporter son concours à la réalisation de cette grande entreprise.

Certains orateurs ont prétendu que la réalisation de ce projet sera le couronnement de la carrière politique du premier ministre du Canada. Je ne suis pas de cet avis. Il n'y a pas de doute que c'est une grande œuvre, mais, à mon sens, l'acte par excellence de sa carrière a été celui par lequel il a mis fin aux divisions de races et de religions, par lequel il a uni les Canadiens de la province de Québec, de la province d'Ontario, des provinces maritimes et de l'Ouest dans un sentiment commun et leur a enseigné par son exemple à travailler de concert à l'agrandissement du pays, pour lui faire occuper, dans la liste des nations qui composent l'empire britannique, la place que Dieu et la nature lui avaient destinée.

M. BROCK (Toronto-centre): M. l'Orateur, en prenant la parole pour répondre au discours que nous venons d'écouter depuis trois heures et plus, il est regrettable que le choix soit tombé sur moi. Pour répondre aux longs discours qui ont été prononcés par les deux côtés de la Chambre depuis dix jours, il faudrait une force physique et des talents que je n'ai pas. L'honorable député qui m'a précédé nous a fait part de la joie qu'il éprouvait à voir l'harmonie régner entre tous les Canadiens de ce pays. Cependant, je demande à quiconque a entendu ce discours, si la première partie n'a pas été consacrée à provoquer ces sentiments de défiance et de jalousie qu'il dit que le premier ministre a cherché à faire disparaître. Pour flatter les préjugés des provinces maritimes il nous a dit que chaque fois qu'elles demandaient quelque chose, cette demande était combattue par les provinces de l'ouest et que la population de cette partie du pays n'a jamais rencontré autre chose que du mauvais vouloir de la part des autres provinces. Je prétends que cela est faux. Je prétends que dans le reste du Canada il n'existe pas de mauvais vouloir à l'égard des provinces maritimes.

J'ai habité le Canada aussi longtemps que mon honorable ami. J'ai été en contact aussi intime que lui avec les Canadiens, je vis au milieu de la population d'Ontario, je connais bien des citoyens de cette province, je fais des affaires avec eux depuis 40 ans et je puis affirmer hautement que la prétention de l'honorable député d'Annapolis est absolument erronée.

Il nous a parlé de l'acte qui couronnera la carrière de l'honorable premier ministre. Personne ne se réjouira plus que moi si cet homme d'Etat distingué voulait couronner toutes les bonnes actions de sa carrière en faisant ce qu'il nous a promis il y a quelques semaines, c'est-à-dire, s'il consentait à confier toute cette question à une commission des transports qui tiendrait compte des besoins du pays et des services que peuvent rendre les cours d'eau et les chemins de fer. On nous avait promis que toute l'affaire serait soumise à une commission, que cette commission entendrait le témoignage des experts et qu'elle ferait rapport du résultat de ses travaux, que ce rapport serait soumis à la Chambre et que la politique du gouvernement serait décidée en conséquence. J'apprends par les journaux que le premier ministre a nommé cette commission. Nous avons demandé hier si ces nominations avaient été faites, mais celui qui dirigeait le débat à ce moment là a répondu qu'il préférait laisser cette question à l'honorable premier ministre lui-même.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député veut-il parler de la commission des transports?

M. BROCK : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette de ne pas avoir été présent ce matin quand la Chambre est passée à l'ordre du jour : sans cela la Chambre serait déjà informée que la commission est nommée et qu'elle est composée de M. John Bertram, de Toronto, M. Reford, de Montréal, et M. Fry, de Québec.

M. SPROULE : On a fermé la porte de l'écurie après que le cheval a été volé.

M. BROCK : L'opposition n'entend pas soulever une seule objection concernant la composition de cette commission. J'ai le plaisir de connaître intimement deux de ces commissaires. J'ai pleine confiance en eux et si le premier ministre veut confier à cette commission toute la question des transports, lui permettre de recueillir des témoignages et de faire un rapport, je suis convaincu que l'opposition lui donnera son entier concours.

Voilà une proposition qui me paraît très raisonnable. Ces commissaires ont été choisis par le gouvernement et si la question leur est soumise, ils recueilleront des témoignages, prépareront un rapport et l'opposition aidera au parti ministériel à donner effet aux conclusions de ce rapport.

L'honorable député d'Annapolis s'est efforcé, pendant la première heure de son discours de trois heures, à être aussi désagréable que possible pour les députés de la gauche. Après avoir cherché à soulever une province contre l'autre, il s'est lancé dans des personnalités. Il a attribué à ses adversaires des motifs qui, s'ils existaient réellement constitueraient une indignité. Il a prétendu que le chef de l'opposition, lorsqu'il nous a soumis son projet concernant les communications transcontinentales, avait été influencé par M. Osler, un directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui avait usé de son influence sur le chef de l'opposition pour l'engager à débarrasser cette compagnie d'une partie de son réseau qui ne rapporte pas de bénéfices. L'honorable député d'Annapolis n'a pas le droit de parler ainsi. M. Osler est connu et respecté d'un bout à l'autre du Canada. On ne pouvait insulter plus gravement les amis de M. Osler et tous ceux qui le connaissent—je crois qu'il est bien connu même des députés de la droite—que de dire qu'il s'était servi de son influence d'une manière quelconque, dans un but comme celui-là. Si l'honorable député (M. Wade) avait une bonne cause, quelle nécessité y avait-il de supposer de pareils motifs à des hommes dont la réputation est solidement établie non seulement dans cette Chambre, mais dans tout le pays ? Mon honorable ami a bien voulu aussi s'occuper de moi. Il paraîtrait que j'ai qualifié de hâbleries certaines prétentions qui auraient été émises dans cette Chambre. Dans ce cas-là, je m'en tiendrai à ce que j'ai dit. Je n'ai pas l'habitude de parler sans avoir de bonnes raisons.

M. CLARKE : L'expression était d'ailleurs parlementaire.

M. BROCK : Je le crois. Quand je me suis servi de cette expression, le ministre des Finances lisait le compte rendu d'une exploration du nord d'Ontario, et appelait ce document un rapport. Nous discutons en ce moment la construction d'un grand chemin de fer transcontinental allant de Moncton à la côte du Pacifique ; c'est une vaste entreprise et le ministre des Finances, après nous avoir donné cette citation, s'est mis à parler de ce territoire comme s'il avait été exploré et étudié et il en concluait qu'il était facile d'y construire, à un prix raisonnable, un chemin de fer comme celui que nous a décrit l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) : je crois même qu'il en fixait le coût entre $25,000 à $30,000 par mille. C'est cela que j'ai qualifié de hâblerie. Ceux qui sont allés dans cette partie nord d'Ontario n'y sont pas allés avec l'intention d'explorer le pays en vue d'y construire un chemin de fer qui devait le traverser de l'est à l'ouest et ils n'ont fait aucun rapport concernant un pareil trajet. Je suis même convaincu que si ce rapport existait, le gouvernement renoncerait à ce tracé et adopterait le plan du chef de l'opposition.

L'honorable député d'Annapolis a qualifié très sévèrement ma conduite dans cette circonstance, mais avec ces explications, je laisse la question entre les mains de la Chambre.

On a aussi parlé, au cours de ce débat, de loyauté et de déloyauté. Un homme peut faire acte de déloyauté sans cesser d'être un sujet loyal. Il peut être déloyal envers les meilleurs intérêts du Canada, sans manquer personnellement de loyauté. Nous avons été témoins de bien étranges conversions dans ce pays. Je suis assez âgé pour me rappeler certains discours très éloquents des chefs libéraux en faveur de la réciprocité absolue, mais, aujourd'hui, leur devise est celle-ci : il faut construire ce chemin immédiatement ; il n'y a pas de temps à perdre, car les Américains vont se jeter sur nous et interdire le transit en entrepôt. Que faisait donc le premier ministre lorsqu'il prêchait la réciprocité absolue ? Il demandait que toutes les richesses du Canada franchissent la frontière et que les produits des fabriques américaines fussent admises au Canada pour consacrer la ruine de toutes les industries canadiennes. La réciprocité absolue ne veut pas dire autre chose que cela et c'est ce système qu'il prêchait, sachant parfaitement ce qu'il faisait. Qu'il cesse donc de nous parler de déloyauté. Jamais politique déloyale n'a été proposée aux électeurs de ce pays, mais heureusement que les Canadiens comprenaient trop bien leurs intérêts pour l'adopter.

L'honorable député d'Annapolis a prétendu, entre autre chose, que la construction de ce chemin était absolument nécessaire, si le Canada veut rester ce qu'il est. Il a prétendu aussi que la Confédération canadienne comprend deux parties distinctes, séparées par une interception de mille milles. Le temps est passé où le lac Huron et le lac Supérieur pouvaient être considérés comme des obstacles infranchissables. Je prétends au contraire que ces lacs sont un lien de plus entre ces deux parties de la Confédération. Tous les jours nous sommes en communication avec l'ouest au moyen de ces mers intérieures, et ceux qui prétendent que ces nappes d'eau nous séparent de l'ouest font une grande erreur.

Je vous prie de m'excuser, M. l'Orateur, si mes remarques sont un peu décousues, car je n'ai pas eu l'entraînement nécessaire pour répondre comme il le conviendrait à un avocat aussi distingué que le député d'Annapolis. Il a laissé entendre que les canadiens de l'ouest pourraient être tentés d'unir leur sort à celui de la république voisine. Je ne crois pas cela. Il n'y a pas dans tout le Canada de sujets britanniques plus loyaux que

ceux du Nord-Ouest. Non seulement ils sont fidèles au Canada, mais, ce qui vaut mieux encore, ils sont fidèles à leurs propres intérêts.

Ils savent que tout le Canada est aussi lié à leur prospérité qu'ils le sont eux-mêmes. Ils n'auront aucune raison de se plaindre de notre conduite envers eux, et il est inutile pour les honorable membres de la droite de soulever des questions de ce genre afin d'étayer une mauvaise cause. Je crois avoir entendu quelqu'un qualifier cette proposition du gouvernement de projet hystérique dans lequel on s'est lancé sans y avoir convenablement réfléchi. Mais, M. l'Orateur, lorsque j'ai entendu lire le contrat, j'ai pu voir qu'il était inspiré et j'ai pu comprendre la sagesse de M. Hays qui a refusé de construire le chemin du gouvernement, ou de lui payer un loyer, du moins durant sept ans. Il a consenti, et je ne crois pas l'on ait eu besoin d'exercer une bien forte pression sur lui pour le faire consentir à construire un chemin partant de Winnipeg et allant vers l'ouest, et à accepter du gouvernement une garantie de $13,000 par mille. Je ne crois pas qu'il ait refusé de faire cela. Mais on a dit que le temps des subventions aux chemins de fer est passé. Cela est vrai. Le temps où l'on accordait des subventions à des voies ferrées traversant les parties riches et peuplées de ces provinces est passé. Si vous devez accorder de l'aide, ce devrait être pour ouvrir de nouvelles régions. Or, voyons quel a été le premier projet offert à ce pays—je crois que l'offre a été faite par l'entremise du journal le "Globe"—par la Compagnie du Grand Tronc ; l'honorable ministre des Finances s'est dressé sur la pointe des pieds et a dit à l'ancien Grand Tronc : Voyons ce que l'ancien Grand Tronc devait faire pour le pays. Il devait relier son réseau de North-Bay avec le Grand Ouest, ouvrant une région située au nord du lac Winnipeg et continuer de là jusqu'au Pacifique. L'honorable ministre de l'Intérieur était à la recherche d'autorités afin de démontrer quels étaient ceux qui préconisaient le Grand-Tronc-Pacifique, et il a lu le compte rendu de plusieurs entrevues, l'une avec mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke), et l'autre avec moi-même. M. Clarke peut se défendre lui-même. L'honorable ministre de l'Intérieur m'a cité comme ayant dit que j'étais enchanté de voir l'ancien Grand Tronc prolonger son réseau à travers l'ouest au nord du lac Winnipeg et jusqu'à la côte. Il a cité mon approbation de ce projet comme étant une approbation du projet actuel du gouvernement. Il est vrai qu'il a du retirer cela ; mais cela démontre son intention ; cela démontre ce qu'il voulait faire. Je serai peut-être obligé de citer encore l'honorable ministre de l'Intérieur et je regrette beaucoup qu'il ne soit pas ici.

Depuis de longs jours cette question est devant la Chambre et devant le pays. Nous avons maintenant deux projets devant la Chambre et devant le pays. Nous avons celui de l'honorable chef de l'opposition, un projet qu'il a, dit-on, développé dans l'espace de dix-huit jours. Eh bien! je considère qu'il a fait un bon travail durant ce laps de temps. Il a tout simplement ébauché un projet, et ce projet mérite l'approbation de tout homme d'affaires qui étudie la situation en tenant compte des conditions et des besoins du Canada. L'une des grandes nécessités du jour est de nous mettre en mesure de transporter le grain de l'ouest aussi loin vers l'est que nous pouvons le faire, en nous servant des voies fluviales canadiennes et des chemins de fer canadiens, jusqu'aux ports canadiens. Tel est le projet soumis au pays par la gauche, et remarquez bien que si le pays dépense son argent pour la réalisation de ce projet, ce sera l'Etat qui deviendra propriétaire de la route.

Nous n'attendrons pas huit ans, avant que d'en retirer des bénéfices. Nous ne serons pas obligés de payer les dépenses de ces chemins durant sept ou huit ans ; nous ne serons pas obligés de perdre notre intérêt durant ce temps. Dès le jour où l'arrangement sera conclu, et où ces voies ferrées seront livrées, elles paieront leurs propres dépenses. Il n'y a aucun doute à ce sujet. En ce qui concerne la ligne dont on a tant parlé, entre North-Bay et le Fort-William, sur laquelle un chemin de fer est actuellement exploité, on dit que ce tronçon de chemin a coûté $60,000 par mille. Le gouvernement actuel propose—puis-je dire d'établir une ligne parallèle ?—de construire une voie ferrée à 50 ou 100 milles au nord de cette ligne, voie ferrée qui lui coûtera également $60,000 par mille comme il pourra le constater. Alors, il y aura là deux voies ferrées dont chacune aura coûté $60,000 par mille. Les propriétaires du réseau du "Canadian Northern" veulent prolonger ce chemin de fer jusqu'à la partie est du Canada. S'ils font cela, il leur faudra construire un autre chemin au coût de $60,000 par mille ; et le Grand-Tronc-Pacifique ou l'ancien Grand Tronç, s'ils veulent aller dans cette région, devront aussi construire une voie ferrée dont le coût sera le même. De sorte que vous auriez quatre chemins de fer passant à travers cette région et tous ayant coûté à peu près la même somme d'argent. La proposition de l'honorable chef de l'opposition est de fusionner ces quatre voies ferrées, donnant à chacune d'elles le droit de parcours sur ce chemin et diminuant ainsi pour chacune les frais de traction. Me direz-vous que cela est impossible ? Les corporations de chemin de fer sont des corporations d'affaires. Lorsque la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a entrepris de construire une voie ferrée entre Toronto et Hamilton, comment a-t-elle été accueillie ? Elle a été accueillie par la Compagnie du Grand Tronc qui lui a dit : Ne pourrions-nous pas conclure un arrangement en vertu duquel nous pourrions vous épargner des dépenses tout en nous en épar-

gnant à nous-mêmes ? Et les Compagnies du Grand Tronc et du Pacifique Canadien, en vertu d'un arrangement amical, se sont toutes deux servies des voies du Grand Tronc entre Toronto et Hamilton sans la moindre difficulté. Et cependant, l'on prétend que le Pacifique Canadien ne peut faire un arrangement satisfaisant pour permettre à ces autres compagnies de passer sur sa ligne. Je crois que la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien pourrait ne pas être capable de le faire. L'intention du pays n'est pas de permettre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien de décider seule, comme le gouvernement permet à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de décider seule. L'intention du pays est de conclure l'arrangement proposé soit au moyen de l'expropriation, soit au moyen d'une convention équitable établissant les conditions. Il est tout autant de l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien de partager les dépenses de cette ligne entre les autres voies ferrées qu'il est de l'intérêt des autres chemins de fer d'obtenir le droit de parcours sur cette ligne ; et il est de l'intérêt du Canada que toutes ces voies ferrées soient contrôlées par l'Etat.

Il y a une question au sujet de la région entre Québec et Winnipeg que je considère comme étant digne d'être examinée un instant. Nous avons entendu citer des rapports au sujet de cette région. Je dois dire qu'il y a environ cinq ans j'ai eu l'honneur d'être nommé par le maire et la municipalité de la ville de Toronto, membre d'une commission chargée de faire une enquête sur les ressources de cette même région. M. Lyman Melville Jones, aujourd'hui sénateur, M. Herbert Mason, M. Robert Davies et M. George Gooderham en faisaient aussi partie. Nous sommes venus en cette Chambre et nous avons obtenu une charte en notre propre nom pour le compte de la ville de Toronto. Nous avons envoyé un parti d'explorateurs composé d'arpenteurs pour examiner ce pays. Avez-vous entendu dire depuis qu'un chemin de fer ait été construit par la riche ville de Toronto ? Quelques-uns de nos amis appellent Toronto "Hog town"; si c'eût été un si grand avantage pour nous que d'ouvrir cette région, s'il y avait là une si magnifique zone d'argile, s'il y avait là autant de richesses en fait de mines et de ressources forestières, pourquoi la ville de Toronto n'y a-t-elle pas fait construire un chemin de fer ? Je crois que le temps viendra où il sera construit sur une certaine distance ; mais ce ne sera qu'un chemin de fer de colonisation. C'est la seule manière dont vous puissiez coloniser cette région—il vous faut vous diriger vers les endroits fertiles. Il est inutile de construire un chemin de fer de 1,800 milles de longueur et de clopiner ça et là à travers cette région à la recherche de ses endroits fertiles. Vous ne pouvez pas même établir la situation de vos stations dans ses fondrières. Je sais comment l'on traite tout homme qui veut dire la simple vérité au sujet de cette région. L'un des plus mauvais services que vous puissiez lui rendre est de tromper les gens à son égard. Un grand nombre de gens qui sont allés dans le nord d'Ontario pour s'y établir en sont revenus. Je ne dis pas qu'ils sont revenus des meilleures parties de cette région. Ils peuvent avoir été déçus et s'être procuré de mauvaises terres ; mais ils sont revenus et ont fait de bien tristes récits au sujet de l'hiver qu'ils ont passé dans le nord d'Ontario. Je crois qu'il y a de très bonnes terres à l'ouest du lac Saint-Jean ; mais le chemin projeté ne va pas à 100 ni a 150 milles de ces terres. Remarquez bien que cela se trouve au nord du faîte de partage ; et j'ai été un peu surpris d'entendre l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) lui-même, dire ce matin que cela se trouve dans la région arctique. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) s'y connaît en fait de bois et de cantons de bois. Il sait quel soin mettent les gens à examiner les cantons de bois. Est-ce que l'honorable député placerait $100,000 sur un canton de bois de cette région sur la foi des renseignements que le très honorable premier ministre a jugé suffisants pour justifier la construction de ce chemin de fer de 1,800 milles ? En supposant qu'il y aurait là des cantons de bois, enverrait-il $100,000 pour acheter un canton de bois sans enquête préalable ? Changerait-il d'avis en se rendant d'une Chambre à l'autre, au sujet des cantons de bois comme il l'a fait au sujet de ce projet, lorsqu'il a été subitement converti, d'adversaire qu'il était, en chaud partisan du projet ?

M. CHARLTON : Je serai heureux de répondre à l'honorable député. Il me demande si je consentirais sans examen préalable à placer $100,000 sur un canton de bois dans ce pays à travers lequel ce chemin droit passer. Je réponds, non. Mais je suis convaincu, d'après les renseignements que je possède, que ce chemin ouvrira un grand nombre de cantons de bois valant plus de $100,000 et dès que ce chemin de fer sera établi et que sa construction sera quelque peu avancée j'airai y acheter des terres à bois.

M. BROCK : L'honorable député consent très volontiers à ce que le pays dépense $50,000,000, $60,000,000 ou $70,000,000 sur la foi de renseignements qui lui paraissent à lui-même insuffisants pour qu'il se décide à acheter un canton de bois. Il n'y a aucun doute à ce sujet. L'honorable député de Renfrew-nord (M. Mackie) a aussi appuyé ce projet. Il a voyagé à travers cette région, il en a visité un grand nombre de parties, mais pas en qualité de constructeur de voies ferrées, pas dans le but de constater si nous pourrions y avoir ces rampes magnifiques sans lesquelles l'honorable député de Norfolk-nord nous a dit que le chemin n'aurait aucune valeur. Vingt-et-un pieds au

mille ou 4-10 de 1 pour cent, telle est, je crois, l'idée qu'il se fait de ces rampes. A moins de pouvoir avoir ces rampes, à moins que ce ne soit un chemin de première classe, à moins qu'il ne puisse transporter 2,000 tonnes par train, le chemin ne devait être bon à rien. Sur ma responsabilité comme membre du parlement, et comme homme qui a gagné tout ce qu'il possède au monde dans cette province et dans le Canada, je dis que jamais pire projet n'a été imaginé. On l'a qualifié de projet insensé. Je n'ai pas le droit d'imputer à qui que ce soit des motifs inavouables et je n'ai pas l'intention de le faire, mais je dirai que si c'est là un bon projet, je suis fortement en faveur de la possession du chemin par l'Etat. C'est l'argent du gouvernement qui construira ce chemin entre Moncton et Winnipeg. Le gouvernement construit ce chemin à travers une région au sujet de laquelle nous n'avons que très peu de renseignements. Lorsque l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) dit que l'on peut trouver dans cette région des rampes comme celles que l'honorable député de Norfolk-nord considère comme absolument indispensables, il dit que l'on peut trouver là des rampes qu'aucun ingénieur n'a pu y découvrir. Les ingénieurs pourront découvrir ces rampes, mais s'ils les découvrent, comme mon honorable ami de Pictou (M. Bell) l'a dit, il leur faudra parcourir vingt milles pour traverser une distance de trois milles. Mais je n'ai pas encore fini au sujet de cette région du Nord-Ouest. J'ai ici un rapport fait par un gentleman au sujet de la qualité de cette région. Il dit qu'elle a 400 milles de longueur. Cela fait une assez jolie distance à traverser pour un chemin de fer. Puis il dit :

Puis nous avons les sections 10, 11 et 12, à l'autre bout de la ligne, qui ne constituent pas ce que l'on peut appeler une région agricole. Les derniers 300 milles ou probablement 400 milles de la ligne se trouvent dans une région que l'on ne saurait avec raison décrire comme pouvant offrir beaucoup d'avantages au point de vue agricole. Il y a ça et là des pièces de bonnes terres le long des cours d'eau, mais elles ne sont pas très grandes.

Ce ne sont pas là les paroles d'un adversaire du gouvernement. Ce n'est pas l'opinion d'un homme qui est considéré comme mal disposé envers le gouvernement. C'est une déclaration faite par l'honorable ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton). Je ne crois pas que le très honorable premier ministre puisse avoir examiné cette question avant que de la lancer devant le public. Le gouvernement a débuté au commencement de l'année par une autre proposition que le premier ministre n'a pas soumise à la hâte, mais après mûre délibération. Il a débuté par un projet ayant pour but la solution du grand problème du transport par terre et par eau. Il devait nommer une commission d'experts chargée de recueillir des témoignages. Il n'était pas question alors de construire immédiatement ce chemin de fer. Il n'était pas question du privilège de transit ; on devait prendre le temps de délibérer et de faire rapport. Où en est cette commission? Où en est maintenant le gouvernement? Assurément il n'a pas nommé des hommes qui ne lui inspirent aucune confiance. Ne devons-nous pas supposer qu'il a nommé des hommes en qui il a pleine confiance? J'en connais deux et j'ai moi-même pleine confiance en eux. Je crois qu'ils feront ce qui est juste et honnête. Je voudrais voir ces trois hommes faire une enquête sur ce projet entre Moncton et Winnipeg et soumettre un rapport à cette Chambre. Je sais qu'ils ne feront pas un rapport favorable à moins que le projet ne soit bon. Nous devrions avoir leur enquête et leur rapport avant de nous engager en ce qui concerne ce projet. Que le gouvernement se hâte lentement, et qu'il ait confiance en sa propre commission. L'opposition ne demande pas à être représentée dans cette commission. Le très honorable premier ministre doit montrer qu'il a confiance en ses propres commissaires ; autrement, comment veut-il que le pays ait confiance en eux, et en lui? Que ce projet soit soumis à cette commission ; que les commissaires recueillent la preuve et fassent rapport, et que le très honorable ministre, si cela est nécessaire, convoque une session supplémentaire pour recevoir et étudier ce rapport. Que le gouvernement mette en abondance de l'argent à leur disposition pour les études de lignes et que les commissaires constatent si nous pouvons construire dans cette région un chemin semblable à celui que l'honorable député de Norfolk-nord prétend qu'il nous faut construire, et dans le cas contraire, que le projet soit abandonné.

M. CHARLTON : Supposons que, dans l'intervalle, avant un mois peut-être, nous constations que nous pouvons avoir précisément la ligne qu'il nous faut, avec des rampes de 4-10 de 1 pour 100 ?

M. BROCK : On nous dit que ce projet est très intelligible ; et pour démontrer jusqu'à quel point il est intelligible, le gouvernement a déposé une carte sur le bureau. Cette carte a été produite pour démontrer que le plan est praticable, mais je défie qui que ce soit de rien comprendre dans cette carte. Je crois que la grande difficulté au sujet de cette affaire est que notre respecté premier ministre n'y a peut-être pas apporté toute l'attention qu'il aurait dû y apporter. Les difficultés dans le cabinet et les querelles au conseil l'ont probablement pressé d'en finir. Je ne veux pas dire qu'il l'ait fait pour se débarrasser de quelques-uns de ses ministres, mais qu'il a été induit à agir précipitamment et à faire un acte mal concerté par suite des dissensions qu'il voyait éclater autour le lui. Et je crois qu'il vivra pour regretter amèrement ce qu'il a fait. Nous avons vu certains membres de la droite décrier avec violence des membres très éminents de cette Chambre qui siègent à droite et ils sont allés jusqu'à imputer à ces députés des motifs

inavouables ; des députés qui pendant des années ont applaudi l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et qui maintenant trouvent à redire parce que les membres de la gauche, après avoir gardé le silence durant des années, applaudissent aujourd'hui cet honorable député. Nous l'avons applaudit et le pays l'applaudit pour l'attitude qu'il a prise. Mais ceux qu'il a, dans bien des cas, presque faits ce qu'ils sont, ont bien mauvaise grâce de parler de lui comme ils l'ont fait. Je ne puis me dispenser de parler particulièrement d'un honorable député. Il est entré dans cette Chambre avec beaucoup d'ostentation et l'on en parlait comme d'une acquisition pour cette Chambre. On avait vanté d'avance son érudition et l'on nous avait fait espérer de grandes choses de sa part. Je veux parler de l'honorable député de Hants (M. Russell). Cet honorable député s'est efforcé de déprécier l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'honorable député devrait savoir qu'il ne fait aucun bien à la droite en cherchant à déprécier un homme qui a agi de concert avec elle pendant tant d'années. Supposons qu'un marchand ait à son emploi un homme qui, après vingt ans de services se décide à effectuer un changement, est-ce que ce marchand se grandirait dans l'estime des autres en cherchant à déprécier un homme qui l'aurait servi pendant si longtemps ? Après l'avoir approuvé pendant vingt ans, est-ce qu'il s'attirerait l'approbation des autres en prétendant que cet homme est indigne de dénouer les cordons de ses chaussures ? On n'exigeait rien de tel de la part de l'honorable député de Hants. Nous n'imputons pas aux autres des motifs inavouables, mais nous veillerons et nous verrons quels seront les résultats.

Je désire attirer l'attention sur une autre question relative à cette nouvelle commission. Il est juste de le faire afin que nous puissions savoir où nous en sommes. L'un des membres de cette commission s'est fortement prononcé en faveur du projet du premier ministre maintenant soumis à la Chambre. J'ignore s'il aurait été nommé au cas où il s'y serait opposé. Si la commission veut faire une enquête et promettre de faire un rapport sur les mérites des deux projets, nonobstant ce qui a été fait, nous, les membres de la gauche, sommes disposés à nous en rapporter à cette commission et à lui confier les intérêts du pays. Je crois que, dans les conditions actuelles, ce sera un signe évident de faiblesse, ou d'obstination, qui est souvent la même chose que la faiblesse, si cette offre est refusée. Mais si elle n'est pas acceptée, je crois qu'il est du devoir du premier ministre, dès qu'il aura pu terminer l'expédition des affaires de cette Chambre, de nous donner l'appel au peuple. Nous sommes prêts pour cela. Nous sommes prêts à aller devant le pays et à laisser le peuple choisir entre les deux projets qui lui seront soumis. On fait maintenant des efforts pour démontrer que l'opinion publique a exprimé son approbation du projet du gouvernement. Le ministre de l'Intérieur a démontré que certaines résolutions ont été adoptées par des chambres de commerce, ou plutôt par des conseils de chambres de commerce. J'ai été membre d'un conseil de chambre de commerce durant vingt ou trente ans, et je sais que des choses très extraordinaires ont été adoptées par ce conseil. Il suffit d'avoir un ami ou deux, de l'avertir de se rendre au conseil, et ce que vous pouvez faire adopter est quelque chose de merveilleux. Naturellement, il vous faut avoir bien soin de proposer l'affaire en l'absence de ceux qui y sont opposés. Quelqu'un a dit qu'il pouvait faire signer des pétitions demandant à faire pendre la grand'mère des signataires. De même, vous pouvez vous arranger de façon à faire approuver presque n'importe quoi par les conseils des chambres de commerce. Il est probable que ceux qui ont adopté ces résolutions n'avaient pas ces deux projets devant eux. Et comme d'autres, dans la candeur de leur âme, peut-être qu'ils ont ajouté foi jusqu'à un certain point, à la déclaration du premier ministre à l'effet qu'il avait des montagnes de renseignements au sujet de la région que ce chemin devra traverser. Ils ont supposé, non qu'il avait lu quelques vieux rapports, mais qu'il avait quelque chose de raisonnable en fait de renseignements précis pour démontrer que nous pouvons construire une voie ferrée à travers cette région. Il est inutile de nous dire que les carottes et les choux croissent jusqu'à un certain point dans cette région du nord, ou que l'avoine y mûrit en certains endroits. La proposition est de construire un chemin de fer et un chemin de fer tel que celui qui a été décrit par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), qui a parlé avec autorité en ce qui concerne le genre de chemin requis. Il faut nous raconter autre chose que le fait que l'on peut cultiver des choux dans cette région avant que de convaincre le peuple du Canada qu'il doit construire ce chemin.

Je dois terminer ces remarques un peu décousues. Je voudrais qu'elles eussent été plus fortes ; je voudrais qu'elles eussent été assez éloquentes pour faire impression sur l'esprit des honorables membres de la droite. Je dois me contenter de faire ce que je puis, mais je crois pouvoir dire avec raison que ce que j'ai dit n'a pas été dit dans le but de produire un effet politique ni dans le but de favoriser un parti politique ou une province ou région quelconque. Nous avons eu un peu trop de cela depuis le commencement du présent débat. J'étais dans la salle du comité lorsque ce chemin entre Moncton et Québec a été imposé à M. Hays et je faisais partie du comité. L'honorable député de Cumberland (M. Logan) a fait un appel très éloquent et il a fait savoir assez vertement au gouvernement que ce chemin devait faire partie du projet. C'est ainsi que nous avons dû aller à Monc-

ton. En premier lieu, M. Hays ne voulait pas même construire le chemin de North-Bay à Québec. Le fait que M. Hays a accepté ces propositions l'une après l'autre éveille naturellement le soupçon qu'il travaillait à faire accepter quelque chose qui le mettrait passablement en sûreté. Et je crois qu'en analysant le contrat avec soin, en cette Chambre, on arrivera à démontrer comment M. Hays pourra s'échapper et laisser le gouvernement dans la nasse. Naturellement, je ne veux pas opposer mon opinion à celle des avocats habiles qui ont parlé. Mais on a demandé des opinions et je crois qu'elles ont été données par des avocats assez habiles qui ont expliqué comment cela pourrait se faire. Je ne veux pas, M. l'Orateur, vous laisser sous l'impression que j'essaie le moins du monde à expliquer le projet du chef de l'opposition. Cet honorable député et d'autres honorables députés qui savent mieux que moi comment les affaires s'arrangent en ce qui concerne les questions de droit qui peuvent être soulevées, soumettront la question dans tous ses détails à vous et à la Chambre. Mais ce projet me paraît praticable. Comme je l'ai dit, les chemins sont maintenant exploités, et dès que le gouvernement en prendra livraison, ils deviendront une entreprise profitable. Nous ne serons pas obligés d'exploiter ces chemins durant sept ans et de dépenser notre argent durant ce laps de temps sans en retirer le moindre bénéfice. En conséquence, de propos délibéré, et avec les meilleurs renseignements en ma possession, je donne la préférence au projet qui a été proposé par la gauche plutôt qu'au projet très extraordinaire que le gouvernement veut imposer à la Chambre.

M. A. MALOUIN (Québec-centre) (Texte) : M. l'Orateur, en prenant le parole, je n'ai pas l'intention de faire un long discours sur la question qui a été l'objet de ce débat depuis un assez grand nombre de jours. Je désire seulement offrir quelques observations et donner les raisons qui m'engagent à appuyer la politique de chemin de fer soumise à cette Chambre par le gouvernement.

La question de la construction d'un chemin de fer transcontinental qui est maintenant soumise à nos délibérations en est une qui a été étudiée avec soin et qui, je crois, mérite d'être adoptée. Je dois dire tout d'abord que le projet du gouvernement en est un qui, dès le début, a été approuvé par tout le pays. Tout le monde se rappelle que dans les mois d'octobre et novembre derniers, lorsque le Grand-Tronc-Pacifique lança l'idée de s'organiser en compagnie et de construire une voie ferrée jusqu'à l'océan Pacifique, la presse du pays tout entière, en annonçant cette nouvelle, ajouta que ce projet devait être accueilli comme une entreprise absolument nécessaire et qui rendrait les plus grands services au Canada. Il existait cependant alors deux compagnies qui demandaient au gouvernement de l'aide pour exécuter une pareille entreprise. Lorsque ce projet d'un transcontinental fut émis, tout le monde admit que l'idée était excellente et devait être réalisée. Tout le monde reconnut qu'avant longtemps nous aurions une autre voie ferrée traversant le continent.

Plus tard, la session actuelle commença, et la Compagnie projetée du Grand-Tronc-Pacifique se présenta devant le parlement et demanda une charte l'autorisant à exécuter ce projet. La question fut donc soumise à cette Chambre et plus tard au comité des chemins de fer.

Au début, lorsque le projet fut communiqué au public, on ne devait se rendre qu'à North-Bay, c'est-à-dire que le chemin de fer projeté devait s'étendre de North-Bay à la côte du Pacifique. Plus tard, le tracé fut changé, et cela, pour satisfaire aux désirs des provinces maritimes et de la province de Québec.

Lorsque la question fut soumise au comité des chemins de fer, le promoteur, M. McCarthy, a cru de son devoir de proposer un amendement par lequel le chemin projeté se rendrait directement à Québec, et de Québec dans les provinces maritimes. Cet amendement fut voté. Par ce changement, le chemin projeté devait être construit entièrement sur le territoire canadien, bénéficiant par là même à toutes les provinces du Canada.

Dans le temps, ce projet fut accueilli avec plaisir, non seulement par la députation libérale, mais même par la députation conservatrice.

Tout le monde se rappelle la lutte qui eut lieu sur ce projet de loi devant le comité, lutte qui dura trois longues semaines. Je me rappelle que ceux qui étaient les plus actifs pour obtenir l'exécution du projet, qui, finalement a été accepté, et que l'on désigne maintenant sous le nom de transcontinental, étaient des députés de l'opposition, et parmi ceux-là, se trouvait l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) qui fit une lutte très persistante en faveur de cette entreprise. Je me rappelle que devant le comité, le député de Montmorency, croyant que la motion faite par le député de Simcoe-nord (M. McCarthy) n'avait tout simplement pour but que de tromper ceux qui désiraient le prolongement de cette voie ferrée vers l'est, insistait pour que les différentes sections du chemin projeté fussent construites simultanément.

Tout le monde se rappelle que le député d'Annapolis (M. Wade), a présenté une motion qu'on a appelée, depuis, la motion Wade. Cet honorable député, ainsi que les autres représentants des provinces maritimes, croyaient, dans le temps, qu'on voulait les tromper dans leurs espérances, et il proposa sa fameuse motion.

Comme je l'ai dit il y a un instant, l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) avait fait une motion par laquelle il

demandait que le chemin de fer transcontinental en question partît de Winnipeg pour se rendre à Québec et de Québec à Moncton. Et afin d'assurer la construction de cette partie du chemin de fer, M. Wade proposa la motion suivante :

Pourvu toutefois que la construction des sections de Québec et à l'est de Québec soient commencés à ou près de Québec et construites simultanément à l'est et à l'ouest et soient mises en opération en même temps, et aucune desdites sections ne sera mise en opération l'une sans l'autre.

Comme on le voit, le désir de l'honorable député d'Annapolis était que les sections de Québec et de Moncton fussent construites en même temps.

Au cours de la discussion l'honorable ministre des Finances observa que ce n'était pas l'habitude d'imposer de ces conditions dans l'octroi des chartes privées. Et il ajouta que le gouvernement, dans le cas où il se déciderait d'aider à la construction du chemin, soit d'une manière, soit d'une autre, verrait à imposer les conditions qui en assureraient la construction.

L'honorable député d'Annapolis se rendit à la demande du ministre des Finances et voulut retirer sa motion, ainsi que ce dernier le lui avait suggéré ; mais l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) qui se proclamait le champion des intérêts de Québec, déclara qu'il s'opposait à ce que la motion fût retirée et le vote fut pris. Le député de Montmorency, de même que le député de Laval et de Nicolet votèrent en faveur de la motion Wade. Par ce vote ils ont donc sanctionné le principe que le chemin de fer devait être construit, non seulement jusqu'à Québec, mais jusqu'à Moncton. Quant à nous, députés de la province de Québec nous avons voté contre cette motion pour la raison que nous ne voulions pas imposer à la compagnie des obligations onéreuses avant qu'elle reçût de l'aide du gouvernement. Nous disions : lorsque le gouvernement se décidera à aider la compagnie il sera temps alors de lui imposer des conditions ; mais jusque-là nous voulons la laisser entièrement libre. Les honorables député de Montmorency, Laval et Nicolet, disaient : au contraire, il faut lui imposer une obligation et la lier tout de suite. Ces messieurs posaient en principe que l'on devait construire la ligne immédiatement et imposer une obligation excessivement onéreuse à cette compagnie ; obligation que l'on n'impose généralement à aucune compagnie. Mais la presse conservatrice de la province de Québec a fait tout en son pouvoir pour faire comprendre que le projet en question était d'un intérêt vital à toute la province, et elle a, en même temps, condamné les députés du district de Québec parce qu'ils n'avaient pas voté en faveur de la motion Wade.

On a cité devant cette Chambre, depuis que ce débat est commencé, l'opinion des journaux d'Ontario et des différentes parties du pays, pour établir quel était le sentiment public dans ces différents endroits. On me permettra de citer à mon tour quelques extraits de " L'Evénement ", de Québec, pour montrer quel était le sentiment des journaux de Québec à cette date-là. Mais avant de citer ces extraits je dois déclarer que " L'Evénement " est l'organe en chef du parti conservateur de Québec.

" L'Evénement " est un journal aussi important au point de vue conservateur pour le district de Québec que l'est le " Mail " and Empire " pour Ontario. Je dois ajouter que ce journal appartient au sénateur Landry et à M. L. P. Pelletier, celui-là même qui, récemment, a été choisi comme organisateur des forces conservatrices dans la province de Québec. Voyons quel sentiment ce journal a exprimé à propos du bill du Grand-Tronc-Pacifique, parce qu'il ne faut pas oublier que le projet soumis au comité des chemins de fer est identique à celui que le gouvernement a mis devant cette Chambre et que nous discutons en ce moment. Il ne faut pas oublier non plus qu'il était absolument compris par toute la députation que le gouvernement devait accorder de l'aide à cette entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Ceci dit, voyons, M. l'Orateur, ce qui s'est passé. La motion Wade venait d'être renvoyée par le comité. Immédiatement, le journal en question, c'est-à-dire " L'Evénement ", en date du 6 juin, publiait l'article suivant intitulé : " Où sont nos députés ? "

Nous attirons la sérieuse attention de nos lecteurs sur le rapport de la séance d'hier au au comité des chemins de fer.

Où sont nos députés ?

Encore une fois, où sont-ils ?

M. Casgrain a fait une belle et courageuse bataille, mais qui l'a appuyé ? Aucun autre nom de Québec n'est mentionné.

Il est évident que le Grand-Tronc-Pacifique a l'intention de nous jouer.

Pourquoi refuserait-il les amendements qui sont de nature à protéger les ports canadiens, s'il avait réellement le désir de construire une ligne nationale ?

Sir Wilfrid Laurier disait, l'autre jour, que les grandes compagnies évitent facilement les obligations législatives.

Raison de plus pour les rendre plus fortes et exiger des garanties additionnelles.

Québec sera mis de côté encore une fois, si l'on exige pas la construction simultanée de Québec à l'est et à l'ouest.

C'est le but de l'amendement Wade et nous remercions M. Casgrain de l'énergique appui qu'il lui a donné. Le député de Montmorency a déclaré que si le comité n'adopte pas cet amendement, il le soumettra de nouveau à la Chambre.

Nous voyons avec plaisir la courageuse attitude des représentants des provinces maritimes qui, sans distinction de partis, exigent la reconnaissance de leurs droits. Leur intérêt est le nôtre. Quelle force ils auraient tous ensemble, si la représentation du district de Québec s'unissait à eux. Nous avons vingt députés et M. Casgrain est seul à lutter pour nous !

Voilà ce que disait " L'Evénement ", l'organe en chef du parti conservateur dans le district de Québec. Quant à nous, nous croyons qu'il n'était pas opportun d'imposer des conditions trop onéreuses à la compagnie avant que le gouvernement eût décidé dans quelle mesure il l'aiderait. Mais, je vous le demande, M. l'Orateur, ceux qui acceptaient la motion Wade comme l'honorable député de Montmorency, n'acceptaient-ils pas en même temps et sans restriction le principe et la base même du projet maintenant soumis à cette Chambre? Cela est évident.

Dans le même numéro de ce journal, le correspondant d'Ottawa, qui n'était autre que le député de Montmorency lui-même ou le sénateur Landry, écrivait ce qui suit :

Depuis la dernière séance du comité, les représentants du Grand Tronc ont rencontré un certain nombre de membres des provinces maritimes et ont consenti à la construction de la ligne depuis Québec à Moncton et de là par l'Intercolonial à Saint-Jean et Halifax.

Mais cela n'a pas satisfait les autres députés de l'est et M. Wade a proposé un amendement à l'effet d'obliger la compagnie à construire sa ligne de Québec à Moncton et de Québec au Manitoba simultanément.

M. Casgrain a fait une revue de l'histoire du Grand-Tronc-Pacifique et a démontré que la compagnie se proposait de sortir du Canada et de faire de Portland son port d'hiver. Ce n'est qu'après une vive agitation dans Québec que le tracé fut modifié de North-Bay au lac Nipigon et de là jusqu'à Québec. Ce dernier chainon passait à travers un pays impossible et il n'a pas cru que la compagnie était sérieuse, même en construisant la ligne à l'est de Québec. Il est en possession d'informations qui démontrent que les populations de l'est seront trompées. Le Canada ne devrait pas voter un dollar avant que la compagnie donne des garanties indiscutables de sa bonne foi. M. Casgrain ajoute que si le comité n'adopte pas l'amendement de M. Wade, il va présenter une motion de même nature à la Chambre des communes, afin d'avoir un vote sur cette question.

Voilà, M. l'Orateur, ce que le député de Montmorency ou le sénateur Landry écrivait à " L'Evénement " à titre de correspondant de ce journal.

Pour exécuter sa promesse, l'honorable député de Montmorency donna immédiatement, je veux dire le même jour, avis qu'il proposerait, lorsque le bill du Grand Tronc serait appelé devant cette Chambre à subir sa troisième lecture, la proposition suivante:

Pourvu que si la compagnie reçoit du gouvernement du Canada quelque aide soit sous forme de subventions, deniers, octrois de terres, garantie, prêts ou de toute autre manière, les travaux de construction sur la division de Québec soient commencés en même temps que sur les divisions de Woodland ou des prairies et qu'ils soient aussi complétés et mis en opération en même temps, et avant que la compagnie n'exerce aucuns des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 33 du présent acte au sujet " du louage et des pouvoirs de circulation sur d'autres chemins de fer."

Comme on le voit, l'honorable député de Montmorency tenait énormément à la construction de cette partie du chemin. Il menaçait de présenter une motion qui forcerait la compagnie à construire simultanément la section de Québec et celles de Woodland et des prairies.

La campagne que " L'Evénement " a faite dans le temps, servira, j'ose le croire, dans la lutte qui sera engagée plus tard, lorsque les élections auront lieu—j'ignore à quelle date—mais à tout événement, examinons les déclarations faites par ce journal, au nom de son parti.

Le 4 juin " L'Evénement " disait ceci :

ILS SONT CONTRE NOUS.

Nous posions, hier, la question : " Où sont nos députés ? " La réponse nous est venue, hier, après-midi.

ILS SONT CONTRE NOUS.

M. Casgrain a été ferme jusqu'à la fin. Il a tenu sa parole. Il a exigé le vote sur l'amendement Wade obligeant le Grand Tronc à construire de Québec à l'ouest et de Québec à l'est en même temps qu'ailleurs, et trois députés seulement du district de Québec ont voté avec lui.

Voici le vote en ce qui regarde de province de Québec :

POUR LES DROITS DE QUEBEC.

Casgrain, Pope, Morin, Talbot, Bickerdike, Fortier, McIntosh et Léonard.

Tous les députés, M. l'Orateur, étaient d'opinion, ainsi que " L'Evénement ", que le projet du Grand Tronc était le seul valable pour la province de Québec, et que sans lui, la province devait rester dans l'ombre et cesser de progresser. Et après avoir indiqué quels étaient ceux qui avaient voté contre la motion Wade, au nombre desquels je me trouvais. " L'Evénement " ajoute :

Gardons bien dans notre mémoire tous ces noms.

Nous disons les droits de Québec et nous avons raison.

Qui s'est donné la peine de démontrer que le tracé qui passe par Québec n'est pas le meilleur au point de vue de l'intérêt général du pays ? Personne. Si l'on veut une voie nationale qui favorise les ports canadiens, hiver comme été, la route de Québec s'impose. Verbalement, le Grand Tronc consent à ce tracé. Mais M. Laurier nous a averti que les grandes compagnies se dédisent facilement de leurs obligations. C'est pour prévenir cette déception que l'on voulait lier le Grand Tronc aussi fortement que possible. Et nos députés n'ont pas même eu le cœur de sauvegarder nos intérêts.

A cette date, nous manquions de cœur parce que nous ne voulions pas voter pour la motion Wade ; mais, si ces messieurs en ont un, ils devront maintenant voter pour le projet du gouvernement, puisque ce projet est celui-là même qui avait été soumis au comité des chemins de fer.

" L'Evénement " revient à la charge le 9 juin. Mais l'honorable député de Montmorency, croyant que ce journal n'en faisait pas assez pour soutenir la position qu'il avait prise se décida d'écrire lui-même un article au " Journal " de Montréal. Dans cet article il se déclara favorable au pro-

jet et condamna sévèrement les députés de la province de Québec qui n'ont pas voté pour soutenir la motion Wade. Le temps s'est écoulé depuis et l'honorable député de Montmorency est disparu pour quelques mois de la scène politique.

Avant d'aller plus loin, je dois dire que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), qui prend toujours une part si active aux débats de cette Chambre, lors de la discussion en comité dont il vient d'être question, n'était pas resté inactif, il avait suivi de près le débat qui se faisait sur le bill et avait voté contre la motion Wade, parce qu'il prétendait qu'elle n'était pas suffisamment étendue ; elle ne comprenait que la section de Québec et de Moncton. Après le vote sur la motion, l'honorable député proposa à son tour l'amendement suivant :

La compagnie devra bâtir simultanément toutes les sections à l'est de Winnipeg, jusqu'à ce qu'elles soient toutes construites.

C'est-à-dire que l'honorable député de Grey-est a, lui aussi, approuvé le projet que nous discutons en proposant la résolution par laquelle il demandait que toutes les sections à l'est de Winnipeg, fussent bâties simultanément. Comment se fait-il donc aujourd'hui qu'il trouve si mauvais le projet soumis par le gouvernement, par lequel celui-ci s'engage à construire exactement la ligne qui était indiquée dans le projet de loi conformément à la motion McCarthy. La seule différence qui existait entre nous alors, c'est que nous ne croyions pas juste d'imposer à la Compagnie du Grand Tronc l'obligation impérative de bâtir simultanément les diverses sections de la partie s'étendant de Winnipeg à Moncton, mais nous ne nous opposions pas à l'exécution de ces travaux.

Pressé de toutes parts par des résolutions adoptées par les bureaux de commerce de toutes les villes du Canada, le gouvernement a décidé de construire lui-même ce chemin de fer. Le gouvernement se trouvait en face de trois projets différents.

Il y avait le projet lancé par le Grand Tronc-Pacifique. Il y en avait un autre connu sous le nom de Trans-Canada. Puis, il y avait aussi le Canadian-Northern.

Après avoir mûri ces divers projets, le gouvernement a cru, et en cela je suis d'avis qu'il a eu raison, que le projet émis par le Grand-Tronc-Pacifique était le plus acceptable de tous et que cette compagnie était celle qui offrirait le plus de garantie au pays quant à ce qui regarde la construction et l'exploitation de ce chemin de fer.

Mais il est un point ou deux sur lesquels a porté la discussion devant le comité des chemins de fer, discussion qui s'est prolongée à perte de vue pour ainsi dire. Le Grand-Tronc-Pacifique devait-il construire la ligne depuis Winnipeg jusqu'à Moncton ? Cette question se dressait devant le public et il fallait la résoudre. Le gouvernement a cru qu'il était dans l'intérêt public que cette partie de la ligne fût construite aux frais du pays afin d'en faire une voie ferrée commune à tous les chemins de fer (a common highway). Je crois que ça été une décision de sage administration et que tous ceux qui sont désireux de voir la réussite de ce projet l'ont accueilli avec bonheur. Tous les amis du projet sont heureux de voir que le gouvernement a pris ces travaux à sa charge.

Maintenant, comment a été accueillie la proposition du gouvernement ? On a cru d'abord que tout le monde serait content, que le parti conservateur accueillerait cette proposition comme un bienfait public et qu'il la considérerait comme la meilleure qu'il fût possible de faire. On se trompait, parce qu'au-dessus de l'intérêt public, il y a quelque chose qui prime dans l'esprit des conservateurs, c'est l'esprit de parti, c'est l'intérêt du parti. Or, l'esprit de parti a dû primer et engager ces messieurs à repousser le projet le plus sage qui ait jamais été soumis à ce parlement. Ces messieurs combattent aujourd'hui un projet qu'ils déclaraient eux-mêmes être essentiellement national, mais surtout et avant tout dans l'intérêt bien compris de la province de Québec. "L'Evénement" que j'ai cité tout à l'heure, combat ce projet, et accueille celui suggéré par l'honorable chef de l'opposition. Voilà la conduite de ces messieurs. Quoi qu'il en soit, je suis convaincu que dans leur âme et conscience, ils ne peuvent approuver le projet du chef de l'opposition.

Maintenant, M. l'Orateur, on a parlé aussi du Trans-Canada; on a dit que c'était un chemin qui aurait réalisé les espérances de la province de Québec. J'admets, bien volontiers, que ce chemin était destiné à faire un bien considérable dans notre district; mais je crois que le chemin actuellement projeté lui sera supérieur parce que au lieu d'aller aboutir à Roberval il viendra à Québec. Plus tard, un embranchement sera fait de Roberval au Lac Abitibi, et ainsi tous les désirs, toutes les aspirations seront réalisées.

L'honorable député de Jacques-Cartier, M. Monk, le chef reconnu de l'opposition dans la province de Québec, s'est opposé au projet du gouvernement. Il a prétendu que ce n'était pas un chemin de colonisation, et que, à l'heure qu'il est, il était préférable d'avoir un chemin de colonisation; ce serait plus utile, dit-il. Eh bien! les raisons données par ce monsieur ne valent pas grand-chose; parce qu'il est clair que si nous avons un chemin de fer transcontinental, ce chemin ouvrira à la colonisation le nord des provinces de Québec et d'Ontario et qu'il sera bien facile de construire des embranchements qui viendront se souder à la ligne principale. Au reste c'est justement la réponse qui lui a été donnée par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) dans son discours l'autre jour: l'honorable ministre a dit en substance: nous ne sommes pas opposés à la construction de chemins de fer de colonisation. Il a indiqué, pour exemple, sa province de Manitoba où les chemins de fer de colonisa-

tion sont en grand nombre; chemins qui se rencontrent à dix ou douze milles de distance les uns des autres. Quand vous viendrez devant nous, ajouta-t-il, avec des projets utiles, il est certain que le gouvernement accordera de l'aide si ces chemins sont nécessaires.

Je crois que la réponse de l'honorable ministre est absolument au point, et il est probable que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) regrettera d'avoir pris cette attitude lorsqu'il se présentera devant ses électeurs.

On a parlé, à perte de vue, du rôle que ce chemin sera appelé à remplir. Sera-t-il un chemin de colonisation ou bien servira-t-il au transport des grains? Je crois qu'il remplira ces deux objets. Comme chemin de colonisation il rendra des services considérables non seulement à Québec mais encore à toutes les provinces qu'il traversera. Les Territoires du Nord-Ouest en profiteront également parce qu'ils ont besoin de chemins de fer pour transporter leurs grains. La province de Québec en bénéficiera parce qu'il ouvrira à la colonisation un sol riche et fertile. Il contribuera ainsi à la grandeur et au développement du pays.

Quant au transport des grains, c'est une question aparemment difficile à décider. Quelques-uns, qui se prétendent connaisseurs, nous disent qu'il ne pourra pas transporter les grains. Quant à moi tout ce que je puis en dire est basé sur les rapports des experts et je crois qu'en somme, il y a un peu d'exagération de la part de ceux qui disent qu'il ne transportera pas un boisseau de grain. On nous dit sans cesse qu'il y a congestion dans l'ouest; que les moyens de transport pour sortir le grain sont insuffisants. Dans ce cas il faut trouver de nouvelles issues et ce nouveau chemin en transportera toujours une certaine quantité.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) dans le discours pratique et habile qu'il a prononcé ces jours derniers, a établi que les chemins de fer transportaient, à l'heure qu'il est, au moins un treizième de la production du blé. Mais l'art appliqué aux chemins de fer n'a pas dit encore son dernier mot. Pour rivaliser avec la voie fluviale, les chemins de fer doivent être aussi parfaits que possible, c'est-à-dire que les pentes doivent très douces, les rails très pesants afin que les wagons puissent contenir des charges deux ou trois fois plus considérables que celles qu'ils transportaient auparavant. Il importe aussi que le nombre de chars de chaque train soit plus fort. Or, étant donné un tel état de choses, il est certain que le chemin de fer projeté pourra contrôler une certaine partie du commerce de grain et qu'avant longtemps, cette voie ferrée sera l'une des plus prospères du pays. Je crois que sous ce rapport il faut, sans être trop optimiste, se ranger à l'avis des hommes sages et de ceux qui croient que ce chemin de fer bénéficiera aux diverses provinces du Canada.

L'opposition non seulement critique le projet. C'est là son droit, et nous devions nous y attendre. Un honorable député a dit que c'était un projet hybride. Les critiques n'ont pas manqué. Après avoir laissé ses collègues parler sur la question, après les avoir entendus critiquer ce projet, l'honorable chef de l'opposition a cru qu'il lui fallait inventer un projet, afin de sauver la situation. Il s'est sans doute dit : avec ce projet, je vais rallier tous mes collègues, tous mes amis de l'opposition, afin d'offrir un front compact à l'ennemi. Voilà pourquoi il a inventé le projet que tout le monde connaît. Je n'entreprendrai pas, M. l'Orateur, de critiquer ce projet ; la chose a été faite par des hommes plus habiles que moi qui ont démontré que ce projet était le plus ridicule, le plus abracadabrant que l'on puisse concevoir, un projet vraiment inexécutable. Mais l'honorable chef de l'opposition a pu se convaincre qu'il est plus facile de critiquer que de bien faire. En face des deux projets qui nous sont soumis, nous pouvons assurément dire que si celui du gouvernement n'est pas parfait, celui du chef de l'opposition l'est encore moins.

Je vois que la députation conservatrice de la province de Québec est absente de la Chambre, du moins je n'y remarque que la présence du député de Dorchester (M. Morin). Ceux qui, il y a quelques mois, se posaient comme les sauveurs de la nation, ceux qui se prétendaient être les protecteurs du pays et des destinées de la province de Québec, sont disparus ; on ne les voit plus.

L'honorable député de Montmorency qui faisait bien du tapage, représente un comté non loin de Québec. Dans ce temps-là, non seulement il représentait les intérêts de Montmorency ; mais il disait représenter encore ceux de la ville de Québec. Et dans " Le Journal ", que j'ai mentionné tantôt, il m'a consacré un article spécial, intitulé : " L'épitre de M. Malouin ", dans lequel il disait que si j'avais voté pour la motion Wade on verrait dans Québec—et à l'est et à l'ouest,—des milliers d'ouvriers qui travailleraient.

Il est une chose qui a dû frapper la Chambre quand le projet du Grand-Tronc-Pacifique a été lancé ; il devait se rendre à North-Bay et de là à Québec. A cette date, bon nombre de députés d'Ontario ont approuvé le projet. Le journaux de cette date ont publié les entrevues qu'ils avaient données. Depuis que le gouvernement s'est chargé de construire la partie de Winnipeg à Moncton, ces messieurs ont changé d'opinion et condamnent le projet. Est-ce, par hasard, parce que ce chemin passe dans la province de Québec? Est-ce que les députés d'Ontario et, entre autres, l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock), préfèrent ne pas ouvrir la partie nord d'Ontario plutôt que de laisser la province de Québec bénéficier du chemin de fer transcontinental ? Si je m'en rapporte à leurs opinions et aux idées exprimées par leurs journaux, je suis porté à le

croire. Je le regrette sincèrement. Quant à nous, de la province de Québec, nous ne faisons pas de politique mesquine; nous voulons que toutes les parties du pays bénéficient des travaux publics. Nous voulons que toutes les provinces du Dominion deviennent prospères et augmentent leurs populations. Nous voulons que la province d'Ontario devienne plus populeuse; mais, d'un autre côté, nous voulons également que la province de Québec ait aussi sa part de prospérité et de grandeur; le soleil luit pour tout le monde.

On m'a parlé de terres inconnues. On a dit que ce chemin de fer traverserait des lieux inconnus au nord d'Ontario et de Québec. Depuis quand ces lieux sont-ils inconnus pour les honorables députés de la gauche? c'est seulement depuis que le gouvernement a pris ce projet en mains. Ils n'ont jamais dit cela lorsque le bill est venu devant le comité des chemins de fer. Mais, le premier ministre et le ministre de l'Intérieur ont cité des rapports de géologues et d'ingénieurs qui nous font connaître cette partie-là du pays presque aussi bien que nous connaissons le sud de la province de Québec et le sud d'Ontario. Cela ne faisait pas leur affaire parce que ce chemin devait bénéficier à la province de Québec.

Maintenant les honorables députés de l'opposition ont fait valoir un certain nombre de griefs ou plutôt d'arguments contre le projet en question. Je crois que ces arguments peuvent se résumer comme suit: Le pays ne demande pas présentement un chemin de fer transcontinental. Cette assertion de la part de l'opposition a été réfutée péremptoirement par les honorables députés de la droite. Le ministre de l'Intérieur, entre autres a communiqué à la Chambre les résolutions adoptées par les bureaux de commerce du pays, et l'opinion de la presse et des hommes d'affaires les plus en vue. Mais à un moment donné le chef de l'opposition lui-même (M. Borden) s'est chargé de réduire à néant cet argument en offrant au pays un projet de son invention, projet infiniment plus coûteux et moins raisonnable que celui-ci. Nous avons là la preuve que ce chemin de fer est nécessaire puisque l'honorable chef de l'opposition a cru devoir offrir lui-même un projet.

On a dit aussi que le pays n'a pas demandé et ne demande pas présentement un second chemin de fer transcontinental, que le gouvernement a décidé trop hâtivement de construire un tel chemin, qu'il n'est pas suffisamment renseigné sur la nature du sol que cette voie ferrée va traverser, qu'elle ne servira pas au transport du grain parce que le grain sera transporté par eau, vu que le coût est moins élevé. Que la partie s'étendant de Québec à Moncton sera une ligne parallèle à l'Intercolonial. Voilà quelques-unes des raisons invoquées contre le projet du gouvernement. Je dirai seulement un mot de la dernière de ces raisons ; quant aux autres, elles ont été péremptoirement

réfutées par les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre. On a cité des opinions qui ne peuvent être révoquées en doute. Quant à la question de la construction d'une ligne parallèle à celle de l'Intercolonial, c'est là une objection enfantine, et voici pourquoi. Ce n'est pas parce qu'un chemin de fer part d'un point donné et aboutit à un point donné et qu'il existe déjà une voie ferrée entre ces deux points, qu'il s'ensuit nécessairement que les deux voies sont parallèles, au point de se nuire. Le nouveau chemin de fer ne sera pas une ligne parallèle à l'Intercolonial, il traversera de vieilles paroisses riches, populeuses, qui n'ont pas aujourd'hui de communication avec les grands centres. Ici je n'entrerai dans aucun détail, car je considère que mon honorable ami de Bellechasse (M. Talbot) a donné sur ce point tous les renseignements désirables. Mais, je ferai remarquer qu'il existe depuis un bon nombre d'années, 1899, je crois, une charte autorisant la construction d'un chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick. Je crois même que le gouvernement a accordé une subvention pour aider l'exécution de ce projet de chemin de fer. Or, on n'a pas fait objection alors, et on n'a pas dit que ce chemin, devant être parallèle à l'Intercolonial, il serait contraire à l'intérêt public de le construire, et si l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a pu consentir à subventionner ce chemin de fer, je me demande d'où lui sont venus les scrupules qu'il a manifestés au cours de ce débat au sujet de cette ligne qui doit, suivant lui, être parallèle à l'Intercolonial. Je crois que le chemin de fer en question est absolument désirable et dans l'intérêt public bien entendu.

Avant de terminer je dirai quelques mots du contrat passé avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Après avoir décidé de construire le chemin de Moncton à Winnipeg et d'accorder une aide substantielle à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour la partie du projet s'étendant de Winnipeg à Port-Simpson, le gouvernement a fait un contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique, par lequel ce dernier s'est chargé de louer et d'exploiter la partie est. Après avoir examiné ce projet, je crois que le gouvernement ne pouvait passer un contrat plus rassurant et offrant plus de garantie.

Le contrat commence d'abord, monsieur, par énumérer les obligations de la compagnie. Je vais y référer aussi succinctement que possible. La clause 8 du bill décrète que la partie est du chemin s'étend de Moncton à Winnipeg. Je fais cette observation parce qu'il a été dit quelque part que le Grand-Tronc-Pacifique, en vertu du contrat n'est pas obligé d'exploiter la partie de Québec à Moncton—je crois que c'est l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) qui a émis cette proposition et je crois qu'il l'a appuyée de l'opinion d'un avocat, M. Smith. Eh bien, l'honorable député a dû se tromper, parce qu'il ne peut pas

y avoir deux opinions sur ce point. La section que le Grand Tronc doit exploiter est la partie est, qui se compose de toute la partie du chemin de Winnipeg à Moncton. Il ne peut y avoir deux opinions là-dessus.

Maintenant, quelles sont les obligations du Grand-Tronc-Pacifique ? Les voici : 1. La compagnie s'engage à louer le chemin, à le tenir en bon état et à le renouveler au besoin. 2. A exploiter le chemin, à le réparer s'il y a lieu et à en faire un chemin de première classe. 3. A donner un service régulier à la satisfaction du gouvernement. 4. A expédier le trafic par cette voie jusqu'aux ports canadiens, à moins que l'expéditeur n'en ordonne autrement. 5. A favoriser cette voie le plus possible. 6. Les taux du transport ne devront pas être plus élevés que par voie américaine. 7. A entretenir des lignes de steamers sur l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. 8. Enfin le gouvernement aura droit de nommer un directeur dans le bureau de direction.

Voilà les obligations que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'est engagée à remplir. Ces obligations se rencontrent ordinairement dans les baux. Elles sont aussi complètes et parfaites que possible. Si la compagnie ne remplit pas ces obligations, ainsi que le veut le contrat, ce bail pourra être annulé.

Maintenant, on se demande si les garanties offertes par la compagnie sont suffisantes pour pouvoir espérer qu'elle remplira ses obligations ? Eh bien, je crois que les garanties sont aussi bonnes et même meilleures que celles que l'on rencontre dans les contrats ordinaires.

Quant au matériel roulant de ce chemin de fer, le contrat déclare que ce matériel devra représenter une somme de $20,000,000, dont $5,000,000 seront appliqués à la partie est. Ces cinq millions de matériel roulant garantissent le paiement du loyer ainsi que l'accomplissement des autres obligations de la compagnie. Si le loyer n'est pas payé régulièrement, ou si la compagnie n'exécute pas ses autres obligations vis-à-vis du gouvernement, celui-ci a un recours contre la compagnie et peut la forcer à remplir toutes ses obligations vis-à-vis du pays. Mais, plus que cela, le contrat renferme une clause très sage par laquelle le gouvernement peut insérer dans le bail toutes les clauses nécessaires à la fidèle exécution de toutes les obligations prises par la compagnie, et cela, à la satisfaction du gouvernement. Dans le bail on pourra indiquer et fixer le montant exigible dans le cas de dommages. Je crois que le gouvernement a pris toutes les précautions possibles pour assurer l'exploitation certaine de la partie est. Outre toutes ces garanties, il y a encore l'intervention du parlement qui pourra donner au gouvernement tous les droits dont il aura besoin et dont il pourra se servir pour forcer la compagnie à remplir ses obligations. Par exemple, qui empêcherait le gouvernement, dans le cas où la compagnie refuserait de remplir ses obligations, de mettre le bail de côté et d'exploiter lui-même le chemin de fer, ou de faire des arrangements avec d'autres compagnies, le Canadian-Northern, par exemple. Qui empêcherait ce parlement d'intervenir et de forcer la compagnie à remplir ses obligations ou à lui imposer une pénalité qui soit de nature à la forcer de le faire ?

Je crois qu'il n'y a pas de doute sur ce point, parce qu'on ne peut pas supposer d'avance que la compagnie soit de mauvaise foi. Si elle est de bonne foi, comme nous devons le croire, le contrat sera exécuté fidèlement et le pays en bénéficiera.

On a suggéré d'intéresser la compagnie dans la construction de la section est, afin d'assurer son exploitation. Mais après avoir mûrement songé à la chose, je crois qu'il est préférable que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne soit pas intéressée dans cette entreprise, et voici pourquoi : Si cette compagnie était ainsi intéressée, elle serait co-propriétaire, et alors nous n'aurions pas le droit de la déposséder. Pour ce motif je suis d'avis que le projet tel que soumis par le gouvernement mérite toute notre approbation.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séances est reprise à huit heures.

M. MALOUIN : (Texte) : M. l'Orateur, lors de l'ajournement, à six heures, j'en étais à parler du contrat intervenu entre le gouvernement et la compagnie, au sujet de l'exploitation et de la mise en opération de la partie est. J'avais d'abord indiqué quelles étaient les obligations de la compagnie, et ensuite quelles étaient les garanties que le gouvernement avait pour la forcer à exécuter son contrat. Quant à moi, je n'ai aucun doute, que les clauses qui sont imprimées dans le contrat, sont suffisantes pour forcer la compagnie à remplir ses obligations. Naturellement, on doit supposer que le gouvernement d'alors cherchera à faire exécuter loyalement les obligations que la compagnie a contractées. Je comprends parfaitement que si le gouvernement et la compagnie sont de complicité pour ne pas remplir les conditions du contrat, la compagnie pourra ne pas les remplir. Mais je suppose que le gouvernement soit de bonne foi—comme je crois qu'il l'est—je crois que la compagnie exécutera ses obligations, ou sinon, le gouvernement a tous les moyens pour les lui faire exécuter. Ainsi le gouvernement a d'abord un recours en dommages pour son refus d'exécution. Il a également le pouvoir de faire annuler son bail, de s'emparer du chemin, de l'exploiter lui-même ou de le faire exploiter par une autre compagnie. Il ne peut pas y avoir de doute, pour peu qu'on discute ce

contrat de bonne foi, qu'on ne peut pas arriver à une autre conclusion. Par conséquent, la compagnie sera forcée d'exécuter le contrat en question. Le gouvernement a entre les mains les moyens de faire exploiter le chemin par une autre compagnie ou il peut l'exploiter lui-même. Le contrat est absolument bien fait et clair et l'on ne peut pas le violer à moins que les deux parties ne soient complices.

On a dit—et la chose a été réfutée d'une manière péremptoire par le ministre de la Justice—au sujet du roulant, que la compagnie, au lieu d'acheter un matériel roulant, ainsi que l'oblige le contrat pourra en louer un et par cela même éviter d'exécuter le contrat. Selon moi, cet argument est insensé pour la bonne raison que si la compagnie loue au lieu d'acheter son matériel, elle n'exécute pas son contrat et le gouvernement a le droit d'intervenir pour l'y forcer ou encore confisquer les cinq millions qu'il aura entre les mains comme garantie. Une autre obligation de la compagnie c'est qu'elle devra fournir au chemin un matériel roulant valant vingt millions, dont cinq millions attribués à la partie de l'est.

La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est de bonne foi. Nous trouvons dans le bail des clauses qui démontrent, d'une manière certaine, que la compagnie est de bonne foi. L'une de ces clauses dit que le Grand-Tronc-Pacifique se réserve le droit de surveiller la construction de la partie est. Pourquoi se réserve-t-elle ce droit de surveillance, si ce n'est parce qu'elle désire que cette section soit construite de la manière la plus économique possible. Et si elle veut que la plus grande économie soit exercée dans l'exécution de ces travaux, c'est parce que son intention est de payer, comme elle s'y est engagée du reste, le loyer convenu. Peut-on supposer que la compagnie s'est occupée avec autant de soin de toutes les clauses du contrat pour ne plus s'en soucier une fois signé ?

Il y a encore une autre clause qui est de nature à démontrer la bonne foi de la compagnie, c'est celle par laquelle la compagnie se réserve la préférence à un second bail de cinquante années. Par cette clause le gouvernement a le droit d'exploiter lui-même le chemin si bon lui semble, mais s'il décide de ne pas le faire et de le louer de nouveau, le Grand-Tronc-Pacifique s'est réservé le privilège de le louer au prix offert au gouvernement. Ceci n'indique-t-il pas la bonne foi de la compagnie ? Il n'y a pas de doute que le Grand-Tronc-Pacifique agit de bonne foi puisqu'il s'est réservé le droit de renouveler ce bail pour cinquante autres années.

Il y a une autre clause qui dénote que le Grand Tronc a intérêt à ce que le Grand-Tronc-Pacifique exploite la partie est comme le contrat le déclare. La Compagnie du Grand Tronc garantit le paiement du quart des frais de construction de la partie ouest. Le gouvernement aura la première hypothèque à raison de la garantie qu'il donne sur les trois autres quarts de la construction. La Compagnie du Grand Tronc pour le quatrième quart n'aura donc que la seconde hypothèque pour se couvrir de sa garantie. Si le Grand-Tronc-Pacifique n'exploite pas la partie est, et si le gouvernement qui, certes, ne peut manquer d'être de bonne foi, se sert des moyens qu'il a à sa disposition pour forcer la compagnie à remplir ses obligations, c'est le Grand Tronc qui se trouvera à en souffrir comme bénéficiaire de la seconde hypothèque. N'est-il pas vrai que le Grand Tronc souffrirait si la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'exploitait pas la partie est et que le gouvernement le poursuivait et obtenait que ce chemin fût mit sous sequestre ? Le Grand Tronc a donc intérêt à ce que le Grand-Tronc-Pacifique accomplisse fidèlement les conditions du contrat. Pour toutes ces raisons on ne peut s'empêcher d'arriver à la conclusion que la compagnie avec laquelle le gouvernement a traité est de bonne foi et désire exécuter ce contrat.

Maintenant, quant au prix, je ne dirai que quelques mots. Le prix que coûtera au pays la construction de ce chemin transcontinental sera excessivement minime, et ceux qui s'y connaissent n'osent pas croire que le gouvernement du Canada a fait un contrat aussi avantageux. Cela n'empêche pas que le contrat existe et que le chemin de fer sera construit. Il n'y a aucun doute que la garantie que le gouvernement obtient sur la section ouest du chemin assurera absolument le remboursement du montant que le gouvernement déboursera si la compagnie ne paye pas.

Tout le monde admet que la partie ouest sera un chemin de fer lucratif. Il est certain, par conséquent, que le gouvernement de ce côté, n'aura absolument rien à payer. Maintenant, quant à la section est, le montant de trois pour cent payable au bout de sept ans ou de dix ans, représentera l'intérêt que le gouvernement aura à payer. Par conséquent, il aura à payer sept ans d'intérêt sur la partie est, et sept ans, sur la partie des Montagnes-Rocheuses. Comme l'ont déclaré le premier ministre et le ministre de l'Intérieur, le tout peut se monter en totalité à treize ou quatorze millions. Construire un chemin de fer transcontinental avec treize ou quatorze millions, me paraît tout simplement un résultat merveilleux, et je crois que le pays tout entier approuvera une semblable transaction. Mais on parle des échéances, au bout de cinquante ans, sur les obligations garanties par le gouvernement. Il est vrai que le gouvernement sera obligé de payer les obligations émises pour la section est ; mais il ne faut pas oublier que dans cinquante ans la population du Canada aura atteint le chiffre de vingt à vingt-cinq millions d'habitants; que les revenus du pays seront de beaucoup plus élevés qu'ils ne le sont maintenant ; que ce chemin sera une

M. MALOUIN.

entreprise payante et qu'au lieu de recevoir trois pour cent le gouvernement recevra six ou huit pour cent et la différence, entre le 3 pour 100 et le montant qu'il recevra, servira à éteindre le capital dans les cinquante années qui suivront. Je puis ajouter que le chemin restera la propriété de l'Etat. Il y a d'autres clauses sur lesquelles je n'insisterai pas, mais qu'il me suffira de mentionner pour faire connaître tous les avantages que contient ce contrat. C'est ainsi que le gouvernement s'est réservé le privilège de faire circuler ses wagons sur la ligne louée et aussi d'accorder le même droit à d'autres compagnies de chemin de fer. N'oublions pas aussi l'autre clause qui déclare que les matériaux nécessaires à la construction du chemin de fer devront être achetés au Canada dans le cas où la compagnie pourra les avoir à des conditions aussi avantageuses qu'à l'étranger.

Permettez-moi aussi de rappeler le droit que le gouvernement s'est réservé de contrôler les taux. C'est là une concession immense et très avantageuse faite au pays.

Avant de terminer je tiens simplement à dire ceci : c'est que l'opinion de personnes impartiales, de ceux qui ne sont pas animés de l'esprit de parti, mais qui sont plutôt disposés à juger le projet d'après son mérite, est très favorable à la politique du gouvernement. Ceux-là trouvent que c'est un projet magnifique. Quant à moi, je déclare que le gouvernement a réussi à faire un marché superbe, un marché qu'il est très rarement donné de voir conclu, surtout par un gouvernement. En dehors de l'opinion des journaux qui ont intérêt à critiquer quand même la politique du gouvernement, nous avons l'opinion de gens dont le jugement n'est pas faussé par les exigences de parti. C'est ainsi que l'autre jour je lisais le paragraphe suivant, extrait du "New York Journal", et traduit par "Le Canada". Voici ce qu'il disait :

Un chemin de fer doit être construit au Canada parallèle au Pacifique Canadien qui sera appelé le Grand-Tronc-Pacifique. Le nouveau chemin ne nuira en aucune façon à son ancien compétiteur, mais aidera simplement à développer le pays et produira de bons résultats pour les deux chemins.

Dans les prochains dix ans, le développement du Canada étonnera le monde entier. Les produits de la ferme, des pêches, des forêts et des mines ont augmenté de 283 pour 100 et les produits manufacturés, de 738 pour 100, sous le régime libéral.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de vous signaler en passant l'opinion d'un journal de commerce, "Le Moniteur du Commerce", publié à Montréal. Ce journal se prononce carrément en faveur du projet du gouvernement. Je crois que ces expressions d'opinion valent beaucoup plus que les critiques faites par les adversaires du cabinet.

En finissant, je dirai un mot de la proposition soumise en amendement par le député de Winnipeg (M. Puttee). Cet honorable député veut que le gouvernement achète les chemins de fer et les exploite lui-même. Il désire que le gouvernement se charge de la construction de ce chemin et en garde l'exploitation. C'est là un principe faux. Je crois qu'il est bon que le gouvernement aide à la construction des chemins de fer ou se charge de ces travaux, mais qu'il les exploite lui-même, c'est là un système dangereux. Pour cette raison je déclare que je voterai contre cet amendement.

Ce chemin, dans mon opinion, va faire bénéficier tout le pays par sa construction. Je suis convaincu, M. l'Orateur, que la province de Québec, comme les autres provinces, y trouvera son avantage. Je dois dire, pour ma part, qu'un chemin transcontinental qui irait aboutir à North-Bay ne serait pas avantageux, et, quant à nous, députés de la province de Québec, nous n'aurions pas appuyé un semblable projet. La province de Québec et les provinces maritimes contribuent leur large part dans les nombreuses dépenses qui se font pour assurer le développement du Nord-Ouest. Nous n'avons pas d'objection à cela ; mais quand il s'agit de construire un chemin de fer transcontinental nous voulons que toutes les provinces en bénéficient. Nous sommes heureux de voir que le gouvernement a décidé la construction d'un chemin de fer traversant toutes les provinces du Canada.

Dans ces circonstances, je crois que tout député qui désire servir consciencieusement les intérêts du pays, sans esprit de parti, doit voter pour ce projet. C'est une entreprise hardie, peut-être, mais digne du gouvernement de progrès que nous avons à la tête des affaires. Elle a été conçue dans un grand esprit d'intérêt public, espérons qu'elle sera exécutée dans le même esprit. Et si elle l'est, soyons sûrs que le pays tout entier en bénéficiera beaucoup et quelle sera l'un des plus grands éléments de progrès d'ici à cinquante ans.

M. A. F. MACLAREN (Perth-nord) : M. l'Orateur, j'ai un grand regret : c'est de ne pouvoir répondre en français au discours de l'honorable préopinant. Je ne pourrai guère critiquer ce qu'il a dit, car je n'en ai pas compris un seul mot.

M. MALOUIN : Je le regrette pour vous.

M. MACLAREN : Je n'aurais probablement pas ouvert la bouche au sujet de la proposition qui nous est soumise, si ce n'était qu'ayant, lors de la dernière session, traité assez longuement la question des transports, je crois aujourd'hui de mon devoir de faire quelques observations relativement à ce projet du Grand-Tronc-Pacifique.

Avant d'en dire davantage, je désire présenter à la Chambre le texte des vœux émis par la chambre de commerce de la ville de Stratford et d'autres organisations. Voici le texte des vœux émis par la chambre de commerce en question, le 3 avril 1903 :

Proposé par M. Wm. Preston, appuyé par M. W. J. Mooney :

Vu que la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a demandé au parlement fédéral l'autorisation de construire une ligne transcontinentale de chemin de fer, depuis la ville de Québec jusqu'à North-Bay ou un point dans son voisinage, et de là à la côte du Pacifique ;

Vu que ladite compagnie a fait connaître son intention de demander l'octroi d'une subvention en argent pour la mettre à même d'exécuter cette entreprise ;

Vu que le nouveau chemin de fer va ouvrir une région très grande et très importante du Canada, qui est aujourd'hui inaccessible aux colons, et n'est desservie par aucun chemin de fer, et va par là contribuer largement à l'accroissement, au progrès et au bien-être général du Canada ; et

Vu qu'il est expédient que ces terres soient ouvertes et colonisées le plus tôt possible.

En conséquence, cette chambre, sans vouloir exprimer d'opinion sur le principe général du subventionnement des chemins de fer, croit qu'il est de l'intérêt général du Canada, étant donné le très grand parcours de ce chemin de fer, et en vue d'assurer son prompt achèvement et la colonisation rapide de nos terres inoccupées, qu'une subvention raisonnable soit accordée au Grand-Tronc-Pacifique.

Et le texte de la présente résolution devra être présentée à la Chambre des communes par l'entremise de notre représentant, M. A. F. MacLaren.

J. STEELE,
Secrétaire.

C'est là le premier document que je désire présenter à la Chambre. Voici maintenant les vœux exprimés par la Fraternité des chauffeurs de locomotives :

Stratford, 6 mai 1903.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre au nom des membres de la Fraternité des chauffeurs de locomotives, établis au Canada, à l'est de la rivière Sainte-Claire, la résolution suivante :

Considérant que la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique s'est adressée au parlement fédéral en vue de se faire autoriser à construire une ligne transcontinentale de chemin de fer depuis la ville de Québec jusqu'à North-Bay ou un point du voisinage et de là à la côte du Pacifique ;

Considérant que ladite compagnie a fait connaître son intention de demander l'octroi d'une subvention qui la mette à même d'exécuter ladite entreprise.

Attendu que le nouveau chemin de fer, en ouvrant une grande section du Canada aujourd'hui inacessible à la colonisation, contribuera énormément au développement et à la prospérité générale du Canada.

Attendu qu'il est désirable que ces terrains soient ouverts le plus tôt possible à la colonisation.

Qu'il soit en conséquence résolu que la Confraternité des Chauffeurs de Locomotives, demeurant au Canada, sans vouloir exprimer leurs opinions sur le principe des subsides de chemin de fer, croit qu'il serait dans l'intérêt du Canada, à cause de la grandeur du nouveau chemin de fer et pour en activer l'achèvement ainsi que dans l'intérêt de la colonisation des terres vacantes, qu'un subside raisonnable fût accordé à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

En somme, nous vous prions sincèrement d'accepter cette résolution parce que nous avons confiance que le Grand-Tronc-Pacifique contribuera à créer de nombreux établissements au milieu d'un pays nouveau, aujourd'hui désert, où un grand nombre de jeunes gens des deux sexes pourront avantageusement s'établir ou trouver de l'emploi.

Je demeure votre dévoué serviteur,

H. M. PATON,
Secrétaire.

J'ai une autre résolution signée par M. M. D. Hunter, du comité général d'arbitrage des conducteurs et des serre-freins du réseau du Grand Tronc à l'est de la rivière Sainte-Claire conçue dans les mêmes termes et que je m'abstiendrai de lire, pour ne pas fatiguer la Chambre. On verra par ces résolutions qu'elles sont datées des mois d'avril et de mai, à une époque où les associations qui les ont adoptées ne soupçonnaient pas le moindrement que le parlement serait saisi d'un projet aussi gigantesque que le projet du très honorable chef du gouvernement. Dans ce temps-là elles n'avaient en vue que de relier les deux bouts du Grand Tronc avec les deux océans et elles n'avaient aucune idée de l'entreprise colossale que nous avons devant nous. Quant à moi personnellement, j'aurais voté en faveur de toute aide raisonnable en faveur de la compagnie du Grand Tronc, surtout pour lui permettre de prolonger sa route à l'ouest du lac Supérieur jusqu'aux grands champs de blé et aux ranches du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest et jusqu'aux mines, aux pêcheries et aux forêts de la Colombie Anglaise.

J'aurais consenti volontiers à donner de l'aide à la compagnie pour cet objet, et personnellement je me sens porté à favoriser la construction de tous les chemins de fer dont on a besoin pour établir le pays à l'ouest du lac Supérieur. L'année dernière, je me suis étendu sur l'amélioration des voies de navigation depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux ports de la baie Georgienne et du lac Huron, tels que Collingwood, Owen-Sound, Midland, Sarnia, Goderich et Windsor, et je suis encore de la même opinion sur ce point. Je crois à la nécessité d'améliorer ces voies de transport par eau, et je me range de l'avis que plusieurs députés de ce côté-ci ont exprimé que nos ports intérieurs devraient être perfectionnés, que nous devrions avoir des élévateurs de première classe pourvus des améliorations les plus récentes ; qu'il nous faudrait également des entrepôts, des chambres froides et des appareils frigorifiques pour décharger, conserver et expédier en chemin de fer des comestibles périssables. Je répète donc qu'on ferait bien d'accorder de l'aide aux promoteurs du chemin de fer projeté entre Collingwood et Toronto. Avec cette aide les expéditeurs se serviraient des eaux de la tête du lac Ontario ; puisque, s'il y avait assez de cargaison de l'ouest, nous ferions circuler des steamers depuis la tête du lac Ontario jusqu'au littoral de l'Atlantique. Si on pouvait avoir une partie du trafic du Nord-Ouest pour cette route, une magnifique flotte de steamers pourrait naviguer entre Toronto et la mer.

Plus le gouvernement s'empressera d'améliorer la navigation, tout en abaissant les tarifs de transport, mieux ce sera pour le peuple. Je tiens encore aux opinions que j'ai exprimées l'année dernière que le gouvernement devrait faire quelque chose pour les manufacturiers et les travailleurs aux mains calleuses qui ont abattu les forêts de ce pays et passé leur vie à défricher le sol. Voilà les hommes sur lesquels le gouvernement devrait jeter son premier regard et pour lesquels il devrait dépenser de l'argent, avant d'ouvrir du pays nouveau en faisant une dépense aussi formidable que celle exigée par ce projet. Je suis d'avis que si le gouvernement dépensait la dixième partie de ce montant pour améliorer nos voies de transport par eau, il en résulterait plus de bien que de cette dépense de $150,000,000 à $200,000,000 que comporte ce projet. Je ne crois pas que le pays soit mûr pour une pareille dépense, ni qu'il soit prêt à prendre la responsabilité d'une dette de tant de millions. Comme homme d'affaires, je suis d'avis que le peuple, qui a créé les différentes provinces, mérite quelques considérations. Je ne parle pas d'Ontario en particulier, j'ai des vues plus larges. Je veux pour toutes les provinces la prospérité et une part raisonnable des fonds publics. Je ne considère pas les choses à un point de vue étroit, comme pour éxciter la jalousie entre les provinces. Je n'ai jamais eu aucune animosité contre une province en particulier. Au contraire, j'éprouve un sentiment de bienveillance envers toutes les provinces en général, et je serais très peiné si quelque membre de cette assemblée essayait d'allumer un sentiment contraire. Nous sommes tous unis.

J'apprends avec plaisir que les provinces maritimes nous offrent un magnifique marché pour une foule de nos produits agricoles et industriels, et j'aime à croire que les provinces maritimes sont bien disposées envers la province d'Ontario. Je suis heureux d'apprendre que la province de Québec, à son tour est animée du même sentiment et je me flatte que mes confrères des deux côtés de la Chambre sont d'accord avec moi, que ce sentiment existe et qu'il est général. Beaucoup de personnes parlent de faire de Winnipeg un grand centre, et prétendent même que cette ville deviendra un centre manufacturier. Certainement, c'est une grand ville, mais je crois que Port-Arthur et Fort-William seront des points de distribution importants dans un avenir prochain. Actuellement les steamers, en arrivant là sont déchargés et les marchandises sont confiées aux chemins de fer qui les transportent à Winnipeg ; là on les décharge de nouveau, on les transporte dans la ville en voiture, on les met en entrepôt ; puis elles sont vendues par le marchand de gros, puis transportées de nouveau à la station et expédiées aux différents endroits du Manitoba et du Nord-Ouest. Je crois que le gouvernement agirait sagement en favorisant la construction d'entrepôts à Port-Arthur et à Fort-William, pour en faire les centres d'importation de l'ouest. Il en résulterait une grande économie de temps et de main-d'œuvre, de charroyage et de transport inutile. La solution de cette question est très importante pour nos compatriotes de l'ouest, et la ville de Winnipeg n'a rien à y perdre.

Quant au chemin de fer proposé entre Collingwood et Toronto, certaines personnes prétendent qu'il ne paierait pas, mais comme Collingwood se trouve 300 milles plus haut que Toronto, le grain pourrait s'expédier à très bon marché et un élévateur pourvu du meilleur outillage permettrait de le manœuvrer très économiquement. Il est vrai que sur une longueur de six à sept milles, on aurait une pente assez raide, mais en employant deux locomotives à cet endroit, les trains circuleraient avec la vitesse ordinaire. Puisque le gouvernement a tant d'argent, il devrait en dépenser une partie pour utiliser les pouvoirs d'eau et construire des chemins de fer électriques dans la partie de la province d'Ontario située à l'ouest de Toronto.

Dans cette région on a déjà concédé vingt chartes de chemins de fer électriques. Ceux-ci servent au transport à Toronto du fromage, du beurre, du grain, du bétail, des porcs, de tout ce qui est produit ou manufacturé dans ce district. On pourrait mettre les marchandises en entrepôt à Toronto et les expédier par eau en été, et en tout temps en chemin de fer, avec un tarif réduit. De cette manière on diminuerait grandement les frais de transport. Nous savons tous que l'on paye très cher dans la péninsule d'Ontario et dans l'ouest, et j'aimerais à voir s'ériger des entrepôts frigorifiques et des élévateurs du mode le plus perfectionné, tels qu'on en voit à Duluth, Chicago, Boston et Philadelphie, pour y déposer les produits. Si les Américains peuvent réussir à cela, il n'y a pas de raison pour que nous restions derrière eux. Pourquoi n'obtiendrions-nous pas par les mêmes moyens un tarif de transport aussi bas que nos voisins ? Je crois qu'il est beaucoup plus important d'encourager l'initiative de ceux qui font ces grands travaux pour développer le pays, que de dépenser tant d'argent pour établir un pays inconnu et inhabité qui, comme le disait un de nos confrères l'autre jour, n'a été observé que par les oiseaux du ciel. Si ces grandes artères navigables étaient utilisées, non seulement nous pourrions expédier nos produits jusqu'à la mer, mais nous pourrions en rapporter des cargaisons de charbon et de fer et assurer ainsi à nos lignes canadiennes le trafic dont New-York et Boston profitent aujourd'hui et qui se rend à l'ouest par Niagara d'où il continue souvent tout droit jusqu'à Winnipeg et aux différents points de l'ouest d'Ontario. Nous pourrions recevoir directement les marchandises dans le pays, et leur distribution pourrait se faire de Toronto, d'Owen-Sound et de différents endroits du Nord-Ouest. Voilà une autre

raison grave pour utiliser nos voies de navigation. Pourquoi tarder à tendre une main secourable au peuple qui a fait de si bon ouvrage ? Et on a parlé d'ouvrir un pays nouveau ! L'année dernière, je priai le gouvernement de faire un effort pour réduire les taux de transport élevés dans l'ouest. On nous avait promis une commission ; depuis plusieurs années on nous la promettait et il paraît qu'elle a été enfin nommée. La première chose dont cette commission devrait s'occuper est d'examiner s'il y a moyen de diminuer les tarifs de transport qui sont très onéreux, et de ne pas attendre que le chemin de fer soit construit, mais d'obtenir un tarif plus bas pour les producteurs actuels, afin qu'ils puissent dès maintenant lutter avec le reste du monde. L'honorable premier ministre s'est écrié que nous ne pouvons pas attendre. Cependant, personne n'attend dans ce pays neuf. Mais les grands industriels des parties les plus anciennes et les plus peuplées du Canada peuvent attendre. Et quand ce grand chemin de fer aura traversé un pays inhabité, il ne soulagera pas le peuple, et il ne diminuera pas le tarif de transport d'un seul sou sur les objets de première nécessité, comme le beurre, le fromage, le bois de service, les meubles, le charbon. Je crois qu'il faut donner maintenant si vous avez à donner quelque chose ; donnez-le au peuple qui a tant travaillé au développement du Canada.

Accordez-lui d'abord vos libéralités avant de les offrir aux nouveaux venus. Donnez, comme je viens de le dire à ceux qui ont développé ce pays.

On nous a beaucoup parlé d'une ligne toute canadienne et de l'envoi de nos marchandises par des ports canadiens. Je concours dans cette idée et j'aimerais à recevoir par des ports canadiens tout ce que j'achète et envoyer par la même voie tout ce que je vends aux vieux pays. J'espère que le jour n'est pas loin où les choses se passeront ainsi. Mais il est inutile d'en parler tant que les Américains offriront un tarif plus avantageux. Ainsi, si j'achète du fromage dans l'ouest, je commence par télégraphier à Montréal, à Boston et à New-York pour connaître le plus bas tarif de transport jusqu'à Londres, Liverpool, Glasgow, Bristol ou à toute autre lieu d'expédition, et naturellement je donne la préférence à celui qui prend le moins cher. Moins le tarif est élevé, plus je peux élever les prix offerts aux cultivateurs pour leurs effets. Mettons en bon ordre nos chemins de fer et nos voies de navigation du Canada, et alors ,nous pourrons prétendre à des taux plus bas par les voies canadiennes. Et alors seulement on enverra les effets exclusivement par la voie canadienne. Cette voie toute canadienne, moins chère que n'importe quelle voie américaine, pourrait être établie pour un sixième de l'argent qu'on se propose de dépenser sur ce grand chemin de fer transcontinental canadien.

M. MACLEAN.

L'honorable ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) a beaucoup parlé du transport à bon marché entre Chicago et New-York par le chemin de fer. Permettez-moi de vous soumettre une statistique de la chambre de commerce de Chicago sur les chargements de blé ou de maïs dans ce port pour la saison de 1901, du tarif moyen par boisseau entre Chicago et New-York, par les lacs et le chemin de fer, et par chemin de fer seulement, ainsi qu'un exposé du tarif d'été entre Chicago et les ports océaniques :

D'après les rapports de la Chambre de Commerce de Chicago, les chargements le blé et de maïs dans ce port pendant la saison de 1901 étaient :—

Réception de toute source. Boisseaux.	Expéditions par les lacs. Minots.
Blé, 51,197,000	31,521,000
Maïs, 84,136,000	34,000,000
Blé entré en consommation ..	9,000,000
Maïs entré en consommation.	18,000,000

La balance des réceptions de ces deux articles dont il n'est pas rendu compte ici a été distribuée dans l'est par les chemins de fer, un peu pour l'exploration, mais la majeure partie pour la consommation dans le pays.

Tarif de transport moyen par boisseau, saison 1891, Chicago à New-York.

	Par les lacs et les canaux. cts.	Par les lacs et les ch. de fer. cts.	Par les chemins de fer. cts.
Maïs..	4·61	5·16	9·21
Blé..	5·11	5·54	9·88

Saison de 1901.

Grain pour l'exportation, en chemin de fer de Chicago aux endroits :—

Tarif d'été du premier juin au 31 octobre.

	Par minot. cts.
Boston, 16 cents par 100 livres, ou.	9·60
Portland, 16 cents par 100 liv., ou..	9·60
Montréal, 16 cents par 100 liv., ou.	9·60

Ces chiffres indiquent que le transport entre Chicago et New-York est considérable, et qu'une partie est transportée par eau et par chemin de fer, et une autre par chemin de fer seulement, mais que dans tous les cas le transport par eau coûte bien meilleur marché. Je pourrais citer encore le tarif de transport entre Buffalo et Liverpool en 1901. De Buffalo on payait 11½ cents, et de l'ouest d'Ontario 21 cents par 100 livres. Ce que je veux démontrer à cette Chambre et au pays, c'est que le transport à meilleur marché permet à nos cultivateurs, à nos producteurs et à nos industriels de faire beaucoup d'argent, si nous améliorons ces moyens de communication par eau, de manière à nous assurer les tarifs de transport dont jouissent nos voisins. On a calculé que l'année dernière, si les Etats-Unis avaient été obligés de payer au même taux que nous, Canadiens, le transport de leurs marchandises leur aurait coûté $20,000,000 plus cher. Avec cette somme, on pourrait construire le

Grand-Tronc-Pacifique en une année si nous avions le même trafic. Permettez-moi de comparer les tarifs des deux pays pour le transport du bétail. De Toronto à Portland le tarif pour le bétail est de 28 cents ; de Chicago à Portland, 800 milles plus loin, le tarif est le même, 28 cents ; de Chicago à Montréal, il est de 25 cents, et des comtés de Perth, Bruce ou Huron à Montréal, il est de 33 cents, soit 8 cents de plus que de Chicago à Montréal. Vous voyez par vous-même, M. l'Orateur, la gravité de la question, non pas pour les immigrants qui viendront s'établir dans ce pays neuf d'ici à sept ou huit ans, mais pour ceux qui y sont établis déjà, et voilà pourquoi je tiens tant à obtenir une réduction des taux de transport. Pour ne citer qu'un exemple, le tarif du bétail entre la ville de Listowell, située dans mon comté est de $1.25 par tête de plus jusqu'à Montréal, que de Chicago à Montréal, bien que le trajet de Chicago est plus long de 400 milles que de Listowell.

En 1901, les Etats-Unis ont transporté en Angleterre 500,000 têtes de bétail. S'ils avaient payé le même tarif qu'au Canada, ils auraient déboursé $500,000 de plus. Je pourrais m'étendre sur ce sujet pendant des heures pour démontrer le besoin d'une réforme, mais je ne veux pas abuser de la patience de cette Chambre. Je désire cependant m'occuper d'un point en particulier. Quelques orateurs ont proposé d'expédier par le chemin de fer du Canada Atlantique les chargements de Portage-la-Prairie, Brandon, Indian-Head, et de tous les centres agricoles du Nord-Ouest.

Mais un train de marchandises qui part de ces endroits en automne ne retourne pas à l'ouest avant un mois, et voilà une preuve de la nécessité des élévateurs à la tête du lac Supérieur. Un wagon peut faire plusieurs fois le trajet entre Brandon et la tête du lac Supérieur pendant qu'il ne fera qu'un seul voyage aller et venir, jusqu'à l'Atlantique.

On n'aurait pas besoin d'un matériel roulant immense pour effectuer le transport de cette manière. J'espère que le temps n'est pas éloigné où le gouvernement construira ces élévateurs. Minnéapolis et Saint-Paul ont des élévateurs immenses. Ces jours dernier j'en ai vu un à Minnéapolis entièrement construit en ciment, et le gouvernement pourrait en construire de semblables à la tête du lac Supérieur. Les cultivateurs pourraient envoyer leur grain à ces élévateurs et recevoir en retour des reçus d'entrepôt, sur lesquels ils pourraient obtenir de l'argent des banques. Si le gouvernement s'engageait dans cette voie, et abandonnait son projet couteux entraînant une dépense de $150,000,000, il servirait mieux les intérêts du pays.

M. JACQUES BUREAU (Trois-Rivières et Saint-Maurice) : M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de faire un long discours qui ne serait plus à sa place à cette phase de la discussion. Un grand nombre d'orateurs ont presque abusé de votre bonté et de celle de la Chambre en profitant de ce débat pour traiter toutes sortes de sujets qui sont étrangers à la question dont il s'agit. Je ne suivrai pas l'exemple de l'orateur précédent, je serai très bref. Il n'y a pas de doute que les membres de cette Chambre ont décidé quel vote qu'ils vont donner. Un examen des faits et des chiffres exposés est tout à fait suffisant pour se former un jugement éclairé sur la question. C'est pourquoi je suis convenu avec le whip de la gauche de ne parler que dix minutes, et si les honorables députés suivent mon exemple, le débat se terminera plus vite pour votre bien, M. l'Orateur, et pour le bien des membres de cette Chambre et du pays.

La construction d'un chemin de fer transcontinental est admise en principe, à tel point que le chef de l'opposition lui-même annonce que c'est la politique du parti conservateur de créer une ligne transcontinentale. Dès lors, la discussion porte uniquement sur la meilleure méthode à suivre pour construire ce chemin. Nous avons une proposition soumise par le gouvernement et une sorte de proposition soumise par l'opposition. Comme je ne veux pas voter en silence, j'exposerai en quelques minutes pourquoi je préfère la première à la seconde. Cette question d'un chemin de fer transcontinental implique une question de transport, une question de colonisation, et, comme l'a fait remarquer à bon droit le chef du gouvernement, une question patriotique—une question de transport pour mettre fin à l'encombrement dans les plaines de l'ouest, pour régulariser les tarifs, pour les réduire au profit des cultivateurs ; une question de colonisation, en ouvrant des champs nouveaux, en attirant des colons pour mettre à profit les ressources naturelles du pays situé au nord ; et une question patriotique en créant une ligne toute canadienne pour transporter les produits canadiens, par le territoire canadien, aux ports canadiens, non seulement pendant la moitié de l'année, ce qui est un des traits du projet de l'honorable chef de l'opposition, mais pendant toute l'année. En traitant cette question du transport, quelques honorables députés paraissaient sous l'impression que nous n'avons pas autre chose à transporter depuis l'ouest jusqu'au littoral de l'Atlantique que du blé. Ils avaient perdu de vue que dans nos plaines de l'ouest il existe des ranches pour l'élevage du bétail. Ils avaient perdu de vue que, si nous avons eu ces années-ci de bonnes récoltes au Nord-Ouest, il est arrivé aussi des années où la récolte a été faible. J'ai demeuré au Nord-Ouest depuis 1880 jusqu'au commencement de la dernière période décennale, et lorsque la récolte faisait défaut, on conseillait aux cultivateurs de faire de la culture mixte. Que signifie cela, sinon l'élevage du bétail et le développement de l'industrie laitière ? L'ancien mi-

nistre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) qui prétend avoir fait une étude spéciale du problème du transport, admet qu'on ne peut pas commodément transporter le bétail en chemin de fer jusqu'à Port-Arthur, ensuite par eau en descendant les lacs et le Saint-Laurent, mais que le transport doit avoir lieu en chemin de fer.

Or, quel est le projet soumis par le chef de l'opposition ? Il propose qu'on achète de la Compagnie du Pacifique Canadien la partie de la ligne la moins lucrative, un bout de la ligne rempli de courbes et de pentes et le long duquel l'œil n'aperçoit, au lieu d'une bonne végétation, que des rochers et des troncs d'arbres noircis par le feu. Il propose d'acheter cette ligne au prix de millions de dollars. En quoi cela peut-il aider à faire cesser l'encombrement du Nord-Ouest et à attirer le trafic de l'ouest vers les ports de mer de l'Atlantique ? L'honorable député propose de faire de cette ligne une grande artère ouverte à tous, par laquelle le Grand Tronc pourrait pénétrer dans le Nord-Ouest. Il propose aussi l'achat du Canada Atlantique, afin que la circulation de l'Intercolonial s'étende jusque sur cette grande voie commune à tous. Qu'en résulterait-il ? Il en résulterait que toutes ces lignes apporteraient du trafic à Port-Arthur et à Fort-William, où les marchandises seraient transbordées dans des barges pour descendre ensuite les lacs et le Saint-Laurent jusqu'à l'océan Atlantique. Et que ferait-on en hiver ? Le Grand Tronc prendrait sa part du trafic, et au lieu de le transporter aux ports canadiens, après qu'il aurait atteint Montréal, il l'enverrait à Portland. Comme conséquence du projet de l'honorable chef de l'opposition, le Grand Tronc transporterait pendant six mois de l'année les produits canadiens par le territoire canadien aux ports américains. La proposition du chef de l'opposition n'ajoute absolument rien aux facilités de transport dans le pays, mais il entraîne une dépense de plusieurs millions de dollars qui seront encaissés par la Compagnie du Pacifique Canadien et la Compagnie du Canada Atlantique.

D'un autre côté, le projet élaboré par le gouvernement propose l'ouverture d'un nouveau territoire, le développement des ressources naturelles du pays, la création d'un courant d'immigration. L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) répondit l'autre jour à cet argument que, d'après des renseignements puisés à bonne source, le territoire disponible maintenant dans l'ouest et parcouru par des chemins de fer, pouvait donner asile à 5,000,000 de personnes. Sans doute il y a de la place pour 5,000,000 de personnes, mais à une condition cependant. Si un colon arrive dans un pays déjà assez bien habité et pourvu de chemins de fer, il doit avoir un certain capital pour s'établir. Il doit payer le terrain plus cher, peut-être $5 à $8 l'acre ; il ne voudra pas demeurer dans une hutte de terre si ses voisins sont logés confortablement, et il lui faut un meilleur roulant et une meilleure installation que dans un pays de colonisation tout neuf. Quand un pionnier s'établit dans ces nouvelles régions il peut couper du bois de chauffage la première année, charroyer des billes, faire un peu d'argent et défricher son terrain petit à petit. Voilà quelques avantages qu'offre un pays qui commence à se coloniser à ceux qui ont peu de moyens, et il ne faut pas les mépriser. J'ai été surpris d'entendre dire par le chef des conservateurs de Québec (M. Monk), parlant au nom de sa province, que la ligne proposée par le gouvernement traverserait un pays inculte et désolé et voisin des régions arctiques. Je lui ferai remarquer que le nord du Saint-Laurent dans la province de Québec, le haut des comtés de Portneuf, de Saint-Maurice, de Maskinongé, de Berthier, de Joliette et de Montcalm que traversera le chemin de fer ne répondent pas du tout à la description sinistre qu'en fait l'honorable député (M. Monk) comme étant des terres incultes, attenant aux régions arctiques. Il fait grandement erreur. Il n'y a pas, dans tout le Canada, de région plus riche. On trouve là d'immenses pouvoirs hydrauliques, dont personne n'a encore tiré parti. Les membres de cette Chambre qui ont visité les chutes de Shawinigan il y a une couple d'années en ont vu quelques-uns de leurs propres yeux; et au nord il y en a encore plus. Des explorateurs envoyés sur les lieux par le gouvernement de Québec m'ont assuré que les chutes de La Tuque, à 60 milles au nord de Grand-Mère, peuvent fournir de la force motrice en quantité illimitée. Nos adversaires parlent d'un tarif élevé et de l'importation des produits manufacturés des Etats-Unis ; à cela je leur réponds que l'industrie élèvera ses établissements aux endroits où ils trouvent la force motrice à bon marché. Sur la rive sud du Saint-Laurent, où le chef de l'opposition veut faire passer un chemin de fer, les pouvoirs hydrauliques sont très clairsemés tandis qu'au nord, sur la Gatineau, la Lièvre, le Saint-Maurice et la Mattawa on a assez de pouvoirs hydrauliques pour actionner les machines de tous les établissements industriels et manufacturiers du Canada.

Si vous ouvrez ce pays au nord, au lieu d'envoyer votre trafic aux Etats-Unis, ce qui serait la conséquence du projet du chef de l'opposition, vous y attirez les colons, l'industrie prendra un nouvel essor et ce pays donnera asile à une population nombreuse et prospère. Il y a cinq ans les chutes de Shawinigan et de Grand-Mère étaient comprises dans une région sauvage ; et aujourd'hui Grand-Mère a une population de 5,000 et Shawinigan, après quatre ans, une population de 3,000. Il y a six ans le député de Jacques-Cartier aurait sans doute décrit ces deux endroits comme des solitudes affreuses, des pays sub-arctiques. Il me suffit de dire qu'on a appliqué $5,000,000 aux deux grands pouvoirs hydrauliques du Saint-Mau-

rice depuis les quatre dernières années J'avais presque honte d'entendre un homme de la position et du rang de l'honorable député (M. Monk) dénigrer ainsi le nord de la province de Québec pour essayer de justifier son opposition à un projet qui, à sa connaissance, favorise les meilleures intérêts du Canada. Mes dix minutes étant près d'expirer, il me reste seulement le temps d'ajouter quelques mots, si je veux être fidèle à ma promesse d'être bref. La construction de cette ligne transcontinentale ouvrira à l'activité humaine les fertiles régions du nouvel Ontario. Nous avons là 16,000,000 d'acres de terre à coloniser. Dans la province de Québec ce chemin de fer ouvrira à l'industrie manufacturière un champ d'exploitation semblable à celui de la Nouvelle-Angleterre aux Etats-Unis. Nous avons dans ce pays assez de pouvoirs hydrauliques pour créer des industries et des manufactures dont les produits procureront aux cultivateurs de l'ouest tous les objets fabriqués dont ils auront besoin.

Je ne parle pas de la fertilité du district de la rivière à la Paix, puisque nous sommes tous d'accord sur ce point. Je suis en faveur du projet proposé par le gouvernement, parce que c'est un projet patriotique. Je suis en faveur de ce projet parce qu'il activera le commerce canadien sur le territoire canadien pendant l'année entière. Je suis en faveur de ce projet parce qu'il développera les ressources de notre propre pays et attirera chez nous des colons ; enfin je suis en faveur de ce projet parce que c'est une grande œuvre nationale, proposée par un gouvernement sage ayant à sa tête un grand homme d'Etat.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara): Je félicite mon honorable ami (M. Bureau) d'avoir si bien condensé tout ce qu'il avait à dire en faveur du projet à l'étude, et je lui fais ce compliment d'autant plus volontiers qu'en dix minutes de temps il a accompli un travail qui a pris cinq heures au ministre des Finances et autant au ministre de l'Intérieur. On admettra des deux côtés de la Chambre que le discours de l'honorable député (M. Bureau) a été un des plus utiles pour jeter de la lumière sur la question, si nous le comparons aux harangues sans fin que nous ont imposées certains orateurs libéraux qui n'en connaissent pas plus long que le député de Trois-Rivières. Je dois cependant faire remarquer que l'orateur s'est servi du même argument que tous les partisans du gouvernement, y compris les ministres de la Couronne qui ont parlé sur cette question. Il nous a dit que ce projet est une œuvre patriotique, nécessaire en même temps au commerce de transport, mais il ne s'est pas occupé de la résolution soumise à cette Chambre. Comme il paraît l'avoir perdue de vue, je vais la lui lire. La voici :

Qu'il est expédient, par rapport au bill actuellement soumis à cette Chambre concernant la construction d'un chemin de fer tranconti-nental national de ratifier la convention, mentionnée dans l'annexe dudit bill, intervenue le 28 juillet 1903 entre le gouvernement et certaines personnes au nom de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, qui sera constituée par le parlement au cours de la présente session et d'autoriser le gouvernement à faire tout ce qui est nécessaire pour donner plein effet audit bill et à ladite convention.

Or, aucun membre du gouvernement ni aucun de ses partisans n'a dit un mot pour prouver qu'il est expédient de ratifier cette convention. Ils concluent que, du moment qu'ils prétendent que le projet est un projet patriotique et que nous avons besoin de facilités de transport, on n'a pas à tenir compte du prix, de l'argent qui sera tiré des poches du peuple pour créer ces facilités, et de là ils tirent la conséquence qu'il est expédient de faire ce qu'ils proposent. Je suis plutôt d'avis que les mesures d'opportunité devraient être celles qu'adopterait l'administrateur d'un héritage qui veut conserver cet héritage pour le plus grand profit de ceux à qui il appartient. J'entends par mesure d'opportunité, les mesures que devrait prendre un fondé de pouvoirs pour faire un marché avantageux, pour ne pas payer plus cher que la valeur de ce qu'il reçoit en retour. J'ai suivi ce débat avec attention et j'ai entendu peu d'arguments en faveur de ces mesures d'opportunité, en prenant ce mot dans le sens ordinaire. Il est de mon devoir d'appeler l'attention des membres de l'autre côté sur cette circonstance que si ce marché n'est pas à l'avantage du peuple du Canada, le côté patriotique cesse d'être digne de notre sérieuse attention. Nous, conservateurs, nous n'avons pas besoin de leçons de patriotisme de la part des membres de l'autre côté. Il n'y a pas longtemps que ces messieurs nous parlent de projets canadiens, de projets qui doivent nous libérer du servage des Etats-Unis. Certains sièges du côté des libéraux sont occupés ce soir par des hommes politiques qui étaient présents lorsque le parti libéral chantait sur tous les tons que le pays s'en allait à la ruine, que les affaires canadiennes seraient mieux administrées de Washington. Les libéraux répétaient ces choses-là jusqu'à ce que le peuple du Canada en fût dégoûté, et tout en félicitant ces politiciens d'avoir fini par reconnaître que les questions nationales doivent être traitées au point de vue canadien, nous ne devons pas oublier, cependant, que le peuple nous a envoyés ici pour faire le meilleur marché possible dans son intérêt et dans l'intérêt du pays. Dans tous les discours prononcés à l'autre côté de la Chambre, on nous a menacés à plusieurs reprises de l'abrogation du privilège de transit. Si cela n'était pas une insulte au caractère de virilité canadien, j'appellerais cela une mascarade exécutée pour cacher à nos yeux les défauts de ce marché, qui est des plus mauvais.

L'honorable premier ministre a passé sous silence cette résolution elle-même. Il était peut-être dans son droit, en faisant des signes de tête lorsque vous fîtes part de la

résolution à cette assemblée ; et c'est pourquoi nous sommes obligés de retourner à son discours sur le bill lui-même pour connaître les raisons qu'il a données en faveur de la ratification de cette convention. Naturellement, avant de décider si c'est une transaction sage et prudente, la première chose que nous sommes en droit de demander au premier ministre est la preuve que ce marché est acceptable. Quelles preuves avez-vous pour montrer que ce marché est avantageux pour le peuple ? Après que l'honorable premier ministre eut exposé sa cause, un de ses anciens collègues, celui-là même qui aurait été naturellement chargé de la mise à exécution de ce projet, mais qui a préféré renoncer à son portefeuille de ministre plutôt que de l'appuyer, se leva de son siège, et dans une argumentation embrassant tous les détails de la question qui dura près de deux heures et demie, il démolit complètement les prétentions de l'honorable chef du gouvernement.

Nous avons vu un de ses anciens collègues démontrer qu'il s'agissait là d'un projet dangereux, inconvenant et absolument ridicule. Il a prononcé un tel réquisitoire contre le gouvernement que ce dernier a cru devoir prolonger la discussion, afin de fournir à ceux de ses partisans sur lesquels il peut compter pour défendre son projet, une occasion de répondre aux critiques sévères de l'ex-ministres des Chemins de fer et Canaux. Ce dernier a été le premier témoin à établir qu'il s'agissait d'un projet extravagant. Il nous a dit, et ces chiffres n'ont pas été contredits, que ce chemin de fer projeté devrait coûter environ $120,000,000 ou $130,000,000. Il est vrai que le député de Norfolk (M. Charlton), qui avait été chargé de lui répondre par le gouvernement, a essayé de prouver qu'il suffirait de dépenser 70 millions pour sa construction, mais il n'est pas entré dans les détails et ces chiffres ne s'appliquaient pas à tout le projet. Que l'on compare ces estimations. Le premier ministre, lorsqu'il a soumis cette résolution, a prétendu que le chemin ne coûterait pas plus de 13 millions. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, un homme qui avait toute la confiance du premier ministre jusqu'au moment où il a différé d'opinion avec lui sur cette question, a été le premier témoin entendu contre ce projet et ce fait ne parle guère en faveur des qualités administratives du premier ministre. Cet ex-ministre—dont l'expérience et les connaissances en fait de chemin de fer valent celles d'un expert et ont une bien plus grande valeur que celles du premier ministre—déclare que ce chemin, au lieu de coûter $13,000,000, coûtera de 120 millions à 130 millions.

C'était là un témoignage difficile à réfuter pour le premier ministre. Et la meilleure preuve qu'il se sentait pressé de près, c'est qu'il dût avoir recours à l'aide du député de Norfolk (M. Charlton) pour soutenir la cause du gouvernement, ce député qui est toujours prêt à soutenir n'importe quel côté d'une question, suivant que ses intérêts du moment l'exigent. Cet honorable député a porté le coût du chemin à 68 ou 70 millions, ce qui est beaucoup moins que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et beaucoup plus que le premier mintsre. Le ministre des Finances est ensuite venu à la rescousse et il a réduit le coût de l'entreprise de 13 à 8 millions. Avons-nous besoin d'une meilleure preuve que toutes ces estimations contradictoires, fournies par les principaux partisans de ce projet, par ses promoteurs, pour démontrer que le gouvernement se lance dans cette vaste entreprise sans avoir la moindre idée de ce qu'elle devra coûter au peuple de ce pays ? Après le ministre des Finances, plusieurs autres membres de la droite ont porté le coût de ce chemin de 120 millions à 8 millions.

De tout ce monde, le ministre des Finances est celui qui tient le plus à réduire le montant, et l'on espère que nous réussirons à nous démêler dans toute cette confusion et à en arriver à une décision raisonnable sur cette question.

Nous ne possédons d'autres renseignements que ceux qui nous ont été fournis au cours du présent débat ; et si cette discussion devait durer trois mois au lieu de trois semaines—si elle devait durer trois ans au lieu de trois semaines—les contribuables de ce pays aimeraient encore mieux cela que de laisser voter ce contrat sans avoir obtenu d'autres renseignements que ceux que nous possédons.

L'opposition manquerait à son devoir si elle ne continuait pas cette discussion, quand bien même ce ne serait que pour obtenir les maigres renseignements dont nous avons besoin avant d'engager la responsabilité du pays dans un projet aussi extravagant. Voici bientôt trois semaines que cette discussion dure, et nous ne savons pas encore ce que ce chemin de fer devra coûter. Nous ignorons complètement quelle responsabilité nous sommes sur le point de faire encourir au pays. Pour cette seule raison, mes commettants—libéraux comme conservateurs—trouveraient que je manque à mon devoir, si je ne faisais pas tous les efforts possibles pour obtenir des renseignements plus complets avant de permettre que l'on adopte cette résolution. Même ceux qui ont voté contre moi à mon élection seraient justifiables de dire : " Bien que nous ayons voté contre vous, nous nous attendions que lorsque vous iriez à Ottawa, vous chercheriez à vous faire expliquer les questions qui vous seraient soumises avant de voter, et, si vous ne pouvez faire cela, nous allons obtenir quelqu'un qui saura le faire ". Et ils auraient parfaitement raison.

Pour ma part, je ne puis comprendre comment un honorable député peut dire, comme vient de le faire l'orateur qui m'a précédé, que du moment que cette résolution est proposée par le gouvernement, il lui accorde son appui et qu'il votera pour son adoption sans s'occuper de ses mérites ou des consé-

quences qui peuvent en résulter. Ce n'est pas là l'attitude que prennent les membres de la gauche. Nous tenons à nous renseigner avant d'enregistrer nos votes pour ou contre toute proposition qui nous est soumise.

Le premier ministre nous a donné quatre raisons pour justifier l'adoption de ce projet. Il nous a dit d'abord, que l'on avait besoin de ce chemin pour transporter le grain. Mais je crois que l'honorable député de Marquette (M. Roche), a plutôt fait connaître la véritable raison, quand il a dit que ce n'était pas pour transporter le grain que le premier ministre avait besoin de ce chemin, mais bien pour remporter les élections. Pour ma part, je suis convaincu que le résultat de ces élections ne sera pas aussi favorable au premier ministre qu'il semble le croire, et les contribuables de ce pays vont, une fois de plus, placer les conservateurs à la tête des affaires, car c'est là le parti qui est disposé à faire ce qui est bien. Je ne crois pas que les quelques millionnaires que l'honorable premier ministre espère créer grâce à ce projet et aux dépens du peuple, seront assez puissants pour lui faire remporter les élections. J'ai trop confiance dans l'intégrité et dans l'indépendance des électeurs de ce pays pour supposer que tous les millions que pourront réaliser à même ce projet cette douzaine de millionnaires, auxquels il devra donner naissance, seront suffisants pour lui permettre de remporter les élections. C'est faire injure à l'intelligence du peuple canadien que de supposer qu'il ne verra pas clair à travers un projet de cette nature et qu'il va se laisser entraîner par une proposition aussi corrompue que celle-ci, en cet an de grâce 1903.

La deuxième raison alléguée par le premier ministre pour demander à la Chambre d'adopter cette résolution, c'est que le projet ne devait coûter au trésor public que 13 millions. J'ai démontré de quelle manière cette prétention de sa part avait été repoussée par son propre témoin, et je ne reviendrai pas sur ce point.

La troisième raison se rapportait au privilège du transit. Je me crois tenu de demander pardon à la Chambre de faire même mention de cette question. C'était là un argument dangereux à invoquer, et les orateurs de la gauche l'ont si bien combattu, que les membres de la droite ont dû y renoncer, et le repousser comme une bête venimeuse. Je ne crois pas que les partisans du gouvernement aient fait allusion à cette question depuis le discours prononcé par le député de Hants (M Russell). Ce dernier a beaucoup plus de courage que l'on serait porté à le croire à première vue. Je dois dire à sa louange, qu'il peut parler durant quatre ou cinq heures, et que dans l'espace de dix minutes il peut prononcer un plus grand nombre de mots que n'importe lequel d'entre nous durant un espace de temps deux fois plus long. Mais il a si bien mis à néant tous les arguments invoqués par les membres de son parti, quant à ce qui concerne ce privilège du transit, que nul autre n'osa soulever de nouveau la question. Ainsi, je ne crois que le ministre des Douanes, le seul membre du gouvernement qui soit en ce moment à son siège et le seul qui semble croire nécessaire d'accorder encore la moindre attention à ce débat—ce dont je le félicite—essaie de ramener cette question du privilège du transit sur le tapis. S'il doit prendre part à ce débat, je serais heureux qu'en sa qualité d'homme d'affaires, et avec l'expérience qu'il doit posséder de l'expédition des marchandises par chemin de fer et par steamers, ainsi que de toutes autres manières, il corroborerait, s'il le peut, quelques-uns des arguments invoqués par l'honorable député de Hants, lorsqu'il a parlé sur cette question. Je crois que le pays aimerait beaucoup à connaître son opinion sur ce point.

L'honorable ministre nous dira sans doute que cette question du privilège de transit n'a rien à voir avec la question actuelle. Le premier ministre a cité des paroles prononcées par le président des Etats-Unis—il ne nous a pas dit quand, mais je crois qu'elles datent de 14 ou 15 ans passés—des paroles évidemment prononcées dans un but électoral. Elles constituent un des nombreux efforts faits aux Etats-Unis pour essayer d'attaquer le lion britannique, quelque temps avant les élections, afin de satisfaire une certaine classe d'électeurs et s'assurer de leur vote. C'est également en travaillant à son élection, que le président Cleveland nous adressa des menaces au sujet de ce privilège du transit. Cette allusion du premier ministre à ce fait m'a paru très significative, car c'est immédiatement après avoir formulé ces menaces ridicules que le président Cleveland posa sa candidature et fut défait par une écrasante majorité.

Je crois que lorsque le premier ministre en appellera au peuple et que ce dernier s'apercevra que cette question du privilège du transit est à peu près tout ce qu'il peut offrir pour justifier son entreprise, on lui dira qu'il aurait mieux fait d'accepter le verdict prononcé contre M. Cleveland, car il me paraît n'en connaître guère plus long sur cette question, comme sur celle du transport, que l'ex-président Cleveland.

Quant au discours prononcé par l'honorable député de Hants, je crois que ceux qui l'ont écouté—bien que je ne puisse adresser aucun reproche à ceux qui ne l'ont pas entendu jusqu'à la fin, car il a duré près d'une journée et demie—admettront avec moi que si ce discours est distribué dans le pays, il servira à convaincre le peuple qu'il doit voter en faveur du parti qui a combattu cette législation, et non en faveur du parti pour lequel l'honorable député (M. Russell) a parlé. Il a énoncé des arguements passablement étranges à l'appui de la résolution. Il a admis, comme on peut le constater à la page 9235 des "Débats", que la construction de ce nouveau chemin va probablement ruiner l'Intercolonial. Il nous a dit que les

nouvelles inventions prenaient la place des anciennes, et que le changement était utile à la société en général. Il nous a cité le cas de certaines fabriques qui avaient été remplacées par de nouvelles, et ainsi de suite ; lorsqu'un chemin de fer devient sans valeur il faut, dit-il, le remplacer par un autre ; et si la construction du nouveau chemin—et il voulait alors parler de cette partie de la voie entre Québec et Moncton—devait avoir pour résultat de reléguer l'Intercolonial à l'arrière-plan, cette considération ne devrait pas nous arrêter, car il nous faut un meilleur chemin. Il a clairement admis que les $70,000,000 dépensés pour la construction de l'Intercolonial ne comptent pour rien.

Je sais—et je le sais peut-être depuis un plus grand nombre d'années que certains membres de la droite—que le peuple canadien, pris dans son ensemble, n'est pas un peuple mesquin. Il est toujours disposé à payer le plein prix pour tout ce qui est nécessaire dans l'intérêt du pays. Mais lorsqu'un membre de cette Chambre jette de côté soixante-dix millions de dollars de son argent, et qu'il qualifie l'institution pour laquelle cet argent a été dépensé, de "radeau pour les naufragés", ce sont là les propres expressions dont il s'est servi, quand il a dit que l'Intercolonial, comparé à l'ensemble de la question du transport, n'était qu'un "radeau pour les naufragés"—je crois que les contribuables de ce pays lui feront remarquer que ce radeau coûte cher, qu'il est fait avec du bois précieux, et que chacune des pièces qui le composent, au lieu d'être liées entre elles par des attaches en fer, le sont par des attaches en or. On nous a demandé cette année de dépenser $43,000,000 sur ce chemin, et dans quel but? L'autre jour le Gouverneur général a sanctionné un bill des subsides comprenant le cinquième des crédits du présent exercice, le tout ayant été voté en vertu d'un arrangement intervenu entre les chefs des deux partis. La balance de ces crédits reste encore à discuter. Quel besoin a-t-on de ce montant de $3,000,000 pour l'Intercolonial ? Est-ce pour améliorer la voie ? Le gouvernement se propose de dépenser ce montant pour placer le chemin dans un meilleur état qu'il l'est actuellement.

Le premier ministre a donné le ton à ses partisans, lorsqu'en soumettant ce bill il a dit que l'Intercolonial n'avait été construit que pour des fins militaires et non à titre d'entreprise commerciale. Cet argument a donné du courage au député de Hants, et il s'est basé sur cette raison invoquée par le premier ministre pour dire que l'Intercolonial n'était rien autre chose qu'une "barque pour des naufragés". Cependant, depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir, c'est-à-dire depuis sept ans, il a dépensé $20,000,000 pour améliorer cette épave. Et voici que maintenant on nous dit que l'on doit permettre à l'herbe de croître sur la voie, que les rails doivent être jetés au rebut, et que toute l'institution doit être abandonnée. Et bien que ce doive être là le résultat de cette politique, le gouvernement propose de dépenser $3,000,000 de plus pour améliorer l'Intercolonial.

Je considère, M. l'Orateur, que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est servi d'un langage beaucoup trop doux lorsque, étudiant l'imprévoyance et le cynisme de ce projet, il nous a dit que cette politique devait être le résultat d'une crise hystérique ou d'une attaque de folie temporaire. Comment un député qui se respecte, et qui accorde une certaine considération à l'opinion de ceux avec qui il est en contact journalier, pourrait-il se joindre au ministre des Finances pour voter ces millions chaque année, y compris cette partie de $3,000,000 que nous avons déjà votée durant la présente session, afin de mettre l'Intercolonial sur un pied satisfaisant—comment pourrait-il en même temps appuyer un projet qui comporte l'idée que l'Intercolonial ne possède pas les qualités voulues pour faire un chemin de fer et que c'est là l'opinion du gouvernement sur cette voie ferrée ?

Quels sont les faits, M. l'Orateur ? Quelqu'un partage-t-il cette manière de voir ? Ce chemin ne répond-il pas à tous les besoins de son trafic, comme le ferait n'importe quel autre chemin de fer ? N'est-il pas raisonnable de la part du chef de la gauche d'insister pour que l'on utilise l'Intercolonial dans son état actuel, et qu'on le prolonge jusqu'aux grands lacs, afin de fournir au trafic les moyens de transport dont il a besoin ? N'est-il pas raisonnable que nous évitions de gaspiller de l'argent en construisant une ligne parallèle à celle que nous possédons actuellement, et qui aura pour effet de faire cesser son utilité en lui créant une concurrence dans cette voie ennemie ? Voilà à quoi se résume la proposition du gouvernement, et elle doit être repoussée tandis que celle du chef de la gauche, quant à ce qui concerne l'Intercolonial est celle qui se recommande à l'attention du pays.

Le député de Hants (M. Russell) un des principaux partisans du gouvernement a aussi déclaré bien distinctement qu'il lui était bien égal que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux eût abandonné ses collègues par conviction ou par ressentiment. Voyons un peu l'état de moralité politique que dénote cette remarque. Il lui est absolument égal que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ait obéi à un sentiment d'honnêteté en refusant de sanctionner cette entreprise, en renonçant à ses émoluments de ministre et à sa position dans le cabinet, ou qu'il se soit laissé guider par son ressentiment résultant de certaines rebuffades imaginaires dont il aurait été la victime de la part de ses collègues. Où en sommes-nous donc rendus dans cette Chambre ? Est-il raisonnable de prétendre que nous allons voter tout ce que le premier ministre va nous présenter ? Parce

qu'il s'incline devant nous, M. l'Orateur, et qu'il dit : C'en est assez ; c'est là ma décision ; je veux que cela soit voté ; quel droit le pays a-t-il de connaître les raisons que je puis avoir d'en agi ainsi ? Je suis le premier ministre, si je m'incline devant vous, cela veut dire que la chose doit être votée ; cela règle la question, et le peuple de ce pays, pas plus que l'opposition, n'a le droit de connaître l'à-propos de cette mesure, que s'il me plaît de les en informer.

En ma qualité de représentant d'une division électorale importante de ce pays, qui compte une population de 30,000 âmes, je proteste contre cette manière d'agir. Je veux que l'on me fournisse les preuves nécessaires pour justifier cette dépense, avant d'y consentir, ou avant que mes commettants ou le peuple de ce pays consentent à ce marché—car ce n'est rien autre chose qu'un marché.

La quatrième raison invoquée par le premier ministre à l'appui de cette partie de son projet, celle sur laquelle il est revenu plusieurs fois—et avec tout le respect possible, je désire faire remarquer qu'il a fait preuve de beaucoup de hardiesse sur ce pont—c'est que ce chemin devait être construit parce que le parti conservateur aurait un jour promis de faire quelque chose de semblable, et qu'il croyait de son devoir de remplir cette promesse de ses adversaires.

Charité bien ordonnée commence par soi-même, et s'il y a quelque charité dans un gouvernement de réforme, c'est par lui-même qu'il devrait commencer. Nous ne demandons pas au premier ministre de payer nos dettes, on n'a pas présenté de réclamations contre le parti conservateur ; on n'a pas prouvé dans le cours ordinaire des choses que le parti conservateur a contracté ce genre de dette. Nous savons que le parti de la réforme doit faire face à un grand nombre de réclamations à cause des promesses qu'il a faites, mais qu'il n'avait pas l'intention de remplir, lorsqu'en 1896, grâce à ces promesses, il fit descendre du pouvoir des hommes meilleurs que les siens. Pour montrer combien ce gouvernement fait peu de cas des promesses rompus, je rappellerai à cette Chambre que dans le discours du Trône, mis dans la bouche de Son Excellence par ce gouvernement-ci, se trouvait la promesse que cette question serait résolue d'une tout autre manière, et on n'a donné aucune raison pour ne pas exécuter cette promesse. Je conseille au premier ministre de payer ses dettes, si récentes et si fraîches à la mémoire du peuple, avant de parler du paiement des dettes contractées par le parti conservateur. Je lui dis, sans crainte de contradiction, que le parti conservateur n'a aucune dette, aucun compte en souffrance, à cause d'une violation de promesse, et qu'il peut se passer des conseils de n'importe quel premier ministre d'un soit-disant gouvernement de réforme.

Pour donner crédit au premier ministre il prétend que le chemin de fer doit être construit pour des raisons patriotiques. Si je comprends mon comté et la province d'Ontario et toutes les divisions électorales du Canada—car je ne crois pas qu'il y ait de différence entre un Canadien et un autre dans sa connaissance du patriotisme et des affaires—je crois fermement que le peuple du Canada désire que nous fassions ici notre devoir avec honnêteté et fidélité ,en jugeant les choses selon leur mérite et sans nous arrêter à de vaines exclamations de patriotisme pour faire passer de mauvaises lois.

Quel patriotisme y a-t-il à créer cinq ou six millionnaires aux dépens du peuple ? Avons-nous besoin de créer des Morgan, des Vanderbilt et des Rockfeller, cinq ou six de ceux-là, pour devenir une nation ,ou avoir le droit de nous appeler un nation ? Le premier ministre va-t-il se rendormir et rêvera-t-il de nouveau que nous ne sommes pas une nation, parce que nous n'avons pas de multimillionnaires ? Nous sommes envoyés ici pour représenter le peuple, pour veiller sur ses intérêts, et il n'est pas juste d'arracher à chaque famille une partie de cette dépense. En chiffres ronds cette dépense sera de $150,000,000, sans intérêt et sans retour, et il n'est pas juste d'imposer ainsi une dette de $150 à chaque famille pauvre pour faire cinq ou six millionnaires.

Ce projet n'a pas été justifié. Le parti conservateur ne fait pas une critique préconçue. Il serait excusable de dire : Puisque vous n'avez pas prouvé à la Chambre que cette mesure est opportune, nous pouvons en conclure qu'elle ne l'est pas. Le parti conservateur a scruté les faits ; il a dit à lui-même et au peuple : si le gouvernement ne veut pas s'enquérir des faits et se donner la peine de faire faire des arpentages et des plans et de veiller à ses affaires, nous le ferons, bien que nous n'ayons pas les mêmes facilités que lui, bien que les dépenses que nous ferons sortiront de nos poches, au lieu de sortir du coffre public ; bien que chaque télégramme que nous envoyons et les explorateurs que nous employons doivent être payés de nos poches, malgré toutes ces circonstances défavorables, nous agissons ainsi dans l'intérêt du pays. Grâce aux dépenses considérables que nous nous sommes imposées, grâce au sacrifice de temps et d'énergie que nous nous sommes imposé, nous avons montré à la Chambre et au gouvernement—puissions-nous être écoutés—à quoi cela nous conduit. A quoi cela nous conduit-il ? Cela nous entraînera dans une dépense de $150,000,000, et rendra inutiles les canaux du pays, si les arguments de la droite sont sérieux. Et je ne crois pas à la solidité de leurs arguements sur ce point. Je crois que les canaux feront encore des affaires, et je ne crois pas que les chemins de fer en feront autant que le prédit l'opposition. Si leurs arguments sont bons, ce chemin pourra manier tout le trafic et les canaux n'auront plus rien à faire.

Les millions qui ont été dépensés pour ouvrir nos canaux sont un gaspillage, l'argent

dépensé à la baie Georgienne est un gaspillage, l'argent dépensé sur les canaux du Saint-Laurent est une dépense inutile si nos contradicteurs disent vrai ; car d'après leurs arguments ce chemin de fer fera plus que tout autre chemin de fer. Certains partisans du gouvernement prétendent que ce chemin de fer transportera du grain de l'ouest, et qu'un autre ne peut pas en faire autant. Il est étrange que ce chemin de fer possède ainsi un pouvoir surnaturel qui est refusé aux autres, si on veut les en croire. Si ces messieurs ont raison sur ce point, alors les canaux et tous les chemins de fer particuliers ne sont d'aucune utilité. Le Pacifique Canadien n'est pas en état de transporter, d'après leur raisonnement, les mêmes quantités de grain de l'ouest dans les mêmes circonstances et cependant les trains sont remorqués par les mêmes locomotives à travers le même pays. D'après l'argumentation de ces messieurs, le transport du grain ne peut pas se faire si on ne construit pas ce chemin de fer particulier, attendu que ce chemin de fer-là peut accomplir des choses qui sont impossibles aux autres. La proposition de l'honorable chef de l'opposition a tous les avantages que le gouvernement attribue à son propre projet et coûtera un tiers meilleur marché.

Il n'y a pas de doute qu'il y a moyen de transporter tout le grain de l'ouest aux provinces de l'est, et que celles-ci peuvent expédier leurs fruits dans l'ouest. Je me suis beaucoup amusé à entendre parler le député d'Annapolis (M. Wade) d'envoyer ses pommes et ses autres fruits en Angleterre. Ignore-t-il qu'il nous est impossible d'envoyer nos pommes et nos autres fruits du district de Niagara à Winnipeg, parce que le prix du transport est trop élevé? Un meunier dans les Territoires du Nord-Ouest fait transporter un baril de farine jusqu'à Sainte-Catherine pour moins que la moitié du prix de transport payé par un cultivateur de fruits pour envoyer un baril de pommes à Winnipeg. Les habitants du comté de l'honorable député veulent-ils envoyer leurs fruits en Angleterre ou dans l'ouest? S'ils ont des idées nationales qu'ils commencent par créer un commerce dans le pays même. L'honorable député ne croit-il pas que les membres de cette Chambre, leurs amis et leurs parents, et tout le peuple canadien en général mériteraient un peu de considération dans cette affaire, autant que lui-même et ceux dont il se fait le défenseur? Je ne prétends pas que, parce que les cultivateurs d'Ontario ont dû construire des greniers au début de la colonie, parce qu'ils ont dû prendre soin de leur grain en attendant les chemins de fer, parce qu'ils devaient le conserver des mois et des mois, parce que dans les premiers jours d'Ontario les cultivateurs n'avaient pas les avantages qui sont offerts aux colons de l'ouest, nous ne devons pas pour cela accorder ces avantages à ces derniers. Le public du pays que j'ai l'honneur de représenter n'est pas mesquin et ne s'oppose pas à des entreprises de chemin de fer, mais si le pays doit se charger de leur construction, qu'il adopte un plan sensé ; qu'il ne construise pas pour les livrer à une corporation aux dépens du peuple qui n'en retire aucun profit.

Je dois un mot de réponse au très honorable ministre du Commerce (Très honorable sir Richard Cartwright). L'autre jour l'honorable ministre a fait un discours sur cette question. Sans doute, si l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) n'approuve pas le projet, le meilleur homme pour le défendre est l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) puisque c'est une question financière. L'honorable ministre a dit : Que toute la dépense servirait à payer l'intérêt qui serait de $8,000,000, mais il ne nous a pas dit ce que coûterait le payement du principal.

Ensuite, le membre du cabinet qui serait le mieux en état de nous donner des renseignements sur ce projet, c'est l'honorable ministre du Commerce. De fait, il a prononcé un long discours sur cette qustion devant la Chambre, ou plutôt à l'adresse de l'autre côté de la Chambre. Au cours de ce débat, j'ai remarqué que les ministres, quand ils entreprennent d'adresser la parole à la Chambre sur ce sujet, vous tournent le dos, M. l'Orateur, et tournent le dos au peuple du pays, représenté par l'opposition, et que tous leurs efforts tendent à convaincre leurs propres partisans qu'ils feront bien de voter sur ce projet. Il est évident que les ministres, à commencer par leur chef lui-même, ont peur de mettre leur confiance dans la fidélité de leurs propres partisans; et dans leurs efforts à porter la conviction chez eux, ils tournent le dos à vous-même et à l'opposition, parce qu'ils considèrent que cela ne porte pas à conséquence, pourvu qu'ils conservent les 50 voix de majorité dont ils ont joui depuis 1900. L'honorable ministre du Commerce a essayé de convaincre les députés siégeant derrière lui. Il ne nous a rien dit du projet actuel, mais il a prétendu que, si si le projet de feu l'honorable Alexander Mackenzie avait été continué, le pays aurait été plus prospère en 1885 qu'il n'est aujourd'hui. Je n'en sais rien. Je puis manquer d'intelligence, mais si tel est le cas, je ne sais pas pourquoi notre population n'est pas de 15,000,000 à 20,000,000, sans nier que le pays a joui d'une grande prospérité depuis 1878, époque à laquelle M. Mackenzie perdit le pouvoir, parce que le peuple le jugeait incapable de diriger les affaires du pays de manière à le faire prospérer. J'ai la ferme conviction qu'il a prospéré depuis, et si sur ces données nous adoptions les mêmes méthodes de raisonnement que nos honorables adversaires, nous nous perdrions dans le même dédale où ils se sont égarés en essayant de justifier leur projet. Il nous disait qu'il avait peur, en présence de notre passé, que nous ne réussissions pas à convaincre le peuple que le projet n'était pas

avantageux pour le pays. Je me souviens qu'au mois de novembre, il y a trois ans, l'honorable ministre du Commerce vint à Sainte-Catherine pour me faire battre et faire élire par une bonne majorité M. Gibson, aujourd'hui sénateur. Dans un discours qu'il fit à la salle d'opéra de Sainte-Catherine, il essaya de parler sur la politique fiscale. Son discours se rapportait à peu près à la politique fiscale comme son discours de l'autre jour dans cette Chambre se rapportait à ce projet de chemin de fer. Il fit à peu près le même genre de discours que l'autre jour dans cette Chambre, et voici le résultat : La majorité de 119, en 1896, fut convertie, en 1900, en une majorité de 369. Je puis assurer à l'honorable ministre que s'il veut venir aux prochaines élections, il m'évitera beaucoup de fatigue et de dépense. S'il veut se faire entendre à la salle d'opéra de Sainte-Catherine et prononcer un discours sur la politique de chemin de fer dans le genre de celui qu'il a prononcé sur la politique fiscale en 1900, je crois que ma majorité montera de 369 à 1069.

Je dois un mot de réponse au discours prononcé hier sur la question par l'honorable député de Welland (M. German). Il avait, dit-il, écouté attentivement les discours prononcés au cours de ce débat, et lu dans le Hansard ceux auxquels il n'avait pas assisté, et il n'avait pas entendu dire un mot de ce côté-ci de la Chambre contre la construction d'une ligne parallèle à l'Intercolonial. Voilà un orateur qui essaye de dénigrer les arguments de l'opposition en prétendant que pas un orateur de ce côté-ci de la Chambre n'a trouvé à redire contre ce chemin à cause de sa direction parallèle à l'Intercolonial. L'honorable député de Hants (M. Russell) qui avait parlé quelque temps avant lui, s'était étendu pendant plus d'une heure sur le privilège de transit, et avait pris ensuite une heure et demie pour essayer de convaincre la Chambre que la création d'une ligne parallèle à l'Intercolonial n'était pas en réalité applicable à l'Intercolonial, mais que c'était plutôt le Grand-Tronc-Pacifique qui se faisait suivre parallèlement par l'Intercolonial. Voilà l'état dans lequel il laissa la question à la fin de son argumentation, et il ajouta que si l'Intercolonial était converti en vieux fer, cela n'y ferait rien pour lui.

Je conseillerais à l'honorable député de Welland (M. German) de consulter l'honorable député de Hants (M. Russell) en sa qualité de spécialiste pour les maladies des yeux et des oreilles, afin qu'il comprenne mieux en lisant le Hansard et en écoutant les débats. L'honorable député (M. German) n'a pu donner aucune raison au peuple d'Ontario en faveur de la dépense de $60,000,000 à $70,000,000 pour faire une ligne parallèle à l'Intercolonial, dont les contribuables de cette province ont payé une large part. Il sait qu'une nouvelle ligne faisant double emploi avec l'Intercolonial ne devrait pas être construite, et alors il a eu recours à une artifice en affirmant que de ce côté-ci de la Chambre, il n'a entendu personne qui s'opposait à cette ligne parallèle. Il aurait entendu cela s'il avait écouté. Comme l'honorable député (M. German) vient du district de Niagara—d'une partie moins bonne que celle d'où je viens—on pourrait croire que je partage son opinion si je m'abstiens de la réfuter. Dans l'intérêt des réformistes honnêtes et des conservateurs de ce district, je me crois obligé de réfuter ses assertions à la première occasion. Il nous a dit avoir compris au comité des chemins de fer qu'aucune aide considérable ne serait donnée au Grand Tronc. J'étais au comité lorsque le bill du Grand Tronc fut discuté, et tout ce que nous pouvions faire était d'empêcher les membres de l'autre côté de la Chambre de faire promettre par le gouvernement de n'accorder aucune aide pécuniaire à la compagnie, si la charte était acceptée. Ils avaient peur que le gouvernement n'accordât de l'assistance financière et dans le préambule même du bill et dans ses diverses clauses ils s'efforcèrent de stipuler qu'aucune assistance financière ne serait donnée à la compagnie. Nous avons entendu dire par le ministre de l'Intérieur et par d'autres représentants de l'ouest, que la grande question dans le Nord-Ouest est l'insuffisance du service pour transporter les produits de ce pays au littoral. S'il en est ainsi, et j'ai lieu de le croire, un chemin de fer devrait payer un bonus au pays pour obtenir la permission de pénétrer dans cette région. Dans de telles circonstances, un chemin de fer ne court aucun risque. On accorde des subventions aux chemins de fer qui se lancent dans une entreprise plus ou moins douteuse, mais qui peut contribuer à la prospérité du pays, si elle réussit. On accorde des subventions aux chemins de fer pour aider aux pays neufs à écouler leurs récoltes. Mais voici un pays dans lequel les chemins de fer existants ne peuvent pas venir à bout de transporter toute la marchandise qui leur est apportée. N'est-ce pas une bonne raison pour ne pas subventionner ce chemin de fer dans la section des prairies ? Au contraire, le chemin de fer devrait être reconnaissant d'obtenir le droit d'entrée dans ce pays et d'y étendre son trafic. L'honorable député de Welland (M. German) nous a dit encore qu'il n'y a rien de sérieux dans l'objection que cette nouvelle ligne serait parallèle à l'Intercolonial, puisque, si le gouvernement ne faisait pas une ligne parallèle à l'Intercolonial, le Grand Tronc lui-même en construirait une. A cela je réponds que le Grand Tronc ne peut pas construire un mille de chemin de fer pour suivre parallèlement l'Intercolonial, à moins d'une charte du gouvernement. Quelle futilité de la part du député de Welland de prétendre que, si le gouvernement ne construit pas cette section du chemin, le Grand Tronc la construira en suivant parallèlement l'Intercolonial ! Mais

le Grand Tronc ne peut rien faire de cela sans avoir une charte. Il ne peut pas construire un mille de chemin de fer sans avoir une charte fédérale, si l'Intérêt du Canada est en jeu, ou une charte provinciale se rapportant à la partie du chemin qui concerne une province en particulier. D'après le député de Welland, nous sommes à la merci du Grand Tronc-Pacifique dans cette affaire tandis qu'en réalité le Grand Tronc-Pacifique est à la merci et doit être à la merci du parlement pour toutes les faveurs qu'on lui accorde et pour tout permis de construction d'une ligne quelconque. L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux avait absolument raison de parler de la frénésie hystérique du gouvernement. On s'amaginerait qu'il croit que le Grand Tronc peut saisir le peuple du Canada à la gorge et dire: Si vous ne construisez pas ce chemin de fer de Québec à Moncton, nous le construirons et nous ferons crouler votre Intercolonial.

Voilà l'espèce d'argument qui vient de l'honorable député de Welland. Ensuite il nous apprend que le gouvernement a le droit de possession sur le chemin entre Moncton et Winnipeg, parce que c'est nous qui l'aurons construit. Qu'est-ce que la possession sur un chemin de fer ou dans une maison, ou dans une grange, si ce n'est le droit de s'en servir ; le gouvernement n'a-t-il pas cédé l'usage de ce chemin et la possession pratique pour cinquante ans ? A quoi sert le titre nu sans l'usufruit ? Si le projet du chef de l'opposition était adopté, le droit d'utiliser la ligne nous serait acquis et nous aurions toutes les attributions de la possession ; mais dans votre cas vous construisez votre chemin de fer et pour cinquante ans à venir vous en mettez pratiquement la possession entre les mains du Grand-Tronc-Pacifique. Je n'ai pas l'habitude de me faire l'interprète des sentiments d'une autre division électorale, mais si je connais bien les électeurs de Welland, je doute fort qu'ils manquent de ressentir l'action de l'honorable député (M. German) en dépréciant leur intelligence au point de laisser croire que les arguments produits en Chambre par leur député seront pris au sérieux par les hommes sensés.

L'honorable député de Welland (M. German) ne s'occupe pas de ce qui arrivera dans cinquante ans, et le député de Hants (M. Russell) nous a appris qu'il était fatigué d'entendre parler de cette époque lointaine à laquelle il dormirait de son dernier sommeil. Je crois cependant que le premier ministre aurait dû prêter quelque attention à ce sujet avant d'entamer son projet. Vous ne pourrez pas convaincre un homme d'affaires dans ce pays, pas même un élève de nos écoles, que quand l'intérêt national est en jeu on ne doit pas regarder cinquante ans en avant. Cette ligne aura donné des millions à ses entrepreneurs ou elle aura abouti à un désastre financier d'ici à quinze ou vingt ans. Les chemins de fer construits il y a cinquante ans ont grandement changé leur premier mode d'exploitation. Comment un homme peut-il savoir dans ce siècle d'inventions et de découvertes scientifiques quelles seront les conditions du trafic dans cinquante ans ? J'ai remarqué que certaines chartes accordées par le gouvernement parlent de la suppression possible de la vapeur ou de l'électricité pour faire place à la pression atmosphérique ou à d'autres sources nouvelles de force motrice.

Il se peut qu'en livrant ce chemin de fer au Grand-Tronc-Pacifique pour cinquante ans, nous en serons privés précisément pendant l'époque à laquelle il pourrait nous donner quelque profit. On peut échapper à ce danger par la possession actuelle de toute la ligne, par la maîtrise actuelle de la ligne ; on peut encore y échapper en adoptant le projet du chef de l'opposition, ce qui coûtera un tiers meilleur marché que le projet du gouvernement et sera plus avantageux au pays.

L'honorable député de Welland a demandé aussi la construction de cette ligne pour apporter du Nord-Ouest du trafic à l'Intercolonial. L'Intercolonial n'est pas entre les mains d'un séquestre ; il appartient au peuple ; il a sa clientèle établie et il transporte beaucoup de marchandises. N'en reçoit-il pas du Nord-Ouest ? S'il est donné suite au projet de l'honorable chef de l'opposition d'étendre l'Intercolonial jusqu'au Nord-Ouest au moyen de la combinaison qu'il propose, l'Intercolonial n'aura-t-il pas sa part de trafic comme les autres ? L'enverra-t-on au pôle nord, à Chicago ou ailleurs ? Le projet de l'honorable chef de l'opposition ne présente-t-il pas tous les avantages du projet du gouvernement, en réduisant d'un tiers la dépense, tout en assurant au peuple la possession du chemin ?

Je dois citer un autre fait. Le gouvernement, par un vote de parti compact, fit rejeté il y a deux ou trois mois, la proposition faite par le député de Hamilton (M. Barker), et appuyée par moi, de soumettre l'Intercolonial aux règlements du bill de la commission des chemins de fer. Le gouvernement donnait pour raison du rejet de cette proposition que l'Intercolonial avait besoin d'un peu plus de latitude que les autres chemins de fer. Si cela est vrai, pourquoi revient-il sur le vote donné il y a deux ou trois mois pour étouffer l'Intercolonial ? Pourquoi ne protège-t-il pas ses propres affaires ? Pourquoi accorde-t-il à des étrangers, ou du moins a des personnes qui font concurrence au peuple qu'ils représentent les avantages qu'il réclamait pour l'Intercolonial il y a trois mois ? La question était de savoir s'il n'était pas à propos d'accorder à l'Intercolonial plus de pouvoir sur le trafic-marchandises, pour lui permettre de faire face à la situation, même si la commission ne pouvait pas y réussir, celle-ci étant peut-être gênée dans son action par l'entente qu'elle devait empêcher des passe-droits et

donner la même chance à tous les chemins de fer en opération entre les mêmes points et dans les mêmes conditions.

On jugeait que l'Intercolonial pouvait être traité d'une manière exceptionnelle. S'il y avait quelque mérite dans la position prise par le gouvernement à l'encontre de la proposition émanée de ce côté-ci de la Chambre, c'est que le gouvernement, inspiré par de bons motifs et non par des motifs politiques, et désireux de mettre fin à une situation risquée ou irrégulière, pouvait, dans certains cas spéciaux, soumettre le transport à des règlements particuliers pour l'avantage du public. L'Intercolonial pourrait peut-être transporter des marchandises à meilleur marché et avec moins de formalités que les autres chemins de fer. Si quelques-uns ont voté contre cette proposition pour la raison que l'Intercolonial, qui appartient au peuple, doit être soutenu, s'ils étaient sincères dans cette opinion, et s'ils veulent être conséquents avec eux-mêmes, pourquoi ne pas appliquer le même raisonnement au cas actuel et donner suite à la proposition de l'honorable chef de l'opposition, qui a pour but d'affirmer et d'augmenter les pouvoirs de l'Intercolonial? Et s'il y a quelque avantage pour le public à ce que l'Intercolonial ne soit pas dépendant de la commission des chemins de fer, alors, en augmentant ses pouvoirs, vous augmentez cet avantage.

Il me fait plaisir de dire à l'honorable député de Victoria, N.-B., (l'honorable M. Costigan) que j'étais heureux de l'entendre raconter hier soir qu'il avait parcouru en faisant la chasse et la pêche cette partie du Nouveau-Brunswick qui sera traversée par le chemin de fer projeté, et que s'il n'osait pas la comparer aux terres fertiles du district de Niagara et d'autres parties de la province d'Ontario, le sol n'était cependant pas mauvais, et que le chemin de fer passerait avantageusement à travers cette région. J'aime à croire qu'après la construction du chemin de fer, le smauvaises terres deviendront bonnes, les marécages se rempliront et la joie et le bonheur règneront partout. J'ai écouté avec beaucoup de plaisir l'honorable député, parce que c'est le premier discours que j'ai entendu de lui dans lequel il n'a pas traîné la question religieuse. L'honorable député a laissé paraître plus d'anxiété que de coutume sur le résultat, probablement parce que dans son opinion, la proposition présentée à la Chambre est pleine de danger pour le gouvernement qu'il a soutenu avec tant d'ardeur depuis 1896. J'étais heureux aussi de l'entendre dire que bien que l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux se fût séparé du gouvernement sur cette question et n'eût plus la même force, cependant ses amis ne le quitteraient pas. Je suis d'accord avec l'honorable député quant à ses conclusions, mais non quant à ses prémisses. Parce que l'ancien ministre a quitté le gouvernement, je ne crois pas que ses amis l'abandonnent, et je ne crois pas non plus que sa sortie du gouvernement soit un signe de faiblesse. La plupart de ceux qui ont parlé sur cette question en faveur de la proposition du premier ministre, ont lancé, en guise d'arguments, leurs attaques acerbes contre l'ancien ministre des Chemins de fer ; mais si ce dernier n'a pas leur appui, il a relevé dans ce pays le code moral qui nous fait un devoir de voter contre des propositions que la conscience désapprouve. Les citoyens de ce pays exigeront de meilleurs arguments que des injures à l'adresse de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux pour se laisser persuader qu'il a tort et que le gouvernement a raison. Il faut que les partisans du gouvernement qui appuient ce projet nous disent en quoi l'ancien ministre se trompe. Je vous prie de ne pas lui donner de sobriquets ; il est aussi canadien que vous tous. C'est lui qui s'est sacrifié, ce n'est pas vous. Autant que nous pouvons en juger, il a été inspiré par des motifs louables. Quand le peuple sera appelé à voter sur ce projet, je suis d'avis qu'il désapprouvera le gouvernement et non pas lui, à moins qu'on ne lui présente des arguments plus solides que ceux qui ont été produits dans cette Chambre à l'appui du projet du gouvernement. Il ne prétendra pas que, parce qu'un homme a voté contre le gouvernement au pouvoir et contre le projet extravagant qu'il nous a soumis, cet homme s'est rendu méprisable et mérite d'être blâmé.

Avant de terminer, je dois m'occuper quelques instants de l'honorable député de Cumberland (M. Logan), qui a eu des élans d'éloquence et de patriotisme. Chaque fois que le gouvernement propose quelque chose, ses partisans sont remplis d'enthousiasme patriotique qu'ils manifestent par des harangues verbeuses sur le Canada, ce beau pays, sur l'union entre les Canadiens, et ainsi de suite. Il a même fait le prophète, il a prédit ce qu'il arrivera aux deux partis politiques aux prochaines élections. Il était moins indiscret que le député de Wellington-sud, qui nous a annoncé des élections générales pour cet automne. Il était plus réservé—on l'avait sans doute prévenu de ne pas trop parler—et il ajouta que la date des élections, cet automne ou dans deux ans, n'y faisait rien oubliant peut-être que d'après la constitution elles doivent avoir lieu dans les deux années—le drapeau libéral se déploierait en signe de triomphe. Ce parti libéral, nous a-t-il dit, porterait la devise : " Laurier, Progrès et Victoire " ; et sur le drapeau de l'opposition on lirait les mots : " Borden, Ruine et Gamey ".

Je me demande où l'honorable député voulait en venir ; qui lui avait parlé de ruine ? En essayant de découvrir ce qui pouvait provoquer ce langage je remarquai qu'il avait les bras tendus vers le siège de ce côté-ci de la Chambre autrefois occupé par le ministre du Commerce, qui était alors dans l'opposition, d'où il avait l'habitude de prêcher l'évangile de la ruine. L'honorable député paraissait s'adresser au ministre du

Commerce qu'il confondait évidemment avec le chef de l'opposition. Je puis assurer à l'honorable député de Cumberland qu'il se trompe sur les drapeaux des deux partis. Je ne suis pas en possession des secrets du caucus libéral, ni dans les confidences des chefs du gouvernement, cependant je risque l'assertion que le drapeau libéral aura pour inscription : " Millionnaires créés par Laurier aux dépens du peuple ", et sur le drapeau conservateur : " Borden et les droits du peuple ", et aussitôt que le peuple en aura l'occasion, il votera pour les candidats conservateurs et pour le chef conservateur qui a fait plus pour les droits du peuple pendant les trois années qu'il a dirigé son parti dans cette Chambre que n'importe quel chef de la réforme depuis quarante ans.

M. W. ROSS (Ontario-sud) : Ce n'est pas sans hésitation, M. l'Orateur, que je prends la parole dans cette Chambre, à cette période avancée de la session, surtout quand je songe que la discussion actuelle est la plus longue qui ait eu lieu dans cette enceinte depuis la Confédération. Cependant, dans cette occasion, je crois avoir deux raisons qui m'obligent de parler. La première, c'est que je ne veux pas donner un vote non motivé sur cette grande question, une des plus importantes qui aient occupé l'attention du parlement. Et, en second lieu, parce que la proposition en délibération, à mesure qu'elle est discutée, se recommande de plus en plus à mon approbation, après avoir écouté le débat avec attention. Je suis le soixante et unième orateur sur le sujet, et bien qu'il ait été débattu dans tous ses détails, je crois qu'il y a encore des choses à dire en se faveur, et j'espère qu'on me pardonnera de donner un petit coup de main à ce projet au peuple du Canada.

Malgré les affirmations de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) qui vient de se rasseoir, j'ai confiance que le peuple montrera par son vote aux prochaines élections, qu'il approuve de tout cœur cette mesure et la considère comme favorable aux intérêts du pays. L'orateur précédent ne veut voir dans cette mesure que la création de quelques millionnaires et la ruine du pays. Ce n'est pas ainsi que je l'entends. J'ai étudié le bill en détail, et même au risque de fatiguer la Chambre, je veux donner lesquelques raisons qui m'engagent à le trouver bon. Ceux qui ont parlé avant moi ont touché à tant de points qu'il serait impossible d'amener des questions nouvelles ; mais il y a de bons points qui méritent d'être répétés. Qu'il me soit permis de lire la résolution présentée par l'honorable premier ministre en présentant ce bill :

Qu'il est expédient, relativement au bill maintenant soumis à cette Chambre concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental national, de ratifier la convention mentionnée dans l'annexe dudit bill, intervenue le 28 juillet 1903 etre le gouvernement et certains personnes au nom de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique qui sera constituée par le parlement au cours de la présente session, et d'autoriser le gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour mettre en vigueur ledit bill et ladite convention.

Nous avons aussi un amendement proposé pas l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) en faveur de la prise de possession par le gouvernement.

Je crois me rendre bien compte des démarches qui ont précédé la présentation de ce bill. Au commencement de la session, le Grand Tronc demanda une charte pour étendre sa ligne de North-Bay vers l'ouest, et sollicita une subvention de $6,400 et de 5,000 acres de terre par mille. Le Canadian Northern Railway demandait aussi des subventions. Le gouvernement mit ces demandes à l'étude.

Le parlement lui-même, dans l'intérêt du syndicat Mackenzie et Mann, qui sont à la tête du Canadian Northern, vota une subvention considérable pour la partie du chemin dans les prairies. Le gouvernement, pressé de demandes de tous les côtés, qui auraient exigé des millions et des millions à prendre dans la caisse publique, ne savait trop comment faire face à toutes ces exigences. On est en droit de croire qu'il ne voyait aucun moyen de satisfaire à toutes ces demandes et que dans cette circonstance, il élabora le bill què nous avons devant nous. Permettez-moi de lire le titre et le préambule du bill :

BILL N° 235.

Acte concernant le construction d'un chemin de fer national à travers le continent.

Considérant que, par suite de l'accroissement de la population et du rapide développement de la production et du commerce du Canada, et particulièrement de la partie occidentale de ce pays, et afin d'ouvrir de nouvelles régions à la colonisation tant dans les provinces de l'est que dans l'ouest et de mettre des moyens de transport au service de ces nouvelles régions, ainsi que pour d'autres raisons, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer national destiné à servir de grande artère de communication à travers le Canada d'un océan à l'autre et exclusivement en territoire canadien ; et considérant qu'il a été passé un contrat en date du vingt-neuvième jour de juillet mil neuf cent trois entre Sa Majesté le Roi, d'une part, et sir Charles Rivers Wilson, compagnon du Bain, Grand'Croix de l'ordre des Saints Michel et Georges, et autres, représentant à ce traité la " Grand Trunk Pacific Railway Company," compagnie constituée en corporation par un acte du parlement du Canada rendu en sa présente session et agissant au nom de ladite compagnie, d'autre part, pourvoyant dans ledit contrat à la construction et au service d'un pareil chemin de fer, et copie dudit contrat constituant une annexe du présent acte; et considérant qu'il y a intérêt à ce que le parlement ratifie ledit contrat et autorise la construction de la manière ci-après déterminée de la division de l'est dudit chemin de fer entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba ; à ses causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat

et de Chambre des communes du Canada, décrète

Voilà toute l'affaire exposée devant nous. Le sujet a été traité par plus de soixante membres de cette Chambre, y compris le premier ministre qui en a si bien élucidé tous les détails. On remarquera l'entrée en matière du préambule : " Considérant que par suite de l'accroissement de la population. . ." Il est certain qu'entre les années 1880 et 1890, jusqu'à 1892, la population de ce pays a augmenté très lentement, et cela pour plusieurs raisons. Nous, libéraux, nous croyions que la politique fiscale des conservateurs alors au pouvoir, causait un retard dans le développement du pays.

Nous ne voyions pas surgir les industries qu'il nous avait promises, et nous en attribuions la cause à la politique fiscale alors en vigueur. Nos jeunes gens avaient traversé en foule la frontière, et une forte population du Canada français avait émigré dans les Etats de l'Est ; notre peuple s'en allait, et l'accroissement de la population n'était rien moins que satisfaisant. Mais je suis heureux de constater qu'après l'arrivée des libéraux au pouvoir elle a suivi rapidement une progression croissante. Nous avons eu à la fois l'augmentation naturelle de la population et un courant d'immigration qui a surpris tout le monde. On s'en est occupé dans cette Chambre, et les statistiques démontrent que l'immigration a été plus forte qu'elle n'a jamais été et qu'elle tend à augmenter encore. Au cours de l'année dernière, 125,000 immigrants sont arrivés au pays. Voilà un chiffre significatif, surtout si on le compare au chiffre annuel de 5,000 à 6,000 des années antérieures. Et cette immigration ne fera qu'augmenter. Pourquoi ? Parce que nous avons un pays pour l'attirer; parce que nous avons un pays bien gouverné, dont la politique assure le bien-être aux immigrants. Dans ces circonstances, le courant d'immigration ne peut faire autrement que d'augmenter. La suite du préambule dit : " Et par suite du développement rapide de la production et du commerce du Canada et particulièrement de la partie occidentale de ce pays ". Occupons-nous un moment du développement commercial, qui est la seconde raison invoquée en faveur du bill. Le premier ministre, en présentant cette résolution, ne nous dit pas " Vous êtes mes sectateurs serviles ; votez pour cela ". Il nous donne des raisons, et la seconde raison est le développement rapide de notre commerce. En 1882, lors de la construction du premier chemin de fer à travers le continent, notre commerce total était de $221,356,703 ; et en 1902, vingt ans après—la vie moyenne d'un homme—il avait atteint $467,000,000. C'est-à-dire qu'il a doublé dans vingt ans, et on m'assure que la plus grande partie de cette augmentation date de ces dernières années. Le revenu total du pays était de $33,383,455 en 1882, et de $66,500,000 en 1902. L'actif des banques accuse aussi une grande augmentation. On ne doit pas attribuer au gouvernement seul cet accroissement du commerce. Les hommes d'affaires ont aussi fait leur part. Les banques ont à peu près entre les mains toutes les affaires du pays, et elles ont fait une ample moisson d'écus. L'actif total des banques en 1882 était de $227,426,835. En 1902, il avait atteint $641,-985,372 ; c'était même une avance sur le développement général du commerce dans le pays. Et si quelqu'un prétend que cela n'est pas l'œuvre du gouvernement seul, nous sommes d'accord sur ce point ; le pays a pris de l'expansion indépendamment du gouvernement. L'argent déposé dans les caisses d'épargnes, y compris celles du département des Postes, s'élevait à $21,786,661 en 1882. Ce chiffre s'est élevé à $59,147,226 en 1902. Ces chiffres montrent combien notre commerce général a gagné de terrain. Même en dehors de ces chiffres nous voyons fleurir nos industries. Dans ma propre division, nous avons une petite ville qui va bien de l'avant. Les industries ont pris de l'essor dans ma division électorale. Elle se développent à vue d'œil. On agrandit les ateliers, on emploie plus de monde, on fabrique des articles nouveaux. Nous avons de grandes manufactures dans notre ville, et le même progrès se réalise dans toutes les parties du pays. Dans mes voyages, je rencontre souvent des industriels ; tous me disent que les affaires n'ont jamais prospéré comme à présent ; plusieurs ne peuvent pas même suffire aux demandes. Nos mines donnent d'excellents rendements. Les députés de la Colombie Anglaise nous ont parlé des produits miniers de leur province.

Les houillères et les autres mines sont exploitées sur une vaste échelle dans l'est du pays, comme le sont également les houillères dans l'ouest et de ce côté-ci des montagnes Rocheuses. Le bois de commerce a augmenté de prix, et la coupe énorme des billots a fourni une grande quantité de bois qui a trouvé un marché local avantageux, grâce à l'activité de la construction, et a obtenu aussi un bon prix comme article d'exportation. Les industries agricoles et l'élevage se sont ressentis de cette prospérité, et les cultivateurs du comté d'Ontario que j'ai l'honneur de représenter, font de bonnes affaires. Le bétail leur rapporte un prix élevé, le grain se vend bien, et les récoltes sont abondantes. L'autre jour un de mes électeurs m'écrivait que sa récolte de cette année avait été la meilleure depuis trente-cinq ans ; il avait récolté 100 minots d'avoine par acre. Voilà des indices de prospérité que l'on peut constater sur toute l'étendue du pays. Le commerce dans le Nord-Ouest a pris un développement énorme ; il y a peu d'années on y récoltait de dix à quinze millions de minots de blé dûr de première qualité ; aujourd'hui la récolte est de soixante à soixante-quinze millions, et quelques-uns d'entre nous vivront assez longtemps pour la voir s'élever à cent millions. Voilà la situation brillante du commerce du pays.

La raison suivante qui nous engage à voter en faveur du projet, est qu'il ouvre un nouveau territoire propre à la colonisation. On ne nous demande pas de voter en aveugles ; on nous donne des raisons pour donner un vote favorable. La population de ce pays est-elle assez dense, si nous considérons l'étendue énorme de notre territoire, qui mesure trois millions et demi de milles carrés?

Nous n'avons ouvert à la colonisation qu'une lisière de notre territoire le long de la frontière des Etats-Unis, mais nous avons l'intention d'aller plus loin, de développer les vastes régions qui nous appartiennent et de dire au peuple : Venez et emparez-vous des richesses que le sol contient dans ses flancs.

Ce chemin de fer, dans son parcours de 3,500 milles, traversera un territoire et cinq provinces ; le Nouveau-Brunswick avec ses 28,200 milles carrés ; Québec qui couvre 298,900 milles carrés ; Ontario, qui a 222,000 carrés ; le Manitoba, grand de 73,956 milles carrés ; la Colombie Anglaise dont la superficie est de 383,300 milles carrés et enfin les Territoires du Nord-Ouest, vastes de 906,000 milles carrés.

Voilà les immenses régions qu'il s'agit de développer. C'est-à-dire à peu près tout notre domaine colonisable, sauf la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton et les territoires non organisés dont l'étendue est d'environ un million et demi de milles carrés.

Lorsque l'on songe à l'immensité et à la fertilité de notre pays, on se demande pourquoi l'attention du monde ne s'est pas tournée vers le Canada avant aujourd'hui. Les vastes territoires que cette voie ferrée sillonnera sont-ils productifs? Interrogez, sur ce point les députés qui les représentent. L'honorable député de Westminster (M. Morrison) nous a parlé du développement et des richesses énormes de la Colombie-Anglaise. L'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) nous a dit un mot des ressources de cette province. Tous deux ont dit que la Colombie Anglaise possédait des mines inépuisables et des forêts d'une étendue et d'une richesse immenses. Quelques-uns d'entre nous les ont vues et peuvent témoigner de leur valeur. La pêche sur les côtes du Pacifique est très abondante et les vallées de cette province, pour être relativement peu étendues, situées entre des montagnes dont le sommet va se perdre dans le ciel, n'en sont pas moins merveilleusement fertiles.

Les Territoires du Nord-Ouest offrent un champ non moins fécond à l'activité humaine. Au cours des précédentes sessions, plus d'un député nous a entretenu des ressources illimitées et des grandes richesses de ces régions, et tout le monde connait la fertilité des prairies. Au cours du débat actuel l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) nous a parlé de l'opulence naturelle et des besoins de cette contrée et nous a dit que le meilleur moyen de développer

ces régions était d'y établir un nouveau chemin de fer.

L'honorable député de Renfrew-nord (M. Mackie), un marchand de bois qui a parcouru une grande partie de l'Ontario septentrional, nous a dit l'autre jour ce qu'il m'avait répété souvent, à savoir que cette contrée est loin d'être toute couverte d'eau et de rochers ; qu'il y a là une grande étendue de terres fertiles et que le tracé que l'on a fait du transcontinental est parfaitement praticable. En sa qualité de marchand de bois, l'honorable député a constamment dans ces régions un agent qui le renseigne sur l'état des lieux, de sorte que le témoignage de mon honorable ami n'en que plus de valeur.

Les explorations faites par le gouvernement d'Ontario au nord de la hauteur des terres, entre cette ligne géographique et la baie James, nous démontre qu'il y a une vaste étendue de terres arables très favorablement situées et couvrant une superficie de 16 à 17 millions d'acres. C'est à travers cette contrée que passera le chemin de fer projeté. En outre, est-ce que le Nouvel Ontario ne contient pas des minéraux en abondance. Le plus précieux de tous, l'or, existe dans ce sol vierge. Sur la rive nord de la baie James, dans cette région que l'honorable ministre de l'Intérieur et un autre député nous a dit être très propice à la culture, on trouve le fer en abondance. Les richesses minérales de cette contrée ne demandent qu'à être exploitées. Il y a quelques jours nous lisions dans les journaux, que des explorateurs avaient découvert une veine de charbon liquide. Ce serait là un véritable bénédiction pour la manufacturière province d'Ontario.

Les honorables députés de Gaspé (M. Lemieux) et de Bonaventure (M. Marcil) nous ont parlé des prodigieuses ressources de Québec, et nous savons que le nord de cette province ressemble beaucoup au nord de l'Ontario. Cette partie septentionale de Québec doit être très riche non seulement en terres fertiles mais aussi en forêts. Il y a là une moisson qui n'attend que le moissonneur ; une moisson de sapins, d'épinettes, de pins, de bouleaux et de plusieurs espèces d'arbres que le manufacturier peut travailler ou employer à la fabrication de la pâte de bois.

L'honorable député de Victoria, N.-B. (l'honorable M. Costigan) nous a dit, il y a quelques jours, que ce chemin de fer traverserait le comté qu'il représente. Il nous a décrit les richesses de cette région qui, loin d'être un amas de montagnes, est une plaine ondulée, arrosée de nombreux cours d'eau, riche et fertile, et qui n'a pas été ouverte à la colonisation parce que les moyens de communication lui manquait. Pour développer une contrée, pour y attirer les colons, il faut un chemin de fer, et mon honorable ami n'a pas de doute que cette région se colonisera rapidement si vous y

construisez une voie ferrée. Il ajoute que la route projetée est praticable. Il y a là des forêts en abondance. Il est bien vrai qu'elles ont connu la hache du bûcheron, mais une grande partie n'a pas été touchée, sans compter le jeune bois qui pousse rapidement. Ils nous a déclaré en outre que cette région renferme de nombreux minéraux et qu'un peu plus loin il y a du charbon en abondance.

Mais sur les richesses minérales du sol nous avons entendu le témoignage de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). Ce dernier nous dit qu'il sait à quoi s'en tenir, car, en sa qualité de commissaire des chemins du Nouveau-Brunswick, il a parcouru une grande portion de ce territoire.

Si j'avais le temps, je vous donnerais les divers renseignements que j'ai puisés dans les livres écrits sur les différentes régions de cette contrée, dans les rapports des botanistes, des géologues, des arpenteurs, des explorateurs, des chasseurs et des voyageurs qui ont parcouru les territoires qui ce chemin de fer traversera. Tous s'accordent à dire que le sol y est bon.

M. WILSON : Veuillez donc nous lire ces rapports.

M. ROSS (Ontario) : Je ne les ai pas sous la main. Je les ai lus à la bibliothèque.

M. WILSON : Je ne voudrais pas interrompre l'honorable député, mais il a dit, si j'ai bien compris, qu'il nous lirait ces rapports si nous le désirions, mais qu'il ne voulait pas abuser de la patience de la Chambre. Cette lecture serait, ce me semble, très intéressante.

M. ROSS (Ontario) : Je ne les lirai pas maintenant. Je préfère faire autre chose. Je préfère accepter les déclarations des députés qui représentent ici ces territoires et qui, connaissant personnellement ces régions, nous affirment sur leur honneur que les choses sont telles qu'ils nous les décrivent. Cela suffit à me convaincre de la productivité des terres que ce chemin de fer traversera.

La deuxième raison qui m'engage à voter en faveur de cette mesure, c'est que cette voie ferrée établira entre le diverses parties du pays des communications plus faciles. Les députés et le peuple ont-ils demandé la chose ? L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis), dans une motion inscrite à l'ordre du jour depuis deux ans, déclare qu'il est de l'intérêt du pays de donner à la population de l'ouest des moyens de transport plus faciles. A maintes reprises, les députés de l'ouest nous ont entretenu de ce pressant besoin des comtés qu'ils représentaient, et nous les avons toujours écoutés avec patience.

Vous constaterez que, dans plusieurs cas, et notamment dans celui qui nous occupe, la colonisation a précédé l'établissement d'une voie ferrée. Mais il n'en devrait pas être ainsi. Quoi qu'il en soit, sur les 125,000 colons qui, cette année, sont allés s'implanter dans l'ouest, il y a quelque 30,000 Américains. Ces derniers arrivent d'un pays sillonné de voies ferrées et je crois qu'il n'est pas raisonnable de demander à ces gens d'aller s'établir dans une contrée où les communications par chemin de fer font défaut. S'ils n'obtiennent pas des moyens de transport faciles, ils ne seront pas contents de leur sort et il retraverseront la frontière, ou ils expédieront leurs produits aux Etats-Unis, mais si nous construisons le chemin de fer projeté, ils noueront des relations commerciales avec la population du Canada oriental. Ils expédieront leur grain par cette nouvelle voie. Je n'ai pas besoin d'insister sur l'opportunité d'encourager le développement d'un commerce de cette nature, car des voix plus autorisées que la mienne vous ont entretenu de ce sujet. Ce chemin de fer ouvrira au trafic une nouvelle route entre l'ouest et les provinces industrielles d'Ontario et de Québec, facilitera le développement du Nouvel-Ontario et attachera ces colons à leur nouvelle patrie. Plus que toute autre compagnie, le Grand Tronc-Pacifique est en mesure d'assurer l'exécution de cette œuvre nationale, car un tronçon de sa ligne-mère dessert actuellement l'est d'Ontario.

Nous avons voté des sommes considérables pour ouvrir de nouvelles voies que la surabondance du trafic rendait nécessaires.

Nous avons fait des choses étonnantes pour procurer au pays des moyens de transport faciles. Nous avons dépensé 75,000,000 de dollars pour construire l'Intercolonial dont les recettes ne couvrent pas les frais d'exploitation, s'il faut en croire les chiffres que certains membres de cette Chambre nous ont donnés. Pour construire nos canaux et creuser nos cours d'eau nous avons dépensé environ $80,000,000; et de cette source nous ne retirons pas un sou, bien que leur entretien nous coûte annuellement $450,000.

Voilà ce que nous avons dépensé pour créer des voies de communication. Nous avons voté 150 ou 160 millions de dollars pour le développement de la partie orientale du pays. Je ne parlerai pas de la somme énorme que nous a coûté la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, car je ne veux pas aborder maintenant ce gros item de nos budgets passés. Etant donné ce que nous avons fait en ce sens, la nécessité de construire un chemin de fer transcontinental s'impose à la nation. Le gouvernement vient de faire entrer cette entreprise nationale dans une nouvelle phase. Il a trouvé la solution du problème du transport. Bien que l'on dise, en certains quartiers que ce projet n'est qu'un tremplin électoral, qu'il a été conçu dans les intérêts de certains sénateurs ou d'une certaine clique. Je suis convaincu qu'il est bon et honnête.

Je ne puis croire que quatorze ou quinze membres d'un cabinet responsable consen-

tiraient à commettre un pareil acte de favoritisme et à sacrifier leur carrière politique pour le faire sanctionner par le parlement. Les honorables membres de la gauche pourront me trouver un peu simpliste, un peu naïf, mais avant d'ajouter foi à leurs assertions, je leur demande de m'en donner la preuve. Tant qu'ils se contenteront de vagues insinuations, ma confiance dans le gouvernement ne sera pas ébranlée.

Quel est le contrat qui nous est soumis ? Les ministres nous ont donné les raisons qui démontrent, suivant eux, la nécessité de construire ce chemin de fer. Ils nous disent : Si vous êtes de notre avis, veuillez approuver le contrat annexé au projet de loi. Examinons donc les articles de cette convention.

Avec qui le gouvernement traite-t-il ? Est-ce avec des lanceurs d'affaires, des hommes de paille ? Quel est le président du Grand-Tronc-Pacifique? Est-ce que sir Charles Rivers-Wilson est un homme de paille? Je lisais sa carrière l'autre jour à la bibliothèque. Je constatai qu'en 1856—l'année de ma naissance—il fut nommé commis dans le ministère du Trésor anglais. Il agit comme secrétaire particulier de deux secrétaires du trésor et du comte de Beaconsfield lorsque ce dernier devint chancelier de l'Echiquier. Il fut subséquemment nommé contrôleur général et exerça ses nouvelles fonctions pendant plusieurs années. A cette époque, la Grande-Bretagne le choisit pour son représentant dans la commission internationale chargée de réglér la question du monnayage. Lorsque le gouvernement anglais eut des intérêts considérables à sauvegarder en Egypte, il y envoya son contrôleur général, sir Charles Rivers-Wilson, qui administra les finances égyptiennes pendant qu'un délégué du gouvernement français y dirigeait les travaux publics. Sa mission dura trois ans. Il revint ensuite en Angleterre et reprit ses fonctions de contrôleur de la dette nationale. Il retourna de nouveau en Egypte. Tous ceux qui savent comment le pays des Pharaons se releva de ses ruines financières, sous la direction de la Grande-Bretagne, n'ignorent pas que sa régénération fut, en grande partie l'œuvre de sir Charles Rivers-Wilson. Cet homme qui a véritablement le génie des finances fut aussi l'un des membres de la commission royale chargée de négocier un traité entre la France et la Grande-Bretagne. Vous ne devez certainement pas dire que ce financier distinqué est un aventurier ; mais vous conviendrez avec moi que l'on peut confier sans crainte a un tel homme l'exécution d'une entreprise de cette nature. Sir Rivers-Wilson, tout le monde le sait, est aujourd'hui le président du Grand Tronc.

Je ne connais pas tous les membres qui composent le bureau de direction de cette compagnie, mais personne n'ignore que Charles M. Hays occupe le premier rang dans le monde des chemins de fer. Sir Willam Van Horne et sir Thomas Shaughnessy ont déployé des talents de premier ordre dans leur administration du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais ils n'ont pas fait le véritable tour de force que M. Hays a accompli en plaçant le Grand Tronc dans la haute situation qu'il occupe aujourd'hui. Nous qui vivons sur le parcours du Grand Tronc, nous savons dans quelle condition était cette voie ferrée lorsque M. Hays en a accepté la gérance. Il a tout réorganisé et tout transformé. Il a relevé le crédit de cette institution, lequel était très bas, et lui a donné une base tellement solide que les obligations du Grand Tronc valent aujourd'hui $75,000,000 de plus qu'autrefois. Voilà l'homme dont le concours nous est assuré dans l'exécution de cette entreprise nationale.

M. Wainwright occupe un rang élevé dans le conseil d'administration du Grand Tronc. Il y remplit des fonctions pleines de responsabilités et il a rendu à cette compagnie d'excellents services. Tous les membres de cette Chambre le connaissent et, je ne crains pas de l'affirmer, ont foi en son opinion lorsqu'il s'agit d'une question de chemin de fer. Ce n'est pas un grand parleur, mais il est doué d'un jugement sain et ses conseils sont précieux.

Comme on le voit, le gouvernement n'a pas associé à son œuvre un tas d'aventuriers, mais il a confié l'entreprise à des hommes habiles et capables de la mener à bonne fin. Pour ma part, les signatures que je lis au bas de ce contrat m'inspire confiance dans le projet.

Je ne veux pas être plus long qu'il ne faut, M. l'Orateur. Si j'entrais dans tous les détails qu'une étude approfondie du projet m'a fait connaître, je pourrais parler des heures comme quelques-uns de nos collègues, mais je veux être court. En compagnie d'un membre de cette Chambre j'ai lu ce contrat, article par article, le jour qu'il a été publié, et nous en sommes venus à la conclusion que jamais, dans les circonstances, meilleure convention ne pouvait être soumise à l'approbation du peuple canadien. Je ne vois pas comment, sans prendre encore plus que la part du lion, nous pouvions conclure un meilleur marché.

Permettez-moi d'examiner brièvement les clauses du contrat qui nous est soumis. Le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique construiront un chemin de fer de premier ordre depuis Moncton jusqu'à la côte du Pacifique, entièrement situé en territoire canadien. Est-ce qu'une pareille stipulation ne flatte pas le sentiment national. La compagnie devra déposer un cautionnement de $5,600,000 en numéraire ou en obligations, pour garantir l'exécution de ses engagements. Le tronçon occidental de la nouvelle voie ferrée devra être commencé immédiatement et terminé avant cinq ans. La compagnie s'oblige à l'entretien et à l'exploitation de toute la ligne. Le gouvernement garantit, jusqu'à concurrence des trois quarts de $13,000 par

mille, les obligations que la compagnie émettra pour la construction du tronçon des prairies et jusqu'à concurrence des trois quarts de $30,000 par mille pour la construction du tronçon des montagnes.

La compagnie devra avoir un capital de $45,000,000 et fournir le matériel roulant. Les articles 14 et 15 déterminent, quant au tronçon oriental, le coût de la construction et les frais d'exploitation, de manière à prévenir tout conflit entre les parties contractantes.

Si la compagnie n'honore pas, à l'échéance, ses coupons d'intérêts, le gouvernement seul les paiera et sera subrogé à tous ses droits. C'est là une clause très importante, car il faut conserver à cette voie son caractère national. Le chemin de fer du Grand Tronc du Canada se porte garant de la construction du tronçon de l'ouest et la compagnie donne en nantissement tous ses intérêts dans cete voie ferrée. La compagnie s'oblige en outre à acheter au Canada, autant que possible, tous les matériaux et toutes les fournitures dont elle aura besoin et s'engage à payer les réclamations légitimes que l'on pourra faire valoir contre elle.

La compagnie devra exploiter la ligne à la satisfaction du gouvernement et celui-ci se réserve l'approbation des tarifs. Voilà une très importante concession. Depuis que je suis membre de cette Chambre, j'entends les députés de l'ouest se plaindre du défaut d'autorité régulatrice des tarifs du chemin de fer Canadien du Pacifique. Dans le contrat qui nous occupe, le gouvernement a pris la précaution de stipuler que les tarifs du Grand-Tronc-Pacifique seraient soumis à son approbation.

La compagnie s'engage à faire tout son possible afin de conserver le commerce canadien aux routes canadiennes et d'encourager les ports canadiens. Elle devra en outre avoir un terminus convenable tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique, et fournir des navires pour les besoins du trafic.

Le gouvernement aura le droit de nommer un des directeurs du conseil d'administration de la compagnie. Voilà une pratique qui prévaut dans toutes les grandes institutions financières. Lorsqu'une banque avance des fonds à une industrie, elle se nomme un représentant dans le conseil d'administration afin de surveiller ses intérêts. C'est exactement ce que le gouvernement a fait dans l'espèce actuelle.

Je crois, M. l'Orateur, que ce contrat sauvegarde tous les intérêts publics. Je ne suis pas avocat ; je ne suis qu'un profane, mais je suis capable de lire un contrat. Sans manquer de déférence envers les avocats, je dirai qu'il y a, dans cette enceinte, plusieurs profanes qui peuvent comprendre un contrat tout aussi bien et peut-être un peu mieux qu'un membre du barreau. Je soutiens que le contrat qui nous est soumis est bon ; que les clauses en sont bien rédigées et que l'intérêt public s'y trouve sauvegardé. C'est une sage disposition que celle qui défend à tout membre de la Chambre ou du Sénat de soumissionner ou d'entreprendre une partie quelconque des travaux de construction de cette voie ferrée.

Entre autres arguments que l'on a fait valoir contre le présent projet de loi, on a prétendu que nous ne connaissions pas le territoire que ce chemin de fer doit traverser. Pour ma part, je suis convaincu que l'idée générale que nous avons des lieux nous suffit, du moins jusqu'à ce que nous ayons réellement commencé les travaux de construction. On nous dit que nous n'avons pas les renseignements nécessaires, mais ceux qui veulent se renseigner sur la matière n'ont quà se rendre à la bibliothèque.

Dans tous les cas, disent les honorables membres de la droite, il n'y a pas lieu de se presser. C'est là leur plus fort argument contre la mesure. Je n'ai pas entendu un seul député déclarer spontanément que le projet était mauvais et j'ai écouté, d'un bout à l'autre, ou à peu près, les soixante discours que l'on a prononcés au cours du débat actuel. J'ai entendu le pour et le contre ; j'ai cherché à comprendre tous les arguments que l'on a fait valoir et je n'ai trouvé aucune objection sérieuse au projet du gouvernement.

Il est bien vrai que le chef de l'opposition nous a développé un contre-projet, mais il n'en accepte pas la paternité, puisqu'il ne l'a pas présenté sous forme d'amendement. Je ne veux imputer à personne des intentions insidieuses, mais je me demande quel peut bien être l'objet de la proposition dont les membres de la gauche ont proclamé l'excellence, mais que le chef de l'opposition n'a pas daigné présenter sous forme de motion.

L'opposition n'a proposé aucun amendement au projet ministériel. La seule motion dont la Chambre soit saisie est celle de l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee). Elle se lit comme suit :

> Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants :
>
> Vu l'accroissement de la population et le développement rapide de la productivité et du commerce du Canada, surtout dans sa partie occidentale, il est opportun d'adopter une politique de construction et d'exploitation publique des chemins de fer, par un personnel administratif suffisamment contrôlé, et soustrait entièrement à toute ingérence des partis.

La motion de l'honorable député de Winnipeg nous parle du développement du pays. L'habitant de l'ouest n'oublie jamais de nous dire que l'ouest croît à vue d'œil. Parlez avec lui durant cinq minutes et il vous donnera cinquante raisons pour vous convaincre que vous devriez aller demeurer dans l'ouest. Quelques-uns de nos concitoyens de l'est pensent que ces gens de l'ouest le prennent d'un peu haut. L'est n'a pas à se plaindre de son lot. Je n'abandonnerais pas la vieille province d'Ontario pour aucune autre. C'est là que je suis né et je l'aime. Le Canada renferme plusieurs bonnes provinces; cependant il ne me déplaît pas d'entendre les gens de l'ouest vanter outre mesure leur pays.

La motion de l'honorable député de Winnipeg déclare en outre que l'heure d'agir est arrivée. Oui, je le crois, l'heure de construire un nouveau transcontinental est arrivée pour nous ; et la motion de mon honorable ami (M. Puttee) ne contient aucune objection sérieuse contre le projet ministériel. Mais je ne sache pas qu'il soit possible, dans ce pays, de construire un chemin de fer ou d'exécuter une entreprise quelconque sans que l'esprit de parti s'en mêle un peu. Vous ne pouvez éliminer la politique de l'administration de nos affaires. Qu'un des deux partis se déclare pour un projet, l'autre se déclarera contre.

L'administration des chemins de fer par l'Etat est une question controversée. Beaucoup de personnes sont opposées à une semblable politique et je me range dans cette catégorie. Je ne puis voter en faveur de cette motion, parce que je ne crois pas que le pays soit mûr pour une réforme aussi radicale. Je pourrai peut-être changer d'avis sur cette question, car j'ai des idées très avancées en cette matière. J'ai longtemps pensé que l'Etat ferait bien de mettre en mesure d'acquérir les lignes télégraphiques et téléphoniques du pays. C'est là, je crois, un besoin qui se fait sentir, surtout pour les lignes téléphoniques qu'il serait peut-être préférable de placer, tout comme les postes, entre les mains du gouvernement. Mais je ne puis aujourd'hui voter en faveur d'un projet destiné à transporter à l'Etat la propriété des chemins de fer.

Le directeur général des Postes a si bien discuté hier soir le plan de l'honorable chef de l'opposition, qu'il serait oiseux, de ma part, de chercher à vous démontrer que ce projet ne vaut pas celui du gouvernement. Le trait caractéristique du projet ministériel, c'est la colonisation et le développement de nouveaux territoires qui resteraient peu ou point habités, si nous adoptions le tracé de la gauche.

L'honorable chef de l'opposition nous a dit que la dépense des fonds publics ne l'effrayait pas et que, sur ce point, la population du Canada partageait son sentiment. Je suis heureux de l'entendre parler ainsi. Je crois que certains membres de cette Chambre s'alarment trop vivement lorsqu'on leur parle de dépenses. Pour ma part, je n'aime pas à voir les deniers publics dormir dans les coffres de l'Etat, et je crois que le meilleur usage qu'un gouvernement puisse en faire c'est de les dépenser dans les intérêts du peuple canadien.

On a dit que le projet ministériel était une entreprise gigantesque et monstrueuse qui plongerait le pays dans un abime de dettes et l'entraînerait sur la pente de la ruine finacière. Depuis que je suis membre de cette Chambre j'ai suivi avec beaucoup de confiance le chef du gouvernement et je n'ai voté qu'une seule fois contre un des projets de loi qu'il avait présenté. Je ne regrette pas de lui avoir donné mon appui, car je suis convaincu que je ne me suis pas écarté de la bonne voie. Aujourd'hui il nous apporte ce projet et il en accepte la paternité. Il nous dit : Je vous recommande cette mseure parce que je la crois bonne pour les raisons que je vous ai données. Tout en usant de mon propre jugement, je n'ai aucune raison de ne pas me fier au sien en cette circonstance.

Il y a aussi un autre membre du cabinet en qui j'ai toujours reposé une entière confiance, car il ne s'est jamais trompé dans son exposé des affaires financières du pays. Je veux parler du ministre des Finances (l'honorable M. Fielding). Il nous a dit quel serait le coût de ce chemin de fer,—que l'excédent d'un seul exercice du gouvernement actuel suffit à payer ce que cette voie ferrée coûtera au pays. La dette nationale sera augmentée, je ne le nie pas ; mais l'actif de la nation augmentera dans la même proportion. N'est-il pas raisonnable de croire que le chemin de fer Canadien du Pacifique a doublé la valeur de son réseau dans l'espace de 20 ans. Eh bien ! ce nouveau transcontinental fera la même chose dans l'espace de 20 ou 25 ans. S'il en est ainsi, notre actif vaudra 50 ou 100 pour 100 de plus que la somme que nous aurons déboursée.

Je suis convaincu que l'argent sera dépensé convenablement et que les chiffres donnés par le ministre des Finances sont exacts.

M. SPROULE : L'honorable député prétend-il qu'il suffira d'une somme de 13 millions de dollars pour construire ce chemin de fer ?

M. ROSS (Ontario) : C'est tout ce que le pays paiera. Sur ce point, j'accepte en toute confiance la déclaration du ministre des Finances. Il n'est pas question ici de l'échéance des obligations, car en prenant les obligations, l'Etat devient propriétaire du chemin de fer.

M. SPROULE: Mais lorsque vous achetez quelque chose, vous donnez en échange une valeur que l'on appelle le prix.

M. ROSS (Ontario) : Certainement.

M. SPROULE : Est-ce que cette valeur que vous donnez ne sort pas de votre actif ?

M. ROSS (Ontario) : Si j'achète une ferme et que je l'hypothèque pour toute sa valeur, je n'en suis propriétaire que lorsque j'ai payé l'hypothèque ; mais lorsque j'ai payé l'hypothèque, ne suis-je pas propriétaire de la ferme ?

M. SPROULE : Si l'honorable député emprunte $2,000 pour acheter une ferme, est-ce qu'il ne doit pas ces $2,000 ?

M. ROSS (Ontario) : Mais lorsque je paie ces $2,000, est-ce que je ne deviens pas propriétaire de la ferme ?

M. BENNETT : Mais si la ferme ne vaut rien ?

M. ROSS (Ontario) : Je crois qu'en fait de finances nous en savons aussi long que les membres de l'opposition. J'accepte en toute confiance les déclarations du premier ministre et de plusieurs membres de la droite qui ont traité cette question.

J'ai discuté aussi rapidement que possible les principaux aspects du projet de loi dont la Chambre est saisie, mais je n'ai jamais espérer convaincre les membres de la gauche qui ont préjugé cette question. Je n'ai fait que donner les raisons qui, suivant moi, militent en faveur de cette mesure. J'ai étudié à fond ce sujet et mes paroles sont l'expression d'une conviction honnête et consciencieuse. Je crois que, dans les circonstances, il est de mon devoir d'appuyer le bill dont la Chambre est saisie.

Les nations, aussi bien que les individus, doivent avoir le courage d'aborder de front les grands problèmes qu'elles peuvent rencontrer. A ce sujet permettez-moi de vous citer une phrase que je lisais, en visitant l'Exposition universelle, au frontispice de l'édifice affecté aux divers moyens de locomotion. De toutes les inventions, la plus utile à l'humanité, si on excepte celle de l'alphabet, est l'invention qui, en réalité, supprime la distance. Ce mot de Macaulay s'applique tout particulièrement aux chemins de fer transcontinentaux. Regardez autour de vous et voyez ce que le monde a fait pour créer ces immenses réseaux. La Russie a travaillé 25 ans à construire une voie ferrée de 3,600 milles traversant une contrée exactement semblable à ces régions canadiennes que les membres de la gauche appellent des contrées polaires. Cette voie ferrée traverse la Sibérie. L'immensité de ce projet frappa de stupeur l'empire russe, mais l'entreprise fut menée à bonne fin et aujourd'hui la Russie a ses ports de mer sur l'océan Indien. Lorsque les terrassiers se mirent à l'œuvre ce chemin de fer n'était pas absolument nécessaire, mais cet acte de haute politique est maintenant apprécié à sa juste valeur. Les gens se précipitent en masses vers ces régions riches en forêts, en terres arables, en forces hydrauliques et en dons naturels. Lorsque les trains rapides circulent sur cette voie qui relie deux continents, le voyage entre Shangaï et Londres se trouvera abrégé de dix jours, c'est-à-dire de la moitié du temps que les navires les plus rapides mettent à faire ce trajet. On me dit que les propriétaires de chemins de fer du continent américain redoutent la concurrence du trans-sibérien.

L'Australie méridionale offre, pour assurer la construction d'un chemin de fer de 1,200 milles, une subvention en terres de 75,000 acres par mille, soit un total de 90 millions d'acres. Et remarquez que cette voie ferrée traversera une contrée qui, plus connue peut-être par ses minéraux et son aridité que par toute autre chose, ne vaut pas les régions que desservira notre transcontinental.

Si de là nous passons en Afrique, nous voyons le gouvernement anglais établir un chemin de fer qui reliera virtuellement l'Egypte à la capitale de la colonie du Cap, et qui se fraiera un passage à travers de véritables forêts de jungles. L'Angleterre exécute ces grands travaux dans l'intérêt de ses possessions africaines et des gens qui vont se fixer dans cette partie de son domaine colonial.

Dans cette course qui emporte les peuples vers le progrès, resterons-nous en arrière ? Je suis Canadien et je sens l'amour de mon pays fermenter dans mes veines. Le Canada ne restera pas une nation de cinq millions d'âmes, mais il grandira et j'espère le voir un jour renfermer une population de 25 millions, j'ose dire de 50 millions d'habitants. Nous avons l'espace, nous avons les ressources nécessaires. Nos vastes prairies, nos montagnes pleines de minéraux, nos rivières, nos pouvoirs d'eau, cet immense domaine que le nouveau transcontinental ouvrira au commerce ; tout nous fait présager les grandes destinées que l'avenir réserve à notre pays. Lorsque la grande entreprise qui fait l'objet de nos délibérations actuelles aura été couronnée de succès, je me sentirai heureux d'avoir été dans les rangs des ouvriers de la première heure.

M. HENDERSON (Halton) : L'honorable député d'Ontario (M. Ross) a commencé son discours par l'observation banale que le commerce du pays va toujours croissant. A-t-il jamais songé que le commerce de la Chine s'accroit dans des proportions encore plus grande que le nôtre? Je ne puis comprendre quel rapport cette question peut avoir avec celel qui nous est soumise.

L'honorable préopinant nous déclare que notre revenu augmente. A la bonne heure; je saisis parfaitement les rapports qui peuvent exister entre cet accroissement et le bill que nous étudions, car le projet ministériel nécessitera, en vérité, des dépenses très considérables. Sous l'empire du système fiscal que le gouvernement actuel a adopté —taxation élevée et faible protection—les recettes ne peuvent faire qu'augmenter. Quoiqu'en dise l'honorable député, le peuple, depuis les six ou sept ans que les libéraux sont au pouvoir, paie des taxes plus élevées que pendant les six ou sept dernières années de l'administration conservatrice.

L'honorable député d'Ontario (M. Ross) s'est félicité de la diminution de l'émigration et de l'augmentation de l'immigration. Il se réjouit de voir un grand nombre d'étrangers venir se livrer à la culture de notre sol. Il me semble qu'il aurait dû s'apitoyer sur l'exportation de ces artisans, de ces ouvriers—consommateurs plutôt que producteurs—car s'il s'était donné la peine de feuilleter pendant cinq minutes les rapports du commerce et de la navigation, il aurait constaté, en lisant la nomenclature des effets et des meubles qui traversent la frontière, que

le courant de l'immigration est loin d'être endigué.

Je n'ai pas l'intention de discuter point par point le discours intéressant—sinon pour les autres, du moins pour lui—que l'honorable député a prononcé. Je dois féliciter mon honorable ami d'avoir parlé d'une façon aussi gentille qu'inoffensive. Mais les arguments qu'il a apportés ne sont guère de nature à encourager le gouvernement à persévérer dans la voie où il s'est engagé. Il n'a pas donné de très fortes raisons à l'appui de sa thèse et ne nous a pas démontré pourquoi il fallait construire un chemin de fer à travers des régions inconnues, pour me servir d'une expression que l'on a déjà employée.

Lorsque nous nous sommes réunis, M. l'Orateur, le 12 mars dernier, nous avons été enchantés de lire, dans le discours du trône, et ils n'ont pas besoin d'exproprier une étenque le gouvernement avait décidé de faire quelque chose afin d'améliorer nos moyens de transport. Son Excellence nous apprenait qu'une commission composée d'hommes expérimentés, allait étudier cette question sur toutes ses faces. On nous donnait les raisons particulières qui imposaient au gouvernement le devoir d'agir sans retard. J'ai l'intention de vous lire, à ce sujet, un extrait du discours du trône, car je veux rester dans les bornes de la question qui nous est soumise. Je vous dirai quelles étaient les raisons particulières invoquées par le gouvernement, car je veux en tirer un argument.

Voici les paroles de Son Excellence :

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

Lorsqu'on demanda à la Chambre de voter l'adresse en réponse au discours du trône, on nous représenta que la question la plus importante était de créer des moyens de communication par chemin de fer pour les nouveaux et les anciens colons. L'honorable député qui a proposé l'adoption de l'adresse nous déclarait que c'était là la grande question dont la Chambre aurait à s'occuper. Voici ses paroles :

Que sert de récolter 200 millions de boisseaux de blé dans l'ouest, si le cultivateur ne peut expédier ce blé sur le marché en temps utile et à un prix raisonnable.

Notez bien l'expression : "En temps utile et à un prix raisonable". N'oubliez pas ces mots et voyez si le projet ministériel peut faciliter le transport des produits de l'ouest "en temps utile" ou "à un prix raisonnable". S'il n'en est rien, il est évident que ce grand projet n'atteindra pas le but que

Son Excellence avait en vue lorsqu'elle nous a présenté le discours du Trône.

L'honorable proposant de l'adresse nous disait aussi :

La même remarque s'applique également aux cultivateurs des anciennes provinces qui se livrent à la culture mixte. Il faut que ces cultivateurs puissent faire transporter leurs produits agricoles aux ports de mer rapidement et à peu de frais, sous peine de se voir enlever les marchés de l'Angleterre et de l'Europe. C'est donc avec bonheur que nous avons entendu déclarer à Son Excellence dans le discours du Trône, qu'il sera créé sans retard une commission chargée d'étudier la question de l'industrie des transports, afin d'aviser aux meilleurs moyens de l'améliorer.

Il faut savoir que le gouvernement a longtemps négligé cette importante question, ainsi que nous nous rappelons tous. Ce n'est que le 19 mai dernier que nous avons entendu parler de nouveau de cette commission dont la mission est d'étudier l'amélioration de nos moyens de transport. A cette date, on nous annonça que la commission était nommée ; que sa mission était de préparer un rapport sur toutes les questions relatives au transport des produits canadiens sur le marché par la voie des ports du Canada, etc., et que les commissaires étaient sir William Van Horne, John Bertram et Harold Kennedy.

Le décret du conseil nommant cette commission a été cité plus d'une fois, mais je crois que certains passages de ce document méritent une attention toute particulière. Je me permettrai de vous en donner quelques extraits :

Le développement du Nord-Ouest canadien a fourni la preuve que nos routes canadiennes étaient impuissantes à transporter les produits canadiens. Le rapport dit aussi :

Que nos exportations agricoles ne pourront commander de l'autre côté des mers le prix que leurs excellentes qualités naturelles leur permettraient d'obtenir que lorsqu'elles cesseront d'être confondues et mêlées avec des produits inférieurs ou souvent falsifiés des autres pays ; et pour leur conserver leur identité distincte, il faut les exporter par les voies canadiennes.

Le décret du conseil ajoute que :

Les questions à l'étude sont compliquées et comprennent, entre autres objets à atteindre, le transport des produits de l'ouest depuis le lieu de production jusqu'aux marchés de l'univers.

Les points à considérer sont le transport de ces produits :

du lieu de production aux ports de mer du Canada ;

du lieu de production aux ports du lac Supérieur ;

des ports de l'ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens de l'Atlantique.

Le décret du conseil contient la déclaration suivante :

Cette enquête ne devra pas être limitée aux routes et autres installations employées maintenant, mais s'il est nécessaire que l'on fasse de nouvelles investigations afin de découvrir si l'on ne pourrait pas établir d'autres voies de transports plus économiques et plus satisfaisantes par terre et par eau.

Je demanderai si l'on a pris des études nouvelles ? Dans ce cas où sont les cartes et les rapports ? Le gouvernement a-t-il simplement pris une décision au hasard, sans plus se préoccuper des intérêts de l'ouest que de l'est. L'on nous a dit qu'il y avait des masses de renseignements. Où les trouverons-nous ? Pour ma part, je n'ai pu mettre la main sur quoi que ce soit qui pût me fournir les explications dont j'ai besoin pour me prononcer en connaissance de cause sur la praticabilité du projet qui nous est soumis.

On nous a bien dit, il est vrai, qu'il y a quelque deux cents ans, Champlain avait traversé ces régions. Le premier ministre, si je ne me trompe, nous a parlé de LaSalle, un autre explorateur célèbre, et d'Alexander Mackenzie—qu'il ne faut pas confondre avec celui dont la statue s'élève à côté des édifices du parlement.

L'homme dont on a évoqué le souvenir est mort il a cent ans, bien avant l'invention de la locomotive, et ses explorations ont été faites à une date où il pouvait être difficilement question de la construction d'un chemin de fer, entre Moncton et Winnipeg, destinée à transporter sur le marché à un prix peu élevé les produits des champs de l'ouest. Voilà une partie des masses de renseignements que nous avons en cette matière.

Le décret du conseil dit en outre :

> Le ministre est d'avis que dans ces circonstances il est du devoir du gouvernement du Canada d'étudier et d'adopter les meilleurs moyens possibles de transporter nos produits indigènes, et il soumet que la méthode la plus efficace de faire une telle enquête et d'obtenir les informations les plus désirables serait de nommer une commission composée d'experts en la matière.

Oui, cela est très vrai. Alors, comme pour pousser jusqu'au bout cette farce solennelle—je ne puis qualifier autrement cette commission qui ne s'est jamais réunie et qui n'a jamais existé avant aujourd'hui—le ministère recommande que sir William Van Horne, MM. John Bartram et Harold Kennedy soient nommés commissaires. Sir William Van Horne devait être le président de cette commission et le héraut chargé du soin de la réunir. Le travail assigné aux commissaires était de faire une enquête sur la question des transports, et de préparer tels rapports et recommendations qu'ils jugeraient convenable de présenter.

En vous lisant ces extraits du décret ministériel, mon but est de vous montrer comment et où le gouvernement a manqué à ses devoirs envers la Chambre et le pays. Le ministère déclare en termes non équivoques que les renseignements nécessaires lui font absolument défaut. Il voulait s'éclairer sur la situation. Il avoue qu'il ne connaît pas plus les lieux où il s'agit de créer de nouveaux moyens de transport que les membres de cette Chambre ; qu'il ignore complétement les besoins de ces régions qui manquent de voies de communication et les meilleurs remèdes à apporter à l'état de choses existant et, enfin, qu'il ne sait pas s'il serait préférable d'établir un chemin de fer transcontinental ou d'améliorer les voies ferrées et les routes fluviales que nous possédons déjà.

De son propre aveu, le ministre—un ministère composé d'hommes d'affaires—se sentait impuissant, faute de renseignements, à résoudre la question qui se posait.

Dans les premiers jours de juillet, la Chambre apprit que sir William Van Horne, un expert en matière de transport, ne pouvait accepter de faire partie de la commission. Les membres de la gauche regrettèrent aussi vivement que ceux de la droite qu'un homme aussi éclairé ne pût se consacrer à l'étude de cette importante question.

Le gouvernement, malgré le besoin qu'il avait de s'éclairer, ne fit aucune nomination nouvelle; et, le 19 mai, comme je l'ai dit, il n'avait encore pris aucune décision ; ayant perdu tout espoir de trouver une issue à cette situation, il ne paraissait pas même capable de remplacer sir William Van Horne qui avait refusé les fonctions de commissaire. Le 30 juillet, bien qu'il n'eût pas les renseignements qui lui étaient nécessaires, de son propre aveu, bien que la commission n'eut pas encore allumé la lanterne qui devait faire la lumière sur cette question du transport, le gouvernement se lança de plein saut dans la gigantesque entreprise que nous discutons en ce moment.

Le premier ministre déclara qu'il n'était plus temps de délibérer mais qu'il fallait agir ; et, malgré la protestation solennelle du ministre des Chemins de fer et Canaux, dont relèvent les questions de cette nature, saisit la Chambre de ce projet de loi. Le ministre démissionnaire qui, mieux que tous ses collègues, était en état de juger de la situation, protesta contre la précipitation insensée avec laquelle le premier ministre se disposait à gaspiller les deniers publics. Voici ses propres paroles :

> Je ne saurais approuver qu'on se jette tête baissée dans la construction d'une ligne transcontinentale, partant de Québec et s'étendant à travers un pays inconnu, pour atteindre Winnipeg et l'ouest, avant que nous ayons eu sur cette région, tous les renseignements les plus circonstanciés. Le projet est de la plus grande envergure, et ce n'est qu'après mûr examen qu'il convient d'en commencer l'exécution.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, pour donner plus de force à sa protestation, remit son portefeuille entre les mains du chef du cabinet, renonçant ainsi aux émoluments, à la situation sociale que donne l'exercice du pouvoir, et à ses espérances d'avenir. S'il fut resté dans le ministère, il serait sans doute arrivé à la première place, car je l'ai toujours considéré comme un des membres les plus capables—pour ne pas dire le plus capable de l'administration.

Depuis sa démission, les membres de la droite sont venus les uns après les autres

tourner en ridicule et condamner le ministre qui a eu le courage d'agir suivant sa conscience et ses convictions. Pourquoi, disent-ils, l'aurait-on consulté sur cette question ? Il n'y a que quelques jours encore, l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) s'écriait d'un ton hautain : Pourquoi aurait-il été plus consulté que tout autre membre du gouvernement ? Quel droit avait-il de recevoir les confidences du premier ministre ?

Le premier ministre n'a pas cru cependant qu'il était au-dessous de sa dignité de mettre dans ses secrets certains sénateurs et certains faiseurs de chemins de fer qui ne sont pas responsables de leurs actes devant le pays. Et l'on veut nous dire que le chef du gouvernement était justifiable de refuser l'avis du ministre qui pouvait, mieux que lui-même et que ses collègues, résoudre cette question. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un projet qui peut coûter au pays de 100 à 150 millions de dollars. La chose en vaut la peine.

L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) approuve son chef d'avoir laissé l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) dans une heureuse ignorance de ce qui se passait ; mais moi, je trouve que c'est là un manque de loyauté envers un collègue. L'homme que l'on traitait ainsi, blessé dans sa dignité, a cru devoir sortir d'un gouvernement dont il avait pendant si longtemps formé partie; nous n'en sommes pas surpris et les membres de la droite ont tort de s'en étonner.

Voici les paroles du ministre démissionnaire à ce sujet :

Je pense avoir raison de me plaindre qu'une matière aussi importante, relevant de mon ministère, ait été décidée à mon insu.

Voilà le libéralisme tant vanté des membres de la droite.

La commission du transport, ne s'étant pas encore réunie, n'a pas fait de rapport. Mais, bien que sir William Van Horne ait décliné l'honneur d'agir comme commissaire, nous connaissons son sentiment. Le 5 août dernier, il a communiqué à un reporter du "News" ses vues sur la question. Quoique ses paroles aient été citées à maintes reprises, je crois bon de vous lire de nouveau certains passages de cette interviewe qui ont eu et auront un grand poids non seulement auprès des membres de l'opposition, mais aussi auprès des membres de la droite.

Voici comment s'exprimait sir William Van Horne :

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand-Tronc-Pacifique, ou toute autre voie ferrée entièrement canadienne ne transporteront jamais de bon gré, sur tout le parcours, en contournant les grands lacs, à un port de l'est du Canada, un wagon de blé destiné à l'exportation, pour la bonne raison que la chose ne les paierait pas. On ne résoudra pas non plus le problème du transport qui intéresse l'ouest à un si haut point en construisant d'un océan à l'autre une voie ferrée entièrement canadienne.

M. HENDERSON.

Voilà, M. l'Orateur, l'opinion de l'homme auquel le gouvernement voulait confier la présidence de la commission dont j'ai parlé. Bien que sir William Van Horne ait cru devoir refuser les fonctions qui lui étaient offertes, pourquoi le gouvernement n'accepterait pas l'avis que lui donne cet homme expérimenté :

Sir William Van Horne ajoutait :

Le chemin de fer Canadien du Pacifique expédie, autant que possible par la voie des grands lacs, de Fort-William à Owen-Sound, et de là, par voie ferrée, à un port de l'est, ou bien par voie de Buffalo et du canal Erié, chaque wagon de blé dont il doit effectuer le transport. Il faut faire un long circuit pour contourner les grands lacs et l'on ne fait usage de cette route pour le transport du grain que quand la navigation est fermée, car elle n'est pas avantageuse. Le fait est que le blé transporté par cette voie est, en grande partie, destiné aux meuniers de l'Ontario qui veulent continuer l'exploitation de leurs moulins pendant l'hiver.

Et sir William Van Horne terminait par ses mots :

Je déclare formellement que pas une seule ligne ferrée entièrement canadienne—peu m'importe de savoir qui la construira ou l'exploitera—ne remorquera de bon gré sur les rails un seul wagon de blé à l'est de Port-Arthur. De temps à autre, nous en remorquons quelques-uns, lorsque la voie fluviale est encombrée, ou dans certains cas urgents.

Si le gouvernement eût accepté cet avis, j'imagine qu'aujourd'hui nous ne serions pas en séance, dans le sixième mois d'une longue session, a étudier le projet d'un chemin de fer qui, suivant sir William Van Horne, ne pourra jamais transporter à bénéfice un seul boisseau de blé des champs du Nord-Ouest à un port de mer.

L'on nous dira, sans doute, que sir William Van Horne est intéressé dans la question, vu les liens étroits qui l'unissent à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique; mais il occupe un rang si élevé dans le pays que le peuple acceptera son avis.

Le premier ministre nous a dit avec beaucoup d'emphase qu'il n'est plus temps de délibérer. Je demanderai pourquoi ? Avant de dépenser 100 ou 150 millions de dollars —un de mes voisins dit que le coût de l'entreprise dépassera ce chiffre et je suis porté à le croire—pourquoi ne pas délibérer. Le gouvernement a-t-il peur de l'opinion publique ? Veut-il faire adopter précipitamment par les Chambres ce projet insensé avant que le peuple en ait saisi toute l'énormité. Est-ce pour cette raison que le gouvernement ne veut pas délibérer. Le premier ministre dans le discours qu'il a prononcé, demande avec passion que l'on agisse immédiatement et il conjure le ciel de nous éviter des retards et des désastres.

Permettez-moi de vous lire son invocation :

Ce n'est pas demain, c'est aujourd'hui, à cette heure, à l'instant même qu'il faut agir. Plaise Dieu qu'il ne soit pas déjà trop tard, que notre

trafic n'ait pas encore pris d'autres voies, qu'un concurrent toujours en éveil n'ait pas profité du temps que nous passons à délibérer, pour s'emparer du trafic qui devrait plutôt revenir à ceux qui reconnaissent le Canada comme leur pays natal ou leur pays d'adoption.

Pas plus tard que la semaine dernière je lisais dans un journal bien renseigné de Montréal une dépêche qui me démontre avec quelle rapidité la prière du premier ministre a été exaucée. Voici cette dépêche :

Chicago, Ill., 21 août.—Les expéditions de maïs au port de Montréal par la voie des lacs se sont élevées, dans les derniers jours, à un million de boisseaux. L'abolition des droits de péage sur les canaux est la seul cause de cette augmentation des affaires dans le port de Montréal.

Puisque l'abolition des droits de péage sur nos canaux a produit ce résultat, pourquoi nous arrêter en si beau chemin ? Pourquoi ne pas faire de Montréal un port franc et en accroître ainsi le mouvement ? En compagnie de plusieurs de mes collègues, j'ai visité, il n'y a pas longtemps, le port de Montréal. Je l'ai parcouru en tous sens sur un bateau que l'on avait mis à notre disposition et j'en suis revenu avec la ferme conviction qu'il fallait faire de Montréal un port franc :

On peut maintenant expédier, de Chicago à Montréal, du grain destiné à Liverpool, à meilleur marché que par Boston, en prenant la voie mixte des lacs et des chemins de fer, la différence en faveur de Montréal est de trois cents par boisseau. Pour qui sait qu'une fraction de cent sur le transport d'un boisseau peut influer considérablement sur le mouvement d'un port, il est facile de voir l'avantage que Montréal possède sur les autres ports américains.

On nous donne ensuite un renseignement important pour le commerce.

Pendant les sept premiers mois de cette année, il est passé à Montréal 9 millions de boisseaux de blé et près de 4 millions de boisseaux de maïs, contre un peu plus de 1 million de boisseaux de blé et 4 millions de boisseaux de maïs dirigés vers Boston.

Alors, qu'avons-nous tant à nous alarmer ? Si nous utilisons nos cours d'eau, et si nous utilisons nos ports comme ils doivent l'être, nous pouvons commander le commerce du pays, et nous n'avons pas besoin de redouter la concurrence des Etats-Unis. Le lac Supérieur est la clef de toute la situation. Pourquoi le Créateur a-t-il mis là le lac Supérieur ? Pourquoi n'y a-t-il pas là, à la place, un promontoir rocheux ou un pays agricole ? Il faut qu'on ait eu un certain objet en vue. Le lac Supérieur est la clef de toute la situation entre l'est et le grand ouest, et ce sera toujours en somme cette mer intérieure qui servira à fixer les taux de transport entre ces deux parties du pays.

Le gouvernement a-t-il reçu mandat de construire ce chemin ? Voilà certes une question importante. Nous savons maintenant que ceux qui furent autrefois les plus violents dans leurs attaques, reconnaissent aujourd'hui qu'on avait agi sagement en construisant le Pacifique Canadien, et je souhaite à ceux qui ont entrepris de construire ce nouveau transcontinental de pouvoir recevoir le même compliment dans 25 ans. Y a-t-il une demande immédiate quelconque pour un nouveau chemin de fer trancontinental ? Peut-on dire aussi que ce nouveau chemin de fer réalisera ce qu'on en attend, c'est-à-dire augmenter nos facilités de transport ? Ce sont là de graves questions. Voyons ce qu'en disent les intéressés et ceux qui s'y connaissent en ces matières. Nous ne connaissons pas là-dessus l'avis de la commission des transports, mais nous savons ce qu'en pensent plusieurs personnes qui ont étudié la question, et qui sont en mesure de se prononcer en connaissance de cause. L'ex-ministre des Chemins de fer s'est exprimé sur tout cela sans ambages. Il affirme que nous ne pouvons pas retirer de ce chemin de fer ce qu'on en attend, et que par conséquent on ne devrait pas plonger le pays dans toutes ces folles dépenses. Sir William Van Horne s'est aussi exprimé de la même manière à ce sujet. Il ne suffit pas qu'on puisse utiliser ce chemin de fer pour le transport de la pulpe de bois du lac Abittibi à Shawenegan et Grand'Mère, ou de Grand'Mère et Shawenegan au lac Abittibi. Je prétends que c'est là tout le commerce local auquel les promoteurs même du projet s'attendent dans cette partie du pays. C'est tout comme si on parlait de transporter du charbon à Newcastle, puis de renvoyer ce charbon à son point de départ. Le premier ministre Roblin, qui est une autorité en matière de chemin de fer, qui a étudié sérieusement la question des transports et qui a plus fait sous ce rapport pour le Nord-Ouest que tous les gouvernements qui l'ont précédé dans le Manitoba, ne nous marchande ici son opinion, et voici ce qu'il dit :

La population du Manitoba et de l'ouest est fortement oppose à ce que le gouvernement canadien accorde un seul dollar ou un seul acre de terre pour construire le Grand-Tronc-Pacifique comme route entièrement canadienne d'un océan à l'autre, parce qu'elle n'y voit aucun avantage matériel pour l'ouest du Canada.

Puis il ajoute :

Où voyons-nous qu'il y ait une demande pour la construction de ce chemin ? Je n'en vois nulle part. Le Manitoba n'a plus besoin d'autres chemins de fer, car la moyenne de la distance qu'un cultivateur du Manitoba doit parcourir pour arriver à un chemin de fer n'est que de cinq milles. Le Pacifique Canadien et le Canadian Northern sont parfaitement en mesure, d'ici vingt ans encore, de faire face au trafic, et il ne leur manque pour cela que d'avoir plus de matérial roulant.

Voilà qui vaut son pesant d'or dans les conjectures actuelles. Des hommes qui ont étudié la question, et qui sont en mesure de pouvoir faire la leçon à tous ceux qui ont admis eux-mêmes qu'ils ne connaissaient pas le premier mot de la chose il y a deux mois, ces hommes-là, dis-je, sont unanimes à con-

damner le projet. On nous a dit que le gouvernement ne pouvait pas attendre un seul jour, ni même une heure ou une minute. Mais il n'a a que le gouvernement qui se montre si pressé. Le premier ministre nous a dit que le Canada dépendait des Etats-Unis pour son commerce, et que si nous voulons secouer cette suggestion il nous faut un nouveau transcontinental. J'avoue que c'était là la première fois que j'entendais dire que les Etats-Unis exerçaient sur nous une domination de ce genre. Je dois reconnaître aussi que si les libéraux, conduits par le premier ministre actuel, avaient eu le champ libre en 1891, nous ne serions pas aussi indépendants des Etats-Unis que nous le sommes. Mais grâce à la loyauté du peuple canadien, nous avons maintenu notre indépendance commerciale et politique et nous continuerons toujours à la maintenir. Je vais lire un passage du discours du premier ministre, parce que je crois qu'il est important qu'on puisse venir rappeler de temps à autre à cette Chambre comment se sont déjà exprimé les principaux membres du gouvernement. Le très honorable ministre a dit ce qui suit :

A quoi songez-vous donc lorsqu'il est si évident que le commerce du Canada est sous la tutelle des Etats-Unis ? Quelle est la situation ? Depuis qu'il y a des chemins de fer en ce pays, c'est au bon vouloir des Américains que nous avons dû de pouvoir transiter nos marchandises à travers leur territoire. Les autorités américaines nous ont accordé cette faveur. Elles nous ont permis de faire passer nos exportations et nos importations par les ports des Etats-Unis sans payer de redevances ni de droits douaniers.

Puis il a ajouté :

Nous ne pouvons rien faire pour améliorer notre position et pour avantager notre commerce, sans que tout aussitôt les Etats-Unis viennent nous dire que nous ferions mieux d'être prudents car ou peut nous retirer d'un moment à l'autre le privilège de transit.

Puis il cite des paroles de Andrew Carnegie et du président des Etats-Unis, ainsi que certains passages du " Sun " de New-York afin de nous démontrer que ces menaces ont déjà été proférées depuis 1888. Laissez-moi rappeler au premier ministre qu'il y a un vieux proverbe qui dit: Chien qui aboie ne mord pas, et cela est aussi vrai aujourd'hui qu'il y a cent ans. Le premier ministre n'a pas besoin de s'alarmer de ces menaces des Etats-Unis, parce que nos voisins les Américains ne songeraient nullement à mettre ces menaces à exécution. Le premier ministre sait fort bien que nous aussi nous pouvons abolir le privilège de transit. Cela est tout autant en notre pouvoir qu'en celui des Etats-Unis, car voilà des années déjà que nous avons un chemin de fer entièrement canadien en terre canadienne. Vous pouvez aujourd'hui monter sur un train du Pacifique Canadien à Vancouver, et en prenant l'Intercolonial à Montréal vous rendre jusqu'à Halifax sans quitter le Canada. Que pourrions-nous avoir de plus, quand ce nouveau chemin de fer transcontinental sera construit ? Eh mais, vous ne pourriez pas même arriver plus loin qu'à Moncton, et là il vous faudrait passer à un autre chemin de fer pour atteindre le littoral. Nous sommes aujourd'hui tout aussi indépendants des Etats-Unis que nous ne pourrions jamais l'être quand ce nouveau chemin de fer sera construit. Si on nous gêne en quoi que ce soit, alors, paraphrasant les paroles mêmes du premier ministre nous pourrions dire :

Retirez votre privilège de transit quand bon vous semblera. Cela nous est parfaitement égal.

Voici encore ce que nous dit le premier ministre :

Nous considérons qu'il est du devoir de tous ceux qui siègent en cette Chambre par la volonté du peuple de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour que les produits de ces nouveaux colons puissent trouver un débouché vers la mer au meilleur marché possible.

Ainsi, s'il faut en croire le premier ministre, le transport des produits de l'ouest est l'objet même qu'on doit avoir en vue en construisant ce nouveau chemin de fer.

La nécessité immédiate et le meilleur marché possible—voilà les deux points sur lequel j'attire ici tout particulièrement l'attention des membres de cette Chambre. Ce que nous cherchons à obtenir c'est une route à la fois immédiate et bon marché pour le transport du grain. Le Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Moncton, sera-t-il une route immédiate ? Est-ce là une route bon marché ? Cette voie de terre sera-t-elle aussi bon marché que la voie d'eau et de terre ? Il y a une chose certaine : cette route ne peut pas être immédiate, parce qu'il faudra, selon ce qu'assure le gouvernement, au moins cinq ans avant qu'elle soit terminée. Par conséquent, la première proposition faite par le premier ministre tombe d'elle-même: cette route ne peut apporter aucun soulagement immédiat à l'ouest. Ainsi que je vais pouvoir le démontrer, ce ne saurait être non plus une route aussi bon marché que la voie d'eau et de terre. C'est ici qu'est le nœud de toute la question. Si cette route ne peut pas faire disparaître la congestion dont on se plaint, et cela à meilleur marché qu'on ne peut le faire actuellement, elle ne remplit pas l'objet que nous avons ici en vue. Pourquoi, alors, ne pas prolonger et améliorer le réseau de chemins de fer que nous possédons actuellement, si cela peut accomplir l'objet que nous avons en vue. Voyons donc à prolonger notre réseau de l'est, améliorons nos cours d'eau, et faisons pénétrer tous nos chemins de fer dans l'ouest en y mettant toute la célérité que nous pourrons. En y joignant l'amélioration de nos voies d'eau, nous allons finir par résoudre toute la question. Nous nous trouverons ainsi avoir un débouché immédiat pour les récoltes de l'ouest, en même temps que nous nous assurerons la route

la meilleure marché. De cette façon, nous pourrons utiliser l'Intercolonial, le Grand Tronc, le Pacifique Canadien et le Canadian Northern. Tirons tout le parti possible de notre réseau de chemin de fer, en les raccordant les uns aux autres et en les raccordant aussi avec tous nos grandes voies navigables. Nous aurons alors résolu le problème des transports, problème que nous avions donné à résoudre à la commission des chemins de fer. Je suis convaincu que nous avons tous les chemins de fer qu'il nous faut, entre l'ouest et l'est du pays. Ce qui manque, c'est le matériel roulant. Il ne saurait y avoir aucun doute que les deux chemins de fer fonctionnant actuellement entre Winnipeg et Port-Arthur, vont pouvoir transporter tous les produits de l'ouest d'ici dix, quinze ou vingt-cinq ans. Mais ces chemins de fer ont besoin d'être mieux outillés. Il leur faut plus de moyens de traction ; il leur faut plus de wagons, d'élévateurs, etc. Quand cela sera fait, nous serons à même de pouvoir faire passer tout le grain de l'ouest dans l'entonnoir dont a parlé sir William Van Horne, entonnoir qui doit être, je crois, la région s'étendant de Winnipeg à Port-Arthur. Elargissez l'entonnoir ; vous aurez alors accompli l'objet en vue, et cela de la manière la plus facile.

L'honorable leader de l'opposition nous a soumis un projet qui, selon moi, contribuera beaucoup mieux que le projet du gouvernement, à résoudre la question. Je désire revenir là-dessus, parce que je crois que les honorables membres de la droite n'ont pas discuté ce projet avec la justice que nous étions en droit d'attendre d'eux. Et afin que je ne commette ici aucune erreur je vais citer les propres paroles de l'honorable leader de l'opposition. Le public pourra de nouveau en prendre ainsi bonne note. L'honorable leader de l'opposition s'est exprimé comme suit, en parlant des avantages offerts par sa proposition:

1. Elle réunit à une prompte décision la délibération et la prudence.

2. Elle tend à développer l'Intercolonial et non à paralyser ce chemin.

3. Elle tient compte des dépenses encourues pour l'Intercolonial, ainsi que pour nos voies navigables de l'intérieur, et met ces grandes voies publiques nationales en harmonie avec notre projet. La route des lacs, le Saint-Laurent, les canaux et nos vastes réseaux de chemins de fer se trouvent réunis en un tout harmonieux par la politique que je préconise, tandis que la politique du gouvernement, qui ignore nos voies navigables, qui ne tient aucun compte de nos moyens de communication par les lacs—détruit en même temps l'Intercolonial, ce chemin pour lequel le pays a dépensé $70,000,000—et pour lequel ce gouvernement a dépensé $15,000,000 afin de faire exactement ce que je préconise en ce moment.

4. Elle développe les moyens de transport en suivant les voies qui offrent le moins de résistance, c'est-à-dire par eau et par chemin de fer.

5. Tout en raccordant tous les grands réseaux de chemins de fer au Canada, elle permet d'exercer le seul contrôle effectif sur le transport des produits canadiens par les débouchés canadiens, en permettant aux chemins de fer d'établir une concurrence pour ce trafic.

6. Elle offre un remède immédiat à l'encombrement qui règne sur les chemins de fer de l'ouest, en faisant pénétrer sans retard le Grand Tronc jusqu'à Winnipeg, et

7. Elle pourvoit à ce que les développements nouveaux apportés dans la construction des chemins de fer de l'ouest établissent non seulement la concurrence nécessaire dans les districts habités, mais ouvre et développe de nouvelles régions.

Il m'est bien inutile d'en dire plus long là-dessus. Tout est parfaitement net et bien défini. Je laisse à la Chambre le soin de prendre tout cela en considération. Il est question, dans ce projet, d'une action immédiate. L'ouest demande plus de matériel roulant, plus de moyens de traction, plus de wagons, plus d'élévateurs, plus de rapidité dans les transports à partir du lieu de production. Je crois que ce projet fait face à toute ces exigences. Mais il faut ici qu'un autre facteur entre en compte: nous voulons parler du bon marché. Quelle que soit la route que vous puissiez construire ou imaginer, il nous sera impossible d'y faire converger le trafic du grain sans cet élément du bon marché. Maintenant, est-il possible de combiner toutes ces qualités dont je viens de parler—le bon marché et des résultats immédiats—avec une route qui serait entièrement de terre ?

Voyons donc ce qui se passe ailleurs. De Chicago à New-York par chemin de fer, la distance est de 900 milles. Par eau et par terre, cette distance est de 1,400 milles. La concurrence est très vive entre les six chemins de fer allant de Chicago à New-York, tous pourvus d'excellents moyens de traction, et passant à travers un pays bien peuplé fournissant le long du chemin tout le trafic nécessaire; c'est-à-dire qu'il y a là tous les éléments pouvant produire les meilleurs résultats, en tant qu'il s'agisse du bon marché des taux. Comparons cependant les deux modes de transport. J'emprunte tous ces détails aux rapports de la Chambre de commerce de Chicago. En 1890, les taux par lacs et chemin de fer, de Chicago à New-York, étaient 8.52 par boisseau de blé, et 14:30 par la voie de terre, soit une augmentation de 70 pour 100. En 1895, les taux, par lacs et chemin de fer, étaient 6:96, contre 9:88 par voie de terre, soit une augmentation augmentation de 70 pour 100. En 1901, qui est la dernière année sur laquelle je peux trouver des renseignements, les taux étaient 5:54 par lacs et chemin de fer, et 9:00 par voie de terre, soit une augmentation de 78 pour 100. La moyenne de l'augmentation, par voie entièrement de terre, sur la voie des lacs et chemin de fer, a été, pour les périodes que je viens de mentionner, de 70 à 78 pour 100, bien que la voie eau et terre soit beaucoup plus longue que la voie entièrement de terre. Je vais maintenant passer en revue quelques taux actuellement en vigueur, afin que nous puissions mieux savoir à quoi nous en tenir.

De Winnipeg à Fort-William, les taux du Canadian Northern vont être de 6 cents par boisseau au 1er septembre prochain. De Fort-William à Montréal, par voie de Depot-Harbour, on nous informe—et cela n'a pas été contredit—que le blé a été transporté pour 3¾ cents, soit 9¾ par boisseau de blé de Winnipeg à Montréal. De Winnipeg à Fort-William, le taux est de 6 cents par boisseau ; et on nous assure qu'aussitôt qu'il y aura tous les élévateurs nécessaires à Port-Colborne et dans d'autres ports, le grain pourra être transporté de Fort-William à Montréal, par chemin de fer, lacs et canaux, à 3 cents le boisseau, soit en tout 9 cents le boisseau.

On me dit que la moyenne des cinq dernières années, par chemin de fer, de Fort-William à Montréal, a été 12 cents, et de Winnipeg à Fort-William il est question d'abaisser les taux à 6 cents, de sorte que la voie entièrement de terre, de Winnipeg à Montréal, se trouverait être de 18 cents par boisseau de blé. Si nous nous en rapportons à M. Wainwright, dont l'honorable député d'Ontario-sud (M. Ross) a parlé ce soir, et qui s'est ainsi exprimé devant un comité de cette Chambre en 1898, nous voyons qu'il a alors dit qu'un ½ cent pour 100 par tonne, et par mille, était considérée comme un taux satisfaisant pour les longues distances, comme par exemple 500, 600 ou 1,000 milles. Si vous vous donnez la peine d'en faire le calcul, vous pouvez constater que le taux par boisseau de blé, de Winnipeg à Montréal ou Québec, par ce nouveau transcontinental, sera 21 cents. On nous dit qu'il y a une compagnie qui va pouvoir transporter le blé, ou l'a déjà transporté, de Duluth à Montréal, pour 3½ cents. En mettant à 6 cents le prix de Winnipeg à Fort-William, et en comparant les distances, le taux de Winnipeg à Montréal ou à Québec par ce nouveau transcontinental se trouverait être 20 cents. Selon moi, il n'en faut pas plus pour démontrer l'absolue impossibilité d'une route entièrement par terre qui pourrait transporter les produits de l'ouest jusqu'à l'Atlantique à aussi bon marché que par lacs et chemins de fer, ou par chemins de fer, lacs, rivières et canaux, ou tout autre route terrestre et fluviale. Ces faits ne devraient-ils pas suffire à nous convaincre que le projet que nous a soumis le gouvernement ne peut pas faire disparaître l'embarras dont l'ouest se plaint depuis si longtemps ? Afin de démontrer la possibilité de transporter du grain de Winnipeg à Montréal pour environ 11½ cents, l'honorable ministre de l'Intérieur nous a cité un cas où du grain avait été transporté de Kansas City à Chicago, soit une distance d'environ 500 milles, pour 5 cents par 100 livres. J'attire votre attention là-dessus, parce que je ne crois pas qu'il soit juste que l'honorable ministre puisse venir baser un argument sur ce que l'honorable député de Peel (M. Blain) a si bien désigné comme étant un taux d'occasion (bargain rate), c'est-à-dire un taux qui pourrait peut-être ne jamais être renouvelé, et qui aujourd'hui, bien loin d'être en vigueur, est en réalité de 14 cents les 100 livres. Je répète qu'il n'est pas juste que l'honorable ministre vienne invoquer un argument aussi peu satisfaisant pour essayer de nous convaincre que nous avons bien fait de voter 100 ou 130 millions pour ce projet.

Je désire maintenant dire quelques mots du caractère topographique du pays que traversera ce nouveau chemin de fer. Loin de moi la pensée de vouloir décrier mon pays. S'il m'arrive de dire quelque chose qui pourrait présenter sous un jour défavorable la partie du pays que doit traverser ce chemin de fer, ce sera parce que j'aurait invoqué le témoignage des autres et non le mien propre. J'ai l'espoir que le pays situé au nord a toutes les qualités et tous les avantages désirables. Il y a là, sans doute, un immense pays, mais le besoin d'ouvrir ces régions à la colonisation ne s'est pas encore fait sentir, et je répète—en entière bonne foi, et sans mauvais vouloir contre le gouvernement—que l'on commet ici une erreur qui peut nous être fatale. Je dis que c'est une infamie de chercher à engager nos jeunes gens d'Ontario et de Québec à quitter leurs foyers pour aller coloniser des régions inconnues au nord de ces provinces, quand nous avons ces immenses prairies de l'ouest qui n'attendent que d'être ouvertes par le soc de la charrue pour donner l'année suivante d'abondantes moissons.

Mais, M. l'Orateur, comparativement aux occasions qui s'offrent dans le Nord-Ouest, ce serait là comme si on condamnait ces jeunes gens à la prison. Le colon qui entreprend de se créer un foyer dans le nord d'Ontario et de Québec, et quelle que soit la prospérité du pays, ne serait pas plus avancé au bout de vingt ans que celui qui n'habite nos prairies de l'ouest que depuis trois ou cinq ans. Je le répète, le gouvernement se tromperait grandement en engageant nos jeunes gens à se diriger vers le nord de nos anciennes provinces. Gardons ce pays du nord pour l'avenir ; il sera toujours temps de le coloniser quand le besoin s'en fera sentir. Pourquoi nos fils iraient-ils s'enfoncer dans la forêt, et réserver aux immigrants qui nous viennent d'Europe les meilleures de nos terres ? Si nos cultivateurs d'Ontario et de Québec veulent se creer d'autres foyers, qu'ils aillent plutôt dans le Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. Mais ne conseillez à personne, pour le moment, d'aller dans le nord d'Ontario et de Québec, et ne dépensez pas un seul sou pour cela. On nous a déjà tracé un tableau enchanteur de ces régions, et je serais on ne peut plus heureux d'apprendre que tout cela est la vérité. Je parle ici du pays que ce chemin de Moncton à Winnipeg devra traverser. On nous a parlé des immenses étendues de terres arables de ces régions, riches en forêts d'épinettes et de peupliers. On nous a aussi lu de copieux extraits du rapport de l'exploration du nord de l'Ontario

entreprise en 1900. Je vais aussi vous lire quelques passages de ce rapport. Ce que je regrette c'est que les honorables députés de la droite, je dirai même les ministres de la Couronne, ne nous ont lu de ce rapport que ce qui pouvait leur convenir. Je me propose de combler ces lacunes, car je crois qu'en ces matières nous ne devons nous laisser guider que par la plus entière justice et humilité. Loin de moi, cependant, la pensée d'attribuer à qui que ce soit des intentions mailhonnêtes. Il est possible que le président du Grand-Tronc-Pacifique n'ait pas attiré là-dessus leur attention, par crainte de nuire à son projet. Je vais citer un court extrait, qu'on pourra trouver dans le même volume d'où les autres ont été tirés. Il s'agit du passage où l'on parle d'une étendue de terre de 6,000 milles carrés, dont " 60 pour 100 peuvent donner cinq cordes de bois d'épinette à l'acre." Je n'ai pas besoin de vous demander, M. l'Orateur, quelle sorte de terre peut bien être celle qui donne cinq cordes de bois d'épinette à l'acre. Aimeriez-vous à y demeurer, et engageriez-vous votre fils à s'y fixer Une terre donnant cinq cordes d'épinette à l'acre ne peut pas être une terre d'une grande fertilité. On nous a aussi dit l'autre jour que le gouvernement possédait des masses de renseignements sur ce pays, et le premier ministre a déclaré que, de 1872 à 1880, on y avait envoyé vingt-huit partis d'explorateurs. Cela se trouvait vers le temps où le Pacifique Canadien devait être construit, et il nous a dit qu'on avait alors dépensé $5,000,000 pour ces explorations. Assurément, il devrait y avoir là à ce prix des masses de renseignements, même si ces renseignements ne représentent pas grand'chose. Je vais vous citer l'opinion de quelqu'un qui a pu consulter ces renseignements, qui a déjà fait partie de cette Chambre, et qui a pris part à la discussion quand une charte a été accordée pour la construction du Pacifique Canadien. Je veux parler de celui qui occupe actuellement la haute position de premier ministre de la province d'Ontario. Et je viens vous demander ce que vous pensez de son opinion en ces matières. Il a adressé la parole en cette Chambre le 10 janvier 1880, et ses remarques s'appliquaient alors non seulement à la province d'Ontario, mais aussi aux provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, et je crois aussi aux provinces de l'Ile du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse. La région argileuse (clay belt) de 15 millions d'acres de terre existait alors dans le temps comme aujourd'hui. Cette région devrait même valoir davantage aujourd'hui, mais il est possible que la différence ne soit pas de grand'chose. Voyons donc ce que l'honorable G. W. Ross pensait de ce pays, après qu'il eût consulté ces masses de renseignements qui nous ont coûté $5,000,000. Il a dit :

Je considère, M. l'Orateur, notre Nord-Ouest comme le bras droit du Dominion. Les autres parties du pays sont assez bien colonisées maintenant. Nous avons très peu de terres en vente, dans Ontario. Il reste encore quelques bonnes terres à vendre dans la province de Québec, mais il en reste très peu dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Cependant, il nous faut aviser à créer des foyers au surplus de notre population engagé dans l'agriculture. Où allons-nous jeter nos regards ? Pas du côté d'Ontario, car afin de faire de la place à nos jeunes cultivateurs, il nous faudrait ici d'abord commencer par évincer les anciens habitants.

Voici maintenant comme il s'exprime sur la question de savoir s'il est préférable d'envoyer nos jeunes gens dans le nord de nos anciennes provinces plutôt que dans le Nord-Ouest :

Je dis que ce contrat entraîne la construction immédiate de cette partie du chemin, dont le besoin ne se fait pas sentir pour la colonisation. Nous ne construisons certainement pas cette section du lac Supérieur, désignée sous le nom de section de l'Est, pour des fins de colonisation. Nous n'avons aucune preuve que ces terres ont une grande valeur. Nous savons plutôt que le climat n'est guère favorable, et que le sol y manque de fertilité. Il est vrai qu'il peut s'y trouver des forêts dont on peut tirer parti, mais ce n'est pas pour cela que nous construisons ce chemin de fer.

L'honorable M. Ross s'y connaissait assez en ces matières pour savoir que ce sont les cours d'eau qui servent à l'exploitation des forêts. Voilà cependant le pays dont on nous a tant parlé. Je n'ai pas dit un seul mot pour le déprécier ; je ne fais que répéter aux honorables gentlemen de la droite ce qu'en pensent leurs propres amis. Et je conserve l'espoir qu'il n'est pas trop tard, et qu'on y regardera de plus près avant de songer à dépenser de $100,000,000 à $150,000,000 pour coloniser ces régions. Je crois que nous allons être forcés d'admettre que ce chemin du Grand-Tronc-Pacifique ne servira jamais au transport du grain. Alors, si ce n'est pas un chemin de colonisation, je me demande pourquoi nous allons ici dépenser tant d'argent.

Mais il y a encore un autre côté de la question dont j'aimerais à parler, et je serai ici aussi bref que possible. Ce n'est pas la partie la moins importante de l'entreprise, car il ne s'agit rien moins de ce que ce chemin de fer va coûter au pays. Le premier ministre nous a dit qu'il allait nous en coûter $13,000,000, et pas plus. Le ministre des Finances s'est montré un peu plus extravagant, car il a parlé de $13,725,703. Admirez ici la minutie à la quelle l'honorable gentleman en est arrivé. On veut parler ici de tout ce qu'il en coûterait au pays pour la construction de la ligne entière, depuis l'océan Pacifique jusqu'à Moncton. Si j'ai bien compris l'honorable ministre des Finances, la section Winnipeg-Moncton ne devra coûter au pays que $8,853,502. L'honorable député de Norfolk-nord, désireux sans doute d'être agréable au premier ministre, nous a soumis exactement les mêmes chiffes.

Une VOIX : Cela était arrangé d'avance.

M. HENDERSON : C'est très possible. Puis est survenu ensuite le ministre du Commerce, l'homme même que la province d'Ontario a chargé du soin de ses intérêts, et à qui nous avons confié la garde de notre trésor, avec mission de voir à ce que personne ne pût y porter une main criminelle. Cet honorable gentleman n'a pas paru aussi confiant que le premier ministre et il a parlé de $14,000,000, mais en précisant que c'était là absolument tout ce que nous aurions à verser. Le ministre des Postes s'en tient, comme le premier ministre, à $13,000,000, et il ne veut pas en démordre d'un seul sou. Espère-t-il donc pouvoir entrer l'un de ces jours dans les souliers du premier ministre, quand ce chemin de fer aura été construit ? Dans tous les cas, il croit plus prudent de s'en tenir, comme le premier ministre, à $13,000,000, et pas un sou de plus.

Je me demande si les honorables membres du gouvernement croient sérieusement que le pays va admettre tout cela. Je ne crois pas qu'ils veuillent pousser la naïveté à ce point-là. Le premier venu de nos enfants d'école, dans nos campagnes les plus reculées, pourrait en un instant nous établir que cela n'est pas possible. Il nous importe peu de savoir par quels procédés algébriques on a bien pu arriver à ces chiffres. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a soumis son état estimatif, et il nous a dit qu'il en coûterait au pays $138,850,000. J'ai plus de confiance en l'opinion de ce gentleman dont le nom fait autorité en matière de chemin de fer, qu'en l'opinion du ministre des Postes ou celle du ministre du Commerce, qui tous deux n'ont jamais eu rien à faire avec la construction d'un chemin de fer. D'autres nous ont soumis des états estimatifs allant de $65,000,000 à $150,000,000. Mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) nous a aussi soumis son relevé, et selon moi, c'est là l'état estimatif qui doit approcher le plus près de l'exactitude. Il dit que la section Winnipeg-Moncton coûtera $112,350,000. Mais le ministre des Finances ne doit pas faire ces paiements lui-même. Il a élaboré un autre projet, et je regrette qu'il ne soit pas présent en ce moment, parce que j'étais sur le point de lui donner un conseil qui lui permettrait d'abaisser à un chiffre bien au-dessous de $8,500,000 la note à payer. Je crois que l'honorable ministre a pris des leçons de l'honorable député (M. Ross), de Toronto, qui possède à perfection l'art de nous faire croire tout ce qu'il veut en matière de finance. Ne répète-t-il pas, en effet, M. l'Orateur, que l'argent qu'il a emprunté sur annuités de quarante ans, afin de payer des subventions de chemins de fer, n'était pas une dette d'Ontario, parce que ces annuités n'étaient pas payables immédiatement ?

Vous seriez surpris de connaître le nombre de citoyens d'Ontario qui croyaient à cela il y a un an ou deux, mais je vous assure qu'ils se sont ravisés depuis. Par la force des choses et sous l'impulsion de l'opinion publique M. Ross se vit forcer de publier un autre rapport l'année suivante et de reconnaître qu'il s'était trompé pendant la période décennale précédente et que la dette contractée en créant une annuité de quarante ans devait être déduite du surplus. Voici le point sur lequel je veux attirer l'attention. Le ministre des Finances prétend qu'on peut construire ce chemin de fer pour $13,000,000, le directeur général des Postes dit la même chose et tous partagent cette opinion. Il me semble que le député d'Ontario-sud s'est exprimé dans le même sens, mais j'espère qu'il ne recommencera plus. Tous oublient que les $13,000,000 ne servent qu'à payer l'intérêt pendant la construction de la ligne jusqu'à sa livraison et que le coût total de la construction doit être payé à part de cela. Si la construction de la ligne coûte $150,000,000, le gouvernement devra emprunter $150,000,000 et c'est le peuple qui devra payer cela jusqu'au dernier sou. On a beau dire que cette somme n'est pas payable immédiatement, qu'on a contracté un emprunt de cinquante ans, cela ne fait pas de différence. Si nous ne payons pas, nos enfants ou nos petits-enfants seront obligés de payer. Pourquoi leur laisser une pareille succession sans avoir la certitude que le projet est avantageux ? Il ne faut pas que nos descendants disent de nous que nous leur avons imposé un fardeau de cette espèce, prétextant que ce n'est pas sur les épaules de la génération future. Le ministre des Finances, en traitant cette question l'autre jour, fut mis en demeure de parler par l'honorable député de Brand-sud (M. Heyd). Incrédule comme Thomas, celui-ci avait des doutes sur la possibilité de construire ce chemin de fer pour $13,000,000 et il posa la question: Cette somme comprend-elle le paiement des obligations au bout des cinquante ans ? Le ministre, forcé de s'expliquer, répondit: Non, à l'expiration des cinquante ans, c'est nous qui payons les obligations. Ce n'est pas moi qui ai dit cela, c'est le ministre; et il ajouta: je ne m'occupe que de l'intérêt. Mais s'il ne s'occupe que de l'intérêt, pourquoi se lèvent-ils tous les uns après les autres pour nous apprendre qu'on construira le chemin de fer avec $13,000,000 ? Pourquoi n'ont-ils pas la franchise de déclarer qu'il faudra $13,000,000 et tout le coût de la construction à part cela ? Voilà la vérité, voilà ce qu'ils auraient dû dire à nous et au peuple de ce pays. Comme le ministre des Finances est absent de son siège, je n'entamerai pas la question des annuités. Hier en réponse à l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) le ministre du Commerce cherchait à éluder la responsabilité de confier $13,000,000 à un actuaire ou à une compagnie d'assurance afin de trouver les voies et moyens pour payer l'intérêt.

Je dirai quelques mots seulement du plan proposé par le chef de l'opposition. Je dé-

sire qu'ils paraissent dans le "Hansard". Nous avons déjà l'Intercolonial entre les ports de l'Atlantique et Montréal, ce qui nous suffit pour le moment, mais de Montréal à l'embranchement de Coteau l'honorable chef de l'opposition propose de construire un tronçon de 30 milles de long, qui coûterait $40,000 par mille, soit $1,200,000 en tout. Puis de Coteau à Depot-Harbour, 342 milles, il voudrait acquérir le Canada-Atlantique avec tout son matériel, dont l'achat lui paraît possible au prix de $12,000,000. Au besoin il construirait une ligne parallèle à celle du Canada-Atlantique. Puis de l'embranchement de Scotia il propose de construire un chemin de fer de 104 milles de long, jusqu'à Sudbury au prix de $40,000 le mille, lequel, avec l'intérêt ajouté au principal pendant l'époque de la construction, coûterait environ $4,300,000.

M. SCOTT : N'est-ce pas 120 milles ?

M. HENDERSON : Je crois que la distance est indiquée dans les rapports des arpenteurs.

M. CLANCY : Et les plans sont faits.

M. HENDERSON : C'est une partie du pays qui a déjà été explorée et qui est bien connue. L'honorable député qui nous a donné ce renseignement hier m'assure que 104 milles est la distance exacte entre Scotia et Sudbury.

M. SCOTT : Il me semble que d'après le chef de l'opposition cette distance est de 120 milles ?

M. HENDERSON : L'opinion de l'honorable député (M. Scott) est erronée. J'accepte l'affirmation catégorique de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) de préférence à l'opinion de qui que ce soit.

M. SCOTT : J'ai rapporté les paroles de l'honorable chef de l'opposition.

M. HENDERSON : L'honorable député dit : "Il me semble," tandis que mon honorable ami le député de Bothwell affirme qu'il a des renseignements précis. Au demeurant ce n'est qu'une question de détail de peu d'importance et je suis convaincu que mes chiffres sont exacts. Ensuite de Sudbury à Fort-William, 555 milles, l'honorable chef de l'opposition dit que l'acquisition du chemin de fer peut se faire au prix de $25,000,000. Il voudrait ensuite dépenser sur ce chemin de fer la somme de $3,000,000 pour l'améliorer et aplanir les pentes, afin qu'il puisse transporter le grain avec le plus d'avantage possible. Après cela il achèterait au besoin—ce ne sera peut-être pas nécessaire—le chemin de fer du Pacifique Canadien de Fort-William à Winnipeg, 426 milles de long, à $30,000 le mille, ou $12,780,000 en tout, et de dépenser ensuite en améliorations $21,000,000, formant une dépense totale de $60,440,000, qu'il juge suffisante pour compléter les travaux requis dans le but de faciliter la circulation des trains de marchandises. Ces améliorations étant faites, tous les chemins de fer du pays auraient le droit de parcours sur cette ligne, tous pourraient s'en servir, et c'est ainsi que le gouvernement mettrait fin à l'encombrement dont on se plaint dans l'ouest, et qu'il procurerait aux cultivateurs de cette partie du pays des facilités immédiates pour se défaire du surplus de leurs récoltes. Cet arrangement serait suffisant pour plusieurs années encore. Son grand avantage est celuici : c'est qu'il donnera un résultat immédiat qu'on ne devra pas attendre dix ans, ni même cinq ans. Rien n'empêche d'en profiter d'ici à six mois, et je ne vois pas pourquoi on n'y aurait pas recours cette année même, pour soulager l'ouest de l'encombrement dont il souffre.

De son côté, le plan du gouvernement nous donne un chemin de fer ininterrompu entre Winnipeg et Moncton pour $112,352,000. Le plan de l'honorable chef de l'opposition comprend en premier lieu une voie ferrée tout simplement, mais il pourvoit aussi à l'établissement, entre Winnipeg et Montréal, d'une voie de communication mixte très complète, par eau et par chemin de fer, jusqu'aux ports de l'océan. Le transport du blé, d'après le plan du gouvernement, de Winnipeg aux ports de l'océan, coûte 20 cents le minot. D'après le plan mixte ou alternatif proposé par le chef de l'opposition, le transport ne coûtera que 9 cents à 9¾ cents le minot. L'honorable ministre de l'Agriculture, que je suis heureux de voir à son siège, nous a affirmé l'autre jour qu'avant peu, dans cinq ans, dans dix ans tout au plus, ce chemin de fer ne servirait pas autant au transport du blé qu'au transport du bétail et des autres produits de ce pays. Je puis assurer à l'honorable ministre de l'Agriculture qu'il aura une voie plus avantageuse pour le transport du bétail de ce pays occidental en adoptant le plan proposé par le chef de l'opposition qu'en le transportant à travers ce pays reculé par un chemin peut-être plus long, pendant l'hiver, lorsque la circulation des trains est sujette à de fréquentes interruptions. Je ne puis pas deviner ce qui fait hocher la tête à l'honorable ministre. Il doit avoir la compréhension moins bonne que je croyais, car le problème est bien simple. Veut-il nous expliquer comment il peut expédier de Winnipeg par le Grand-Tronc-Pacifique un wagon de bétail qui traversera le nord des provinces d'Ontario et de Québec à des centaines de milles au nord de la région habitée pour se rendre à un port océanique, et que le même wagon de bétail ne peut pas être expédié de Winnipeg à Port-Arthur, de Port-Arthur à Sudbury, de Sudbury à l'embranchement de Scotia et de là à celui de Coteau et à Montréal par le Canada-Atlantique ? Il n'est pas besoin de faire un calcul bien compliqué pour montrer que ce wagon de bétail sera rendu à destination à Montréal longtemps avant d'avoir atteint le terme de son voyage par le Grand-Tronc-Pacifique.

M. SCOTT : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ?

M. HENDERSON : Je veux bien le lui permettre, bien que personne n'ait le droit de m'interrompre pendant que j'ai la parole ; cependant je lui accorde la faveur qu'il demande. Mais avant de lui céder ma place, je tiens à affirmer ma conviction sincère que, si le gouvernement met son projet à exécution, il s'apercevra à son grand chagrin que, lorsqu'il aura épuisé les ressources du pays pour construire ce chemin, et que celui-ci sera terminé entre Winnipeg et Moncton, les habitants de l'ouest crieront plus fort que jamais pour être délivrés de l'embarras dont le trafic souffre là-bas. Je ne vois pas que le nouveau chemin de fer obvie à cet inconvénient. Dans tous les cas je ne crois pas à un résultat immédiat, ni à l'efficacité du remède. Le plan du chef de l'opposition présente un autre avantage. Il mettra immédiatement le réseau de voies ferrées de l'ouest en communication directe avec les grands centres de commerce, tels que Halifax, Saint-Jean, Moncton, Québec, Montréal, Toronto, Hamilton, Peterborough et tous les centres manufacturiers d'Ontario et de Québec. Comment allez-vous relier le Grand-Tronc-Pacifique avec tous ces centres commerciaux J'ai confiance que le gouvernement finira par retirer son projet pour adopter celui du chef de l'opposition, qui est plus sage et plus expéditif, et qui mettra l'ouest en communication directe avec les ports de l'Atlantique dans six mois ou dans un an tout au plus.

M. GEORGES STEPHENS (Kent, Ont.) : M. l'Orateur, comme l'heure est avancée, je n'occuperai que quelques minutes le temps de cette Chambre. Aux yeux du député de Halton (M. Henderson) le projet du gouvernement est un projet insensé, et il attribue de grands mérites au projet proposé par le chef de l'opposition.

Cependant, il aura beaucoup de difficulté à persuader la Chambre et le pays que la proposition du chef de l'opposition est préférable à celle du premier ministre. L'honorable député a cité comme autorité sir William Van Horne, mais il ne faut pas oublier que ce monsieur a certaines idées préconçues, à cause de ses intérêts dans le chemin de fer Canadien du Pacifique. Prétendre, comme il le fait, que ce chemin de fer ne transportera jamais un minot de blé, est absurde. A l'encontre de l'affirmation de l'honorable député de Halton (M. Henderson) qu'il y a assez de chemins de fer dans l'ouest, nous avons celle du député de Selkirk (M. McCreary) que l'année dernière le manque de moyens de transport a fait perdre aux cultivateurs de l'ouest $6,000,000, et il est inutile de dire que l'honorable député (M. McCreary) qui demeure au Nord-Ouest, en sait plus long sur ce pays que l'honorable député de Halton ; aussi j'espère que la Chambre se rangera à son avis. L'honorable député de Halton a affirmé également que le chemin de fer projeté par le gouvernement coûtera au pays de $100,000,000 à $150,000,000, pendant que le député de Toronto-ouest (M. Osler) en a estimé le coût à $560,000,000 Je laisse à ces messieurs le soin d'accorder leurs violons.

Je regrette que le député de Halton ait une si pauvre opinion du Canada. Notre pays me paraît appelé à un bel avenir et je crois qu'il existe de vastes étendues de terres dans les provinces de Québec, d'Ontario et du Nouveau-Brunswick qui pourront être mises en culture et rendre la population heureuse et prospère, après que ce chemin de fer sera terminé. L'honorable député (M. Henderson) prétend que ce ne sera pas un chemin de colonisation; mais tout démontre que non seulement ce sera un chemin de colonisation, une grande artère continentale en territoire canadien. A partir de Moncton la ligne traverse des terres bien boisées propres à l'agriculture et que les jeunes gens de cette province défricheront plutôt que d'aller aux Etats-Unis comme ils font aujourd'hui. Ce chemin de fer ouvre une étendue de territoire, de près de 300 milles de long au Nouveau-Brunswick, et si la colonisation s'étend à dix milles de chaque côté de la ligne, elle embrassera une superficie de 3,000,000 d'acres. Voici ce qu'on lisait l'autre jour dans les journaux :

Saint-Jean, N.-B., 21 août.—Le nombre des excursionistes des provinces maritimes pour le Nord-Ouest est sans précédent. Le Canadien du Pacifique annonce ce soir qu'il a délivré 2,400 billets. Ce soir ou demain matin 1,600 voyageurs passent ici par l'Intercolonial. Le Canadien du Pacifique n'a pas assez de voitures à sa disposition, ce qui est une cause de retard pour les voyageurs.

On peut conclure de là que les jeunes gens du Nouveau-Brunswick sont obligés de chercher de l'ouvrage dans l'ouest ou dans les Etats-Unis. Ne serait-il pas plus avantageux pour eux de s'établir le long de cette nouvelle ligne, de faire la coupe du bois et d'exploiter les ressources de leur propre province ? L'honorable député de Halton ne veut pas admettre que le nouveau chemin de fer est une voie transcontinentale, mais elle raccourcit de 125 milles la distance entre Québec et Moncton, il n'y a pas de doute qu'elle s'assurera le trafic direct et transportera les produits de l'ouest aux ports de mer des provinces maritimes. Même si, au pis aller, ce chemin de fer ne transportait jamais un minot de blé, il vaudrait encore ce qu'il a coûté, comme chemin de colonisation. Quant à l'affirmation que ce chemin de fer fera concurrence à l'Intercolonial, je n'en vois pas la possibilité, puisqu'il reste éloigné de cette ligne de 30 à 70 milles tout le long de son parcours. Dans le comté de Kent, que j'ai l'honneur de représenter il y a quatre chemins de fer, parallèles entre eux, et cependant la distance entre le lac Sainte-Claire et le lac Erié n'est que de vingt milles. Malgré cela tous ces chemins de fer font de bonnes affaires et payent des dividendes. Ce nouveau chemin de fer tra-

verse la province de Québec sur une longueur de 450 milles, et il y créera une nouvelle province en ouvrant à la colonisation environ 6,000,000 d'acres de terre bien boisée et propre à l'agriculture, comme l'indique le rapport. Sur une longueur de 1,000 milles il traverse la région des terres argileuses d'Ontario, et si la colonisation s'étend des deux côtés de la ligne nous mettrons 15,000,000 d'acres de terre à la disposition de ceux qui veulent les occuper. On m'a informé que ces terres d'Ontario sont propres à l'agriculture, très bien boisées, et riches en produits miniers à différents endroits. Voici un rapport de M. Robert Bell, ingénieur civil, qui donnera une idée des perspectives d'avenir de ce pays.

Les fonctionaires de la Compagnie de la Baie d'Hudson ont cultivé les céréales et les légumes avec succès à leurs postes, aux lacs Mattagami et Missinibi. M. John McIntyre, maintenant de Fort-William, me dit avoir trouvé qu'au lac Missinibi le blé mûrissait bien. A Moose-Factory, on récolte tous les ans des céréales et des légumes de plusieurs variétés, bien que le sol y soit d'argile humide et froide, à surface égale, et qu'il ne soit pas égoutté. En 1874, on a récolté 1,700 boisseaux de pommes de terre de bonne qualité. On y cultive l'avoine, l'orge, les fèves, les pois, les navets, les betteraves, les carottes, les choux, les oignons, les tomates, etc., sans plus de soin que dans les autres parties du Canada. On m'a dit également que du blé semé par hasard avait mûri, mais on n'a jamais cherché à s'assurer si cette céréale pouvait être régulièrement cultivée. A Moose-Factory, il y a 80 bêtes à cornes, des chevaux, des moutons et des cochons.

Au nord de la ligne de partage des eaux, dans la direction de la baie de James, le climat n'est pas plus rigoureux, il est même plus doux. Cela peut dépendre de ce que le niveau baisse encore plus que la latitude n'augmente, car dans ces régions hyperboréennes, le climat varie beaucoup plus selon l'altitude que dans les régions situées plus au sud. L'eau de la baie de James peut aussi exercer une influence favorable, attendu qu'elle se compose de l'eau chaude des rivières qui s'y jette en été et qui se masse au fond de la baie pour repousser vers le nord l'eau de la mer qui y était entrée et qui est plus froide. Les jours d'été étant plus longs, cela aussi peut avoir pour effet de réchauffer cette région. Dans des rapports précédents, j'ai parlé de ces choses-là ; j'ai eu soin d'y insérer aussi certaines observations au sujet des forêts qui se trouvent dans les régions que j'ai parcourues. Bien qu'il ne convienne pas de faire entrer beaucoup de détails dans le présent rapport, je dirai cependant que le pin rouge et le pin blanc sont les essences les plus précieuses qu'il m'ait été donné de trouver, et qu'il y en a en abondance depuis le lac Huron jusqu'au lac Mattagami.

Il montre que de grandes étendues de terrains sont propres à la culture et qu'il y a du bois en abondance.

On m'assure que ce chemin de fer de Winnipeg à Québec ne sera pas plus long que le Pacifique Canadien de Winnipeg à Montréal. S'il en est ainsi, voilà un nouvel argument en sa faveur comme chemin de fer transcontinental. Je crois qu'il existe aussi de grandes forêts utilisables dans le nord d'Ontario. En 1902 cette province a exporté pour $4,383,182 de pâte à papier ou de bois à pâte. La plus grande partie a été envoyée en Angleterre. Cependant ce chiffre ne représente que huit et demi pour cent de la quantité employée. En 1902 notre exportation de bois et d'objets qui en sont fabriqués a été de $35,000,000. Voilà un chiffre élevé, une source de revenus considérable pour notre pays. Si le chemin de fer projeté traverse le nord d'Ontario, il empêchera l'émigration de cette province. Tout le long de cette ligne on se livrera à l'agriculture, à l'élevage, à l'industrie forestière, on y verra s'élever des fabriques de pâte de bois, des élévateurs, des scieries, des moulins à farine.

D'autres chemins de fer d'Ontario se raccorderont avec celui-ci et ils transporteront des machines pour les moulins et les élévateurs et d'autres fournitures. Les cultivateurs d'Ontario et de Québec approvisionneront ceux qui construisent le chemin. Ils leur fourniront des chevaux, du bœuf, du beurre, des œufs, des outils de toute sorte, de la quincaillerie, de l'acier à construction, des wagons, des locomotives, des rails, du matériel pour télégraphe et téléphone; et ils en rapporteront du bois et d'autres produits naturels. Dans tous le pays les salaires s'élèveront, et il y aura de l'ouvrage en abondance.

Ensuite, de Winnipeg à Port-Simpson, à travers la prairie le chemin de fer ouvrira des millions d'acres de terres à blé et à pâturage.

Nous arrivons enfin au district de la Colombie Anglaise, que sela le rendez-vous de milliers de mineurs, et où des milliers seraient déjà rendus s'ils avaient pu transporter leurs marchandises sur le théâtre des opérations. Ce chemin de fer rendra à destination leur matériel et leurs provisions et en rapportera du bois de construction et des produits miniers. En 1902 ce pays a exporté pour $33,948,708 de charbon et d'autres produits miniers.

Dans un rapport qu'il fait en 1875, M. Selwyn dit que le climat de la région traversée par la rivière de la Paix peut se comparer avec avantage à celui de la Saskatchewan ou de Montréal. "Pour donner une idée de l'importance du territoire généralement fertile que j'ai à décrire, je dirai qu'il comprend 23,500 milles carrés, ou 15,140,000 acres de terre arable. Afin de simplifier le calcul, j'ajouterai que si l'on cultivait du blé sur tout cette étendue, on aurait, à raison de vingt boisseaux par acre, un rendement de 300,800,000 boisseaux." Voilà ce qu'a écrit M. Selwyn :

Ce chemin créera un marché local aux cultivateurs d'Ontario, de Québec et du Manitoba, qui enverront leurs produits dans cette direction. Il transportera du bois d'œuvre dans les prairies et des produits agricoles aux mines. Ensuite les facilités de navigation que la compagnie s'est engagée à établir à Fort-Simpson nous ouvriront les marchés du Japon, de la Chine et de l'Australie. La

compagnie dépensera beaucoup d'argent en frais d'exploitation. Le Canada possède 18,868 milles de chemin de fer dont l'exploitation coûte $57,000,000. En prenant ces chiffres comme base de comparaison cette compagnie payera $10,000,000 par année en frais d'exploitation; ce chemin de fer fera mieux connaître le pays que toutes les réclames du monde et attirera une immigration considérable. On construira des embranchements. Les revenus du pays augmenteront. Et combien nous coûteront tous ces avantages ? J'accepte les chiffres de l'honorable ministre des Finances que je considère comme une autorité dans cette matière et qui ne nous a jamais trompés. En mettant actuellement de côté $13,725,706, cette somme suffira pour payer pendant sept ans l'intérêt de l'argent engagé dans cette entreprise par le gouvernement. Il ne prétend pas que $13,000,000 suffiront pour construire le chemin, mais que cette somme suffira pour payer l'intérêt que le gouvernement aura à payer. Au bout de cinquante ans, dit-il, le chemin de fer aura une valeur au moins égale, sinon supérieure à celle qu'il aura après son achèvement. S'il y a quelque chose de vrai dans l'affirmation du député de Toronto-ouest (M. Osler) il aura une valeur plus grande. D'après lui il faudra quinze années pour mettre le meilleur chemin de fer que vous puissiez construire, sur le même pied que l'est le Grand Tronc d'aujourd'hui. Il ajoute que l'Intercolonial a coûté $21,500,000 et que vingt-six ans après il a acquis la valeur de $71,000,000 à $72,000,000, soit trois fois et demie le coût de construction original. Si la compagnie du Grand Tronc dépense autant d'argent sur cette ligne, elle vaudra certainement plus à l'expiration des cinquante années qu'à l'époque de son achèvement. Et quand les cinquante années seront finies, le chemin de fer retournera au gouvernement, qui peut alors le vendre ou le louer de nouveau. S'il le vend au même prix qu'il a coûté, alors les chiffres de l'honorable ministre des Finances sont exacts.

Au sujet de la contre-proposition de l'honorable chef de l'opposition, j'aimerais que chaque électeur de mon comté examinât soigneusement le marché proposé par celui-ci et comparât également le marché conclu en 1881 entre le gouvernement d'alors et le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le contrat conclu entre le gouvernement actuel et le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Cette étude comparative convaincrait tous ceux qui sont disposés à juger sans parti pris que la proposition soumise à la Chambre est, à tous égards, digne de notre appui. Dans ce cas-ci le gouvernement ne sacrifie pas 25,000,000 d'acres de terre, comme l'avait fait l'ancien gouvernement dans son contrat avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ; il n'impose pas non plus aux cultivateurs l'entretien des chemins dans les terrains scolaires et les sections alternes, ce qui a entravé le progrès au Nord-Ouest et constitue une des clauses les plus pernicieuses du contrat avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je m'abstiens d'envisager le côté légal du contrat. Comme j'ai confiance dans les auteurs de cette transaction je suis convaincu que les intérêts du Canada sont bien sauvegardés. A mon avis, nous n'avons pas de temps à perdre. Cinq ou six ans après que le chemin de fer aura été construit, le pays aura pris un tel développement que les moyens de transport à cette époque suffiront à peine à l'expédition du grain de l'ouest vers nos ports de mer. Tout en appuyant ce grand projet d'un chemin de fer transcontinental je suis également en faveur de l'amélioration de nos voies navigables, car de ce côté il y aura du trafic tout autant que pour les chemins de fer.

Pour toutes ces raisons, M. l'Orateur, je voterai en faveur de la résolution soumise à la Chambre. J'ai la conviction que plusieurs membres de l'opposition partagent mes sentiments et voteraient dans le même sens que moi s'ils n'étaient pas retenus par des exigences politiques. Plusieurs d'entre eux ont la conviction intime que le projet du gouvernement est plus favorable à l'intérêt du pays que celui du chef de l'opposition, et ils l'approuveraient par leur vote s'ils le pouvaient. Comme l'heure est avancée, M. l'Orateur, je n'abuserai pas plus longtemps de la patience de cette Chambre, et je remercie les honorables députés de leur bienveillante attention.

M. INGRAM : Je propose l'ajournement du débat.

Sur la proposition du ministre des Finances la séance est levée à 1 heure et 15 minutes du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 28 août 1903.

L'ORATEUR ouvre la séance à 11 heures.

M. EARLE : Avant que l'on passe à l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du gouvernement sur une question qui est de nature à affecter sérieusement l'industrie de la fabrication de conserves de saumon dans la Colombie Anglaise. Comme on le sait, cette industrie est une des plus importantes du littoral du Pacifique. Je regrette que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) ne soit pas à son siège en ce moment, et je prie le ministre des Finances, qui dirige pour l'instant les travaux de la Chambre, d'attirer l'attention du ministère des Pêcheries sur la question, afin que le ministre adopte sans retard les mesures demandées dans le télégramme suivant, que j'ai reçu de l'association des fabricants de la Colombie Anglaise :

Vancouver, C.A., 26 août.

Thomas Earle, M.P.,
Ottawa.

Le télégramme suivant a été envoyé aujourd'hui à l'honorable R. Préfontaine. L'Association des fabricants de conserves de saumon de la rivière Fraser, vu la rareté du saumon "Sockeye" dans la rivière Fraser, et l'absence complète de saumon aux endroits du frai, prie respectueusement votre département de bien vouloir prohiber toute pêche dans la rivière Fraser du 29 août au 12 septembre inclusivement, afin que ce qui reste au dehors de saumon "Sockeye" puissent atteindre les endroits de frai, et que les établissements de pisciculture soient en état de se procurer un approvisionnement de frai. Si l'on ne déclare pas la saison de pêche prohibée, l'industrie est sérieusement menacée. Une considération immédiate de la question et une réponse favorable par télégraphe est demandée sans retard dans les intérêts des fabricants et des pêcheurs. Votre appui le plus énergique est requis.

Quand on songe que l'année dernière la pêche du saumon a été moitié moins considérable que celle de l'année précédente et que cette année elle sera d'un tiers moins considérable que celle de 1902, il est évident que les fabricants ont raison de craindre que la rivière Fraser soit entièrement ruinée de son poisson. Les fabricants soumettent la demande contenue dans ce télégramme, avec l'espoir que si l'on se rend à leur prière le poisson pourra atteindre les endroits de frai et que cela permettra de maintenir la quantité de poisson en augmentant les chances d'en faire l'élevage. Cette mesure est devenue une nécessité quant à ce qui concerne l'existence de cette industrie.

Je profite de la circonstance pour attirer l'attention du ministre des Finances sur la question, et je le prie de soumettre la chose au ministère intéressé, en recommandant au ministre de la Marine et des Pêcheries de faire tout en son pouvoir pour se rendre à cette demande et déclarer cette saison prohibée, ce qui sera, à mon avis, dans l'intérêt de la pêche du saumon dans la Colombie Anglaise. Si on a la moindre confiance dans l'élevage artificiel du saumon, il serait certainement dans l'intérêt de cette industrie d'accorder cette protection. Dans tous les cas, cette mesure ne causera de tort à personne et aucune classe de la société n'aura à en souffrir.

M. BORDEN (Halifax) : Me permettra-t-on de dire un mot sur le même sujet. Un télégramme, rédigé dans le même sens que celui dont vient de donner lecture mon honorable ami (M. Earle), m'a été remis, et l'on m'a demandé d'attirer l'attention du gouvernement sur cette question. Ce télégramme, qui ressemble beaucoup au télégramme cité par mon honorable ami de Victoria, se lit comme suit :

Vancouver, C. A., le 27 août 1903

L'Association des fabricants de conserves de saumon de la rivière Fraser s'est adressée au département pour obtenir que la pêche soit prohibée du 29 courant au 12 septembre inclusivement. La situation est critique. L'avenir de cette industrie est menacé, car le saumon n'a pas encore atteint les endroits de frai et la saison est presque terminée. Joignez-vous aux représentants et aux sénateurs de la Colombie Anglaise pour faire comprendre au département la nécessité d'une prompte intervention. Quelques jours de plus maintenant peuvent sauver l'industrie.

Ce télégramme m'a été remis par mon honorable ami de Hastings (M. Porter) et comme il était obligé de quitter la capitale, c'est à sa demande que je soumets la question à l'attention du gouvernement. Si la situation est telle que mentionnée dans ce télégramme, le ministre des Finances, qui dirige en ce moment les travaux de la Chambre, admettra avec moi que cette question demande à être prise sans retard en sérieuse considération par le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais attirer l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur la question. Je conclus, de la teneur du télégramme, que la question a été soumise au département, et je suis convaincu que le ministre s'en occupe.

M. MORRISON : Ce déploiement de zèle de la part des honorables députés est très dangereux. Mon honorable ami de Victoria, ainsi que le chef de la gauche, ont tous deux donné lecture d'un télégramme venant de la même source.

M. l'ORATEUR : Je crois que cette question va donner lieu à une discussion et je dois faire remarquer qu'il n'y a aucune motion devant la Chambre.

M. MORRISON : Je terminerai mes remarques, M. l'Orateur, par la motion ordinaire demandant que la séance soit levée. Le député de Victoria a donné lecture d'un télégramme qui n'expose qu'un côté de la question. Ce télégramme est adressé par une seule compagnie intéressée dans cette vaste et importante industrie de la Colombie Anglaise, et cette compagnie demande que l'on suspende absolument la pêche parce que à son avis, le poisson ne se rend pas aux endroits de frai. C'est là une question sur laquelle il est très difficile de se prononcer, car le poisson, dans tous les cas, ne se rend jamais aux endroits où il dépose son frai, qu'à une époque avancée de l'automne.

M. BORDEN (Halifax) : Mon ami (M. Morrison) a prétendu que ces télégrammes venaient de la même personne. Il fait erreur.

M. MORRISON : J'ai compris qu'ils étaient rédigés dans les mêmes termes.

M. BORDEN (Halifax) : Ils ne viennent pas de la même personne. J'ai dit que le télégramme que j'avais en ma possession était rédigé dans le même sens que celui qui avait été lu par l'honorable député (M.

Earle), mais ils ne sont pas de la même personne.

M. MORRISON : Quels sont les auteurs de ces télégrammes ?

M. EARLE : Celui dont j'ai donné lecture est signé par M. Burdis, le secrétaire de l'Association des fabricants.

M. MORRISON : Me permettra-t-on de demander par qui est signé l'autre télégramme ?

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas la moindre objection à le dire; il est signé par M. Charles Corby.

M. MORRISON : Je ne connais pas ce M. Corby et je ne sache pas qu'il y ait personne de ce nom d'engagé dans cette industrie à la Colombie Anglaise. Nous avons tous reçu de ces télégrammes de la part de l'Association des fabricants de la Colombie Anglaise, demandant à ce que la pêche soit prohibée, c'est-à-dire que l'on veut que cette importante industrie soit arrêtée dans ses opérations durant près d'un mois, sous prétexte que le poisson ne se rend pas aux endroits du frai. Or, personne n'est en état de décider ce point, car le poisson ne se rend pas à ces endroits de frai avant l'automne, ou dans un mois ou deux d'ici; et bien que, si nous devons en croire ces télégrammes, le saumon ne soit pas en aussi grande quantité que d'habitude, j'ai reçu des télégrammes de personnes absolument dignes de foi qui semblent indiquer que le poisson remonte la rivière comme à l'ordinaire.

Ainsi, le 2 août, c'est-à-dire la veille du jour où ces autres télégrammes étaient envoyés, M. James Anderson, de la fabrique de Saint-Mungo, sur la rivière Fraser, télégraphiait que le saumon était en assez grande quantité, et qu'il serait injuste de la part du département de prohiber la pêche dans la rivière Fraser. Nous n'avons pas encore reçu de nouvelles des pêcheurs que cette question intéresse au plus haut point. En ma qualité de représentant d'un comté où l'industrie de la pêche joue un rôle important, je m'intéresse beaucoup à la question, mais, d'un autre côté, je considère que le département aurait tort de se prononcer sur la simple réception d'un télégramme qui ne représente que l'opinion d'une seule compagnie, quelle que soit sa réputation.

Je dois ajouter que des télégrammes reçus d'autres personnes tendent à établir le contraire, et c'est là ce que prétendent les pêcheurs, c'est-à-dire ceux qui sont les plus intéressés dans la question. Je dis donc que le département devrait réfléchir. Pour ma part, je lui conseille de ne prendre aucune décision avant de s'être assuré de la valeur de la déclaration contenue dans ce télégramme, et, même dans ce cas, je considère qu'il ne serait pas de bonne politique de prohiber la pêche. Pourquoi en agirait-il ainsi ? Je considère que le département devrait faire la sourde oreille à la demande qui lui est adressée par le député de Victoria, de même que par le chef de l'opposition. Il n'y a rien qui puisse justifier le ministre d'en arriver à cette décision. S'il existe le moindre doute, si les opinions sont partagées sur la question de savoir si le poisson remonte la rivière ou non, la véritable ligne de conduite à suivre de la part du département, c'est de laisser les choses suivre leur cours ordinaire. Je propose que la séance soit levée.

M. CHARLTON : Lorsque j'ai visité la Colombie Anglaise, il y a quelque temps, j'ai cherché à me renseigner sur cette importante industrie de la pêche du saumon dans la rivière Fraser. Je remarque que ces télégrammes semblent indiquer qu'il s'est produit une diminution sensible dans la quantité de saumon capturé, que la pêche de l'année dernière a été bien moins abondante que celle de l'année précédente et que celle de cette année est bien moindre que la pêche de 1902. Mon honorable ami de Westminster (M. Morrison) conteste la validité des télégrammes soumis à la Chambre, et il ajoute qu'ils ne sont qu'une expression d'opinion de la part des fabricants. Mais comme ces derniers ont des capitaux considérables engagés dans cette entreprise, ils sont plus intéressés que n'importe quelle autre classe de personnes au succès de cette industrie. Après avoir pris connaissance de la manière dont les filets sont tendus dans la rivière Fraser, je considère qu'il est absolument impossible pour le saumon d'y passer.

M. MORRISON : Cette prétention est ridicule.

M. MACPHERSON : Oui ridicule.

M. CHARLTON : Il se peut qu'elle soit ridicule, mais il n'en est pas moins vrai que la rivière est absolument remplie de rets sur une longue distance, et le résultat obtenu par les fabriques de conserves de saumon indique bien clairement que ces filets ont pour résultat d'entraver considérablement la circulation du saumon dans la rivière. Il s'agit d'une industrie très importante, et bien que le gouvernement doive éviter de prendre des mesures qui pourraient être de nature à causer du tort aux parties intéressées, il est bon de voir à protéger cette industrie. La négligence des pêcheurs américains, sur la rivière Colombie, a eu pour résultat d'y détruire presque complètement cette industrie de la pêche au saumon, qui, à une certaine époque, offrait les plus grands avantages qu'il fût possible de trouver. On en est arrivé à ce résultat en pêchant à tort et à travers, et en détruisant le poisson. Le saumon est devenu tellement rare, que l'industrie de la fabrication du saumon en conserve est presque totalement paralysée. La même chose a lieu sur la rivière Fraser. Chaque année la pêche va en diminuant ——

M. MACPHERSON : Non, non.

M. CHARLTON : Il n'en peut être autrement ; et je considère que le fait de laisser cette rivière ouverte durant quelques jours, pour permettre au saumon d'y circuler librement, me paraît une décision très sage. Je ne crois pas qu'il convienne de ruiner cette industrie dans l'intérêt de ceux qui veulent profiter de la circonstance pour faire des pêches abondantes. Personne ne devra avoir à souffrir de l'adoption d'une pareille mesure. Après avoir pris connaissance de la question sur les lieux mêmes, je considère que le mode suivi pour la pêche dans cette rivière est certainement de nature à faire disparaître cette industrie en peu de temps, à moins que l'on n'adopte des mesures de protection de cette nature.

M. EARLE : En soumettant ce télégramme au gouvernement, je ne crois pas avoir commis rien de répréhensible. Ce télégramme m'a été adressé par le secrétaire de l'Association des fabricants qui représente 45 ou 50 de ces commerçants, et ces derniers devraient savoir ce qui est dans l'intérêt de cette industrie tout aussi bien que moi ou que le député de Westminster (M. Morrison). Ils sont d'avis que l'on est en train de ruiner la rivière Fraser de tout le poisson qui s'y trouve, par suite de la manière dont on y fait la pêche, et qu'à moins d'une intervention immédiate, leur industrie est menacée de destruction. C'est si bien le cas que cette année ils n'ont pas encore commencé à paqueter le poisson. Bien que le saumon ait fait son apparition dans les détroits, il se compose d'espèces mêlées, ce qui indique que le bon poisson, le " sockeye " qui est le saumon dont les fabricants se servent pour approvisionner le marché anglais et qui est aussi celui qui obtient le prix le plus élevé sur le marché canadien, ne reviendra pas cette année.

Je ne vois pas quel tort peut résulter du fait d'établir une saison prohibée, comme cela a toujours existé jusqu'à il y a deux ou trois ans. Antérieurement à cette date, les conditions étaient différentes. A cette époque le poisson remontait la rivière, et il n'existait aucun danger, mais aujourd'hui c'est le contraire qui a lieu ; les fabricants se rendent compte du danger, et c'est pour l'éviter qu'ils demandent ce privilège. Comme l'a fait remarquer le député de Norfolk-nord (M. Charlton), cette mesure est dans l'intérêt de ceux qui sont le plus intéressés dans cette industrie. Ils ont d'immenses capitaux engagés dans cette exploitation, et ils ne voudraient certainement pas proposer l'adoption de mesures qui ne seraient pas dans l'intérêt de cette industrie.

J'espère que le ministre va trouver moyen de se rendre à la demande contenue dans ce télégramme. Quant à la véracité de mes paroles ou du contenu de ce télégramme, le ministre peut en quelques heures obtenir des renseignements dignes de foi de la part de son commissaire des pêcheries qui se trouve sur les lieux, et je suis disposé à en passer par ce qu'il dira, sachant que c'est un homme honnête et honorable, qui ne voudrait pas faire la moindre recommandation qui ne serait pas dans l'intérêt de l'industrie, étant sur les lieux et sachant parfaitement à quoi s'en tenir. Si l'honorable ministre ne possède pas déjà ce renseignement, je considère qu'il devrait s'adresser sans retard à ce fonctionnaire, afin de savoir si ces déclarations sont exactes ou non, et s'il constate qu'elles sont exactes, qu'il agisse en conséquence.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le département n'a pas négligé cette question. Dès que nous avons reçu le premier télégramme, qui était adressé au sous-ministre ou à moi-même, je commençai à aller aux renseignements. On comprend que le ministère ne pouvait se prononcer en ces matières, sur les simples représentations d'une des parties intéressées, et avant d'avoir appris des fonctionnaires du département dans la Colombie Anglaise si ces demandes sont justes et raisonnables. C'est ce qui a été fait. Dès que nous avons reçu le premier télégramme, nous avons cherché à nous renseigner, et les renseignements que j'ai obtenus des fonctionnaires et d'autres sources sont très contradictoires. Si le ministère en était arrivé à une conclusion sans avoir obtenu un rapport complet de la part de notre commissaire des pêcheries, M. Sword, nous aurions couru le risque de causer un tort considérable à cette industrie ainsi qu'aux pêcheurs. Ces derniers constituent la classe la plus nombreuse de la population et leurs droits doivent être protégés. Si je suis bien renseigné, il y a quelque chose d'extraordinaire dans cette affaire. Je fournis les renseignements que j'ai reçus indirectement.

M. EARLE : Avez-vous reçu un rapport de M. Sword ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas encore.

M. CLARKE : De qui tenez-vous ces renseignements ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis pas le dire. Mais les renseignements que j'ai obtenus sont à l'effet qu'au commencement de la saison les fabricants étaient sous l'impression que la capture du saumon ne serait pas très considérable. C'est pourquoi ils conclurent des marchés avec les pêcheurs à des prix très élevés, et les pêcheurs n'ont réalisé que bien peu de chose, car la pêche a été peu abondante. Mais depuis que le poisson est revenu en plus grande quantité, les pêcheurs font beaucoup d'argent et reprennent le temps perdu. Tout naturellement, les fabricants ne sont pas satisfaits de cet état de choses et s'ils pouvaient faire prohiber la pêche, cela mettrait fin à leurs engagements avec les pêcheurs. Il y a donc là des intérêts différents dont il faut tenir compte.

M. ROSAMOND : Cela veut-il dire qu'ils suspendraient les opérations de leurs propres fabriques, afin d'obtenir le poisson à meilleur marché des pêcheurs ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils achèteraient leur poisson des pêcheurs américains, qui se servent de rets à enclos.

M. EARLE: Aux Etats-Unis, les fabricants sont dans la même position que nous—le poisson n'est pas en assez grande quantité pour maintenir des fabriques en opération.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas là ce qu'on m'a dit. On prétend que les fabricants pourront obtenir tout le poisson dont ils auront besoin des Américains, qui se servent de rets à enclos pour faire la pêche, alors que l'usage de ces engins de pêche est prohibé dans les eaux canadiennes. Dans tous les cas, quelle que soit la prétention des deux parties, le gouvernement ne peut en arriver à une décision sur une question aussi importante que celle-ci, avant d'avoir obtenu un rapport des fonctionnaires qui se trouvent sur les lieux, et qui sont responsables vis-à-vis du département de la mise en vigueur de la loi et des règlements concernant les pêcheries dans la Colombie Anglaise.

M. EARLE : Quant à ce qui concerne la déclaration que vient de faire le ministre, que les fabricants achètent leur poisson des Américains, je dois dire que les fabricants américains sont venus eux-mêmes sur la rivière Fraser pour y acheter le saumon et faire hausser les prix; c'est pourquoi les fabricants ont été obligés d'en arriver à une entente avec eux sur ce point, car, autrement il seraient allés acheter leur poisson des pêcheurs américains de l'autre côté de la frontière. Cette prétention n'est donc pas fondée. Pour revenir à ce que j'ai dit——

M. l'ORATEUR : Je dois faire remarquer à l'honorable député qu'il a déjà parlé deux fois sur cette question.

M. EARLE : Avec la permission de la Chambre, j'aimerais à faire remarquer qu'il s'agit là d'une question très importante pour la province de la Colombie Anglaise. Voici déjà plusieurs années que j'insiste, tant auprès du gouvernement actuel qu'auprès du gouvernement conservateur, pour faire adopter cette mesure de protection. J'ai fait remarquer que toute la difficulté au sujet du ministère des Pêcheries dans la Colombie Anglaise, c'est qu'au lieu d'être administré au point de vue de l'intérêt général, il est administré uniquement au point de vue politique.

M. MACPHERSON : Pas maintenant.

M. EARLE : L'honorable député peut dire tout ce qu'il voudra. J'ai pris connaissance des rapports adressés à l'ancien ministre des Pêcheries, par le représentant de Burrard, et ce dernier lui disait que personne ne devrait obtenir un permis de pêche sans avoir au préalable obtenu son consentement C'est ce qui a été dit à l'ancien ministre par l'un des plus importants fabricants de la Colombie Anglaise, qui est aussi un libéral de la cité de Vancouver. Je n'ai pas d'objection à mentionner son nom—c'est M. Bell Irving.

M. MACPHERSON : Depuis quand est-il libéral.

M. EARLE : Il a toujours été libéral. Il se peut qu'il n'ait pas toujours accordé son appui à cette école de libéraux à laquelle appartient mon honorable ami, mais c'est un libéral de la vieille école, et il l'a toujours été. Dans tous les cas, si le ministre de la Marine et des Pêcheries doit être administré d'après ce principe, le ministre fera aussi bien de renoncer à la tâche et d'en confier l'administration aux représentants de ce district. L'administration actuelle n'est rien moins que ridicule. L'honorable ministre devrait agir sans retard à ce sujet. Il peut obtenir des renseignements officiels auxquels il pourra se fier.

M. MACPHERSON : Comme je suis passablement intéressé dans cette question, j'aimerais à dire un mot en réponse aux remarques de l'honorable député (M. Earle). Quand il prétend que l'industrie du saumon est sous le contrôle des politiciens, dans la rivière Fraser, il avance là une chose que je ne puis qualifier autrement que de ridicule. J'ignore quelles sont ses opinions politiques. L'honorable député prétend qu'il est un libéral convaincu; cependant, on a dit de lui qu'il avait dépensé beaucoup d'argent pour assurer la défaite du candidat libéral aux dernières élections fédérales, et celui qui fait une pareille chose ne peut être considéré comme étant un libéral dévoué. J'ai reçu plusieurs télégrammes à ce sujet, et leur teneur semble indiquer que les fabricants de conserves de saumon ne sont pas tous du même avis sur cette question. Voici ce que dit un de ces télégrammes que j'ai reçu:

> Les fabricants ne sont pas unanimes. Si la pêche est prohibée, cela va nuire aux établissements de moindre importance ainsi qu'aux pêcheurs. Le mémoire n'est pas basé sur les faits. Le projet est destiné à influencer le marché anglais. Ecrivons détails complets. Demandez au ministre d'attendre jusqu'à ce qu'il soit convenablement renseigné.
>
> (Signé) FRANK BRUNETT.

M. EARLE : C'est là un de ceux qui sont mentionnés par M. McCraney.

M. MACPHERSON : Je dois dire à mon honorable ami que celui qui me vole ma bourse ne me cause pas un tort bien considérable, mais celui qui cherche à ternir ma réputation, me vole une chose qui ne lui rapporte aucun profit et qui me cause un tort considérable. Il est facile de ternir la réputation des autres, mais l'honorable député devrait être le dernier homme à le faire. Ceux qui habitent une maison de verre

ne doivent pas jeter la pierre aux autres. Ce n'est pas quand un homme est absent qu'on doit l'accuser, et l'honorable député devrait avoir la décence de réserver ses remarques pour une autre occasion, alors qu'il pourra lui dire en face ce qu'il a l'intention de dire. L'honorable ministre a eu parfaitement raison d'agir comme il l'a fait, et il ne doit, pour aucune raison, suivre le conseil du député de Victoria.

Il est de notorité publique que la population du comté de Victoria-centre a fait tous les efforts possibles, depuis cinq ans, pour diriger cette industrie de ce côté. Il y a dans la ville de Vancouver des centaines de pêcheurs qui ne sont pas en faveur de cette mesure.

Le ministre doit attendre pour agir qu'il connaisse tous les faits.

Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) a prétendu que les filets étaient si rapprochés les uns des autres dans la rivière Fraser qu'ils empêchaient le poisson de remonter son cours, mais je suis certain—et ce que je dis là peut être prouvé par des documents, que l'industrie de la pêche dans la Colombie Anglaise a fait des progrès extraordinaires. Cette année, la pêche a été un peu moins bonne que d'habitude ; cependant, je vois dans le " Star " de Montréal, que l'on a fabriqué 170,000 boîtes de conserves dans cette rivière, et 300,000 dans la rivière Colombie. La pêche a fait absolument défaut à Skeena, ainsi que dans la rivière Naas, le détroit de Rivers et l'Alaska. Si les fabricants obtiennent un approvisionnement raisonnable de " sockeyes " d'ici à la fin de la saison, ils vont réaliser des bénéfices, car la fabrication a été faible à d'autres endroits et il en sera de même pour l'année prochaine. Ces mauvaises années se répètent tous les quatre ans. Lorsque sir Charles Hibbert Tupper était ministre de la Marine et des Pêcheries, on a essayé de lui faire prolonger la saison, et cela a été fait à la demande des fabricants. Une pareille mesure a donné satisfaction aux fabricants, aux pêcheurs et au public en général. Il n'était pas question à cette époque d'abréger la saison de pêche. Je ne crois pas qu'il convienne que le ministre accepte la proposition émise par le député de Victoria. Je suis disposé à subir la conséquence de l'attitude que je prends en ce moment. Je considère qu'on ne devrait rien décider avant d'avoir entendu l'autre partie, c'est-à-dire les pêcheurs et les fabricants de moindre importance.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député de New-Westminster (M. Morrison), doit avoir mal interprété ce que j'ai dit, lorsqu'il demande au gouvernement de ne pas s'occuper de mes observations. S'il avait écouté ce que j'ai dit, il aurait remarqué que j'ai demandé au gouvernement de s'occuper de la question. Je ne vois aucune raison pour que le gouvernement fasse la sourde oreille à une proposition de cette nature. S'il s'agit, dans le cas actuel, d'une question qui concerne l'avenir de l'industrie de la pêche dans la Colombie Anglaise, le ministre de la Marine et des Pêcheries doit agir sans retard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mais non avant d'avoir obtenu les renseignements.

M. BORDEN (Halifax): Si mon honorable avi avait attendu un instant, il aurait compris que je partage sa manière de voir sur ce point. Il devrait obtenir tous les renseignements possibles de ses fonctionnaires, et cela aussi rapidement que possible. Mais s'il devait retarder plusieurs jours, et si ces télégrammes contiennent la vérité, le temps d'agir serait alors expiré. J'admets avec l'honorable ministre que s'il existe réellement une entente pour molester les pêcheurs ou les petits fabricants, le gouvernement ne doit pas s'occuper de la question. Mais, il doit avant tout s'assurer de l'exactitude de ce renseignement. Il se peut que la situation soit délicate, mais un ministre peut toujours d'un moment à l'autre être appelé à résoudre des questions difficiles, et cela sans retard. Je lui ferai remarquer qu'il est d'urgence qu'il fasse tous les efforts possibles pour obtenir les renseignements nécessaires de ses fonctionnaires dans la Colombie Anglaise, afin de pouvoir se prononcer en connaissance de cause sur la question. Il est dans l'intérêt des petits fabricants et des pêcheurs eux-mêmes que cette industrie ne soit pas ruinée.

M. MORRISON : Ce qui est répréhensible à mon avis, c'est d'accorder trop de considération à des télégrammes envoyés à des membres des deux partis dans cette Chambre. Nous avons un inspecteur des pêcheries à cet endroit, M. Sword, un officier respectable, qui est sur les lieux et que les gens qui envoient ces télégrammes peuvent consulter facilement. C'est à lui qu'ils auraient dû s'adresser, et ce dernier se serait à son tour mis en communication avec le gouvernement. Le député de Victoria reçoit un télégramme de quelqu'un, j'en reçois un d'une autre personne et le député de Vancouver en reçoit un troisième, tous trois exprimant des opinions différentes; nous ennuyons le ministre avec cette question et pas un mot n'a encore été reçu de M. Sword. Ce dernier évite autant que possible ces discussions. Le fait même que cet inspecteur des pêcheries n'a pas encore écrit au département, justifie le ministre de ne pas tenir compte de ces télégrammes dont on a donné lecture des deux côtés de la Chambre. Voilà ce que je voulais dire, quand j'ai déclaré qu'il ne convenait pas pour des représentants des deux partis, dans une question de cette importance, de demander que le gouvernement se prononce sur des télégrammes envoyés par des parties intéressées.

M. CLARKE : L'honorable député ne doit certainement pas vouloir prétendre que

ces télégrammes contradictoires reçus par les députés des deux partis justifient le ministre de la Marine de ne pas agir ?

M. MORRISON : Il a fait quelque chose.

M. CLARKE : Il ne nous a pas encore dit ce qu'il avait fait. Je prends la parole dans le but de le lui demander. Je comprends qu'il y a un commissaire des pêcheries sur les lieux. L'honorable ministre s'est-il mis en communication avec lui ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai répondu à cette question dans l'affirmative. Dès que j'ai reçu le premier télégramme, j'ai télégraphié à mon tour à M. Sword, et je lui ai télégraphié de nouveau hier de me communiquer son rapport par écrit ; c'est pourquoi, je l'ai averti de me répondre par télégraphe.

M. CLARKE : Si l'honorable ministre avait commencé par dire cela à la Chambre——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce qu'il a fait.

M. CLARKE : L'honorable député (M. Préfontaine) n'a rien dit de tel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce que j'ai dit.

M. CLARKE : Je ne suis pas sourd et j'ai écouté tout ce qui s'est dit. J'ai prêté une oreille attentive aux remarques de l'honorable ministre, et je laisse à la Chambre le soin de décider si l'honorable ministre a fait une pareille admission.

M. MORRISON : L'honorable député (M. Clarke) ne voudra pas prétendre que l'honorable ministre n'a pas informé la Chambre qu'il avait télégraphié à M. Sword. Je lui ai parfaitement entendu dire la chose.

M. CLARKE : J'ai écouté avec attention tout ce qui s'est dit, et il n'est pas à ma connaissance que l'honorable ministre nous ait informé qu'il avait télégraphié à M. Sword et lui avait demandé de lui répondre par télégraphe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La prochaine fois, je m'exprimerai en français, afin d'être compris.

M. CLARKE : Tant mieux si je me suis trompé. Chose certaine, c'est que je n'ai pas entendu cette remarque de sa part, bien que j'aie prêté beaucoup d'attention à ses paroles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable ministre (M. Préfontaine) nous déclare qu'il l'a dit et c'est aussi là ce que nous avons compris.

M. CLARKE : Je suis surpris qu'en présence des renseignements qui ont été fournis et de l'urgence du cas, le député de New-Westminster (M. Morrison) puisse trouver à redire au fait que l'on appelle l'attention de l'honorable ministre sur cette question. J'espère que si ce dernier reçoit une réponse à son télégramme, il la soumettra à la Chambre.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je n'ai qu'un mot à dire au sujet de la prétention émise par le député de New-Westminster, qu'il ne convient pas à un particulier de télégraphier à un membre du parlement pour lui demander d'attirer l'attention de la Chambre sur certans faits dont il peut avoir à souffrir.

M. MORRISON : Dans les circonstances actuelles.

M. SPROULE : Je proteste contre cette manière d'agir. Tout citoyen a le droit de s'adresser au parlement pour obtenir le redressement des griefs dont il a à souffrir, dans des questions qui sont du ressort de ce parlement, et il a le droit d'en appeler à son propre représentant ou à tout autre député qu'il connaît, et ce membre du parlement ne fait que son devoir en soumettant la question à l'attention du gouvernement. C'est là notre droit incontesté.

COMMISSION TREADGOLD.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je voudrais savoir si le gouvernement a obtenu quelques renseignements au sujet du télégramme dont j'ai donné lecture hier, lors de l'ajournement.

Ce télégramme avait trait à la conduite des commissaires qui sont chargés de faire une enquête sur les concessions Treadgold. J'ai donné lecture de ce télégramme, et je vais le lire de nouveau pour l'avantage de l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) qui dirige en ce moment les travaux de la Chambre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je prierais l'honorable député (M. Borden) d'attendre que le premier ministre soit à son siège pour soulever cette question. Ce dernier sera ici dans quelques instants.

M. BORDEN (Halifax) : C'est le ministre des Finances qui dirigeait les travaux de la Chambre lorsque j'ai attiré son attention sur cette question et il m'a dit qu'il prendrait les renseignements et me communiquerait un peu plus tard ce que le gouvernement pourrait avoir appris à ce sujet, et si je fais de nouveau allusion à cette affaire, c'est pour rappeler au gouvernement que ce renseignement a été demandé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je vais appeler l'attention du premier ministre sur cette question, dès qu'il sera de retour.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Wilfrid Laurier pour que la Chambre se forme en comité afin de prendre

en considération une certaine résolution concernant la construction d'un chemin de fer national transcontinental, ainsi que la motion de M. Puttee en amendement à cette résolution.

M. WILMOT : M. l'Orateur, nous sommes à discuter une des plus importantes questions qui aient jamais été soumises à ce parlement.

Voici maintenant quatorze sessions que je passe dans cette Chambre, et je ne crois pas qu'une question plus importante nous ait jamais été soumise. Et vu mon peu de compétence pour traiter ces questions importantes, je ne me sens que plus embarrassé en essayant de prendre la parole en ce moment. J'envisage cette question avec un sentiment de crainte, vu la dépense énorme qu'elle devra entraîner et les nombreux millions que nous serons appelés à payer pour cette entreprise. Je suis également surpris, en songeant au peu de renseignements que nous possédons, lorsqu'on nous demande de nous prononcer, sur les mérites d'une question aussi importante. Si nous étions des ingénieurs experts, il nous en coûterait moins de nous prononcer. Nous agissons à l'aveugle. Nous ne possédons que de maigres renseignements concernant la partie du pays que ce chemin est censé traverser, et nous sommes dans la même situation quant à ce qui concerne l'autre section.

Cependant, malgré cette insuffisance de renseignements, on nous demande de décider si le pays doit encourir la responsabilité de la dépense énorme qu'il faudra faire pour exécuter l'entreprise proposée.

Les membres de la droite prétendent qu'il y a urgence. Mais j'établis une grande différence entre le mot urgence et le mot "nécessité". L'histoire politique de nos amis de la droite est là pour démontrer qu'ils ne possèdent pas les qualités voulues pour s'occuper de cas de cette nature. Tous ceux qui m'écoutent en ce moment se rappellent qu'à une époque critique dans les affaires de l'empire, le gouvernement a eu un devoir à remplir, un devoir qui tenait au cœur de l'empire tout entier, et plus particulièrement au cœur du peuple canadien,—le devoir d'agir pour la défense de l'empire. C'était là un cas imprévu, et qu'a fait le gouvernement ? Le premier ministre est allé assister à un banquet à Chicago. Mais l'opinion publique était tellement soulevée que le gouvernement finit par constater qu'il y avait urgence, et après un certain délai, les honorables minstres réparèrent l'erreur qu'ils avaient commise. Je puis dire qu'ils agirent dans cette circonstance à la demande du chef du parti conservateur. A part cela, je crois qu'il a été aussi question de rations d'urgence au cours de cette campagne. Le gouvernement n'est pas sorti de cette discussion avec les honneurs de la guerre. Aujourd'hui, nous nous trouvons de nouveau en face d'une question d'urgence, et si je dois en juger par les apparences, je ne crois pas que le gouvernement soit appelé à se tirer de cette aventure à son honneur et à l'honneur de ce pays.

Si un homme entreprend de construire une maison, il commence d'abord par en tracer les plans et par établir ce qu'elle lui coûtera. Ce n'est pas ce que l'on semble avoir fait dans le cas actuel.

C'est ce que font les hommes d'affaires, et le parti libéral compte parmi ses membres des hommes d'affaires, qui ne le cèdent à personne au Canada sous ce rapport, des hommes qui ne voudraient pas commettre une seule erreur dans leurs affaires privées, et je ne comprends pas que le gouvernement ait pu réussir à les amener à suivre cette ligne de conduite qu'il leur propose dans le cas actuel. Il doit y avoir urgence. Mais en quoi consiste cette urgence ? N'apparait-elle pas au dehors ?

On nous dit que le gouvernement se propose d'ouvrir, au moyen de ce nouveau chemin préconisé par le premier ministre, cette vaste région dont nous sommes tous fiers et qui est située au nord des provinces d'Ontario et de Québec. Mais, M. l'Orateur, l'histoire politique de notre pays est là pour corroborer ce que je dis. Personne ne peut accuser le parti conservateur d'avoir essayé, par ses paroles ou par ses actes, d'entraver le développement de ce vaste territoire. Au cours de notre vie, nous sommes appelés à faire face à de nombreux et importants devoirs, et la sagesse nous conseille d'essayer de résoudre celle de ces difficultés dont la solution est la plus pressante. Si nous étudions les ressources de l'ouest, les conditions extraordinaires qui existent dans cette partie du pays, la quantité presque inépuisable de terres arables qui s'y trouve, terres qui commencent à attirer l'attention de l'univers entier, comme étant les plus fertiles pour la production des nécessités de la vie, n'est-il pas dans notre intérêt, n'est-il pas de notre devoir de nous en occuper ? Tout Canadien doit être heureux de voir de nombreux immigrants s'établir dans cette partie du pays. Cette région se colonise rapidement. Nous en sommes tous fiers, et nous félicitons le gouvernement des efforts qu'il a faits dans le but d'engager ces immigrants à se diriger vers le Canada. On a dépensé des sommes considérables pour peupler ces vastes territoires du Nord-Ouest, et j'accorde au parti libéral le mérite qui lui revient sous ce rapport. A moins de vouloir fermer les yeux à l'évidence, il nous faut admettre que nos amis de la droite, qui administrent en ce moment les affaires du pays, ont joui d'une chance extraordinaire.

Le commerce de l'univers n'a jamais été aussi prospère et l'argent n'a jamais été en aussi grande abondance. Les pays de l'Europe encombrés de population jettent plus que jamais les yeux vers le Canada. Les terres fertiles des Etats-Unis sont maintenant toutes occupées et l'immigration se dirige aujourd'hui vers le Canada. Il ne faut

pas que nos amis les libéraux s'attribuent tout le mérite de ces circonstances avantageuses. Il y a certaines choses auxquelles ils ont contribué, mais ce n'est pas à eux qu'il faut attribuer la prospérité qui règne partout. Ils ne constituent qu'un petit groupe d'hommes placés à la tête d'un pays relativement peu important, du moins sous le rapport de la population. Leur influence n'est pas assez grande pour avoir ramené la prospérité chez nos voisins les Américains et ils n'ont pas contribué à augmenter le commerce de l'Europe. Cependant, je veux bien leur accorder ce qu'ils méritent.

Il est bon de se rappeler que sans la politique suivie par le parti conservateur, notre vaste territoire du Nord-Ouest serait encore à l'état sauvage. L'histoire politique de notre pays est là pour démontrer que non seulement c'est le parti conservateur qui a ouvert cette région, mais elle nous dit encore que c'est le parti libéral qui a travaillé de toutes ses forces pour empêcher le parti conservateur de mettre sa politique en vigueur. Lorsque le projet de construction du chemin de fer Canadien du Pacifique fut soumis à la Chambre et au pays, je ne faisais pas partie de la députation à cette époque, mais je sais, et tout le monde sait comme moi, quels sacrifices cette politique exigeait du pays, et quels efforts on dut faire pour mener cette entreprise à bonne fin. Les difficultés naturelles que l'on avait à surmonter étaient très grandes, mais elle n'égalaient pas les difficultés soulevées par le parti libéral. Ces obstacles amenèrent ce projet à deux doigts de sa perte, alors que la compagnie demanda une nouvelle subvention au gouvernement, et que fit dans cette circonstance le parti libéral ? Ses membres combattirent pas à pas le développement du pays, en essayant d'empêcher l'adoption de cette mesure qui devait avoir de si grands résultats pour le Canada. Quels étaient leurs alliés de cette époque ? C'était le Grand Tronc, un instrument puissant, qui aidait et qui poussait le parti libéral à faire de l'obstruction. Quand je dis "instrument puissant" je veux dire qu'ils essayèrent de compromettre sur les marchés monétaires de l'univers et en particulier sur le marché de Londres, le crédit de ceux qui travaillaient à assurer le succès de cette entreprise qui a été d'un si grand avantage pour le Canada. Heureusement que cette coalition du parti libéral avec la Compagnie du Grand Tronc manqua son but. Lorsque la position semblait irrémédiablement compromise, que les difficultés qui entouraient la construction du Pacifique Canadien paraissaient insurmontables, et que cette compagnie était obligée de demander au parlement de lui prêter une somme de $30,000,000, les hommes qui étaient à la tête des affaires du pays, à cette époque, eurent foi en notre avenir et se montrèrent à la hauteur de la situation. Nous savons tous que l'argent fut prêté à la compagnie, ce qui lui permit de mener son entreprise à bonne fin. Nous connaissons le reste, et malgré les influences qui furent mises en jeu, cette partie du pays fut ouverte à la colonisation, et j'espère que le parti libéral n'ira pas jusqu'à s'attribuer tout le mérite du succès qui a couronné cette entreprise.

Cette même compagnie du Grand Tronc, qui a fait preuve de tant d'ingratitude à cette époque, est bien en évidence dans le cas actuel. Elle devait au pays plusieurs millions de dollars, qui lui avaient été prêtés pour lui aider à construire son propre chemin, et elle aurait dû avoir plus à cœur l'intérêt du pays et agir autrement qu'elle ne l'a fait à cette époque. La voici de nouveau alliée au parti libéral, et vu les événements passés, nous sommes en droit de redouter les conséquences de cette nouvelle association. Je sais que dans les provinces maritimes, lorsque l'on a appris que la Compagnie du Grand Tronc appuyait ce projet et se proposait de prolonger sa voie jusqu'au nord-ouest, cette rumeur fut reçue avec beaucoup de froideur. Tout le monde sait que leur tête de ligne de l'est est à Portland, et que ce port est de 170 milles plus rapproché de Montréal que celui de Saint-Jean, en suivant la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique. La population des provinces maritimes sait également que tout ce chemin obtient la majeure partie de son trafic aux Etats-Unis, et le malaise ne fit qu'augmenter, lorsque l'on apprit que cette compagnie était le bras droit du gouvernement de ce pays. Je dois protester de nouveau contre cette prétention que le parti conservateur cherche à entraver le développement du Canada.

Je veux maintenant dire quelques mots de cette partie du chemin de fer projeté qui traverse la province que je connais mieux que toute autre, et qui est appelée à jouer un rôle important dans cette entreprise, je veux parler de la province du Nouveau-Brunswick. Le tracé du nouveau chemin passe au centre de la province. Sans avoir beaucoup de renseignements sur cette partie du pays, nous en avons suffisamment pour savoir à quoi nous en tenir. Que l'on me permette de donner lecture d'un extrait d'un rapport préparé à ce sujet par sir Sandford Fleming, et soumis à la législature canadienne, en 1865, dans lequel les obstacles qu'offre cette route de l'intérieur sont brièvement énumérés comme suit :

— En cherchant à éviter la grande objection qu'offre au point de vue militaire la construction de toute voie ferrée située à proximité de la frontière américaine, sir Sandford disait : "Nous augmentons malheureusement les difficultés de la construction ; car si nous nous éloignons de la frontière, à moins d'aller immédiatement de l'autre côté de la province, ce qui augmenterait considérablement la distance, nous nous trouvons à traverser une région qui offre de nombreux obstacles.

Les obstacles qu'offre la région de la Rivière-du-Loup à Edmundston sont décrits dans le rapport. On y parle ensuite des

difficultés que l'on rencontre à la tête de la rivière Restigouche, à peu de distance d'Edmundston.

Dès 1849, cette partie du pays fut explorée par le major Robinson, dont le rapport fut également défavorable. Voici ce qu'il disait :

Le quatrième obstacle est la vaste et importante chaîne de hauts plateaux qui occupe presque tout l'intérieur du Nouveau-Brunswick, depuis la rivière Miramichi au nord, jusqu'à la rivière Ristigouche. Quelques-unes des montagnes atteignent une altitude de plus de 2,000 pieds.

Plus loin il ajoute :

Ces chaînes de montagnes sont traversées par la rivière Tobique, dont le cours forme une vallée profonde ou un bassin, que la route directe devra traverser, et qui augmentera considérablement les difficultés de la construction. L'endroit le moins élevé de cette chaîne de montagnes, du côté de la rivière Tobique, où toute ligne de chemin de fer devra passer, atteint 1,216 pieds d'altitude au-dessus du niveau de la mer. Le versant de la montagne, jusqu'à la rivière, subit une dépression de 796 pieds sur un parcours de 18 milles, et le sommet de la chaîne de montagnes, située de l'autre côté et qui sépare les eaux de la rivière Tobique de celles de la rivière Restigouche, atteint une altitude de 920 pieds au-dessus du niveau de la mer, soit une différence de 500 pieds au-dessus de l'endroit où l'on devra traverser la rivière Tobique.

Le tracé du chemin, dans la vallée de la rivière Saint-Jean, n'offre pas ces difficultés insurmontables. Voici ce que M. T. S. Rubidge disait en 1860 de la route le long de la rivière au delà de Woodstock :

D'Edmundston le chemin suivra la vallée de la rivière Saint-Jean, avec des rampes très douces ; il traversera une région bien habitée, à la fois fertile et plane. Sur de longues distances la ligne pourra être absolument droite et il y aura également moyen d'obtenir ici des courbes d'un grand rayon.

Il remarque encore :

Les rivières que l'on aura à traverser sont de peu d'importance ; cependant, leurs vallées sont quelquefois très larges, ce qui nécessitera des remblais très dispendieux.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre par la lecture de ces extraits, car je présume qu'il y a une limite à notre endurance et cette limite doit avoir été atteinte au cours de ce débat ; mais en supposant que je lirais un court exrait, ce ne sera certainement pas le premier et je puis trouver des précédents pour justifier ma conduite sous ce rapport. Bien que cet article, que je suis sur le point de lire, ait été publié dans un journal de Winnipeg, il s'applique parfaitement à cette partie du pays que la nouvelle voie doit traverser dans le Nouveau-Brunswick. Son auteur semble s'être élevé au-dessus des mesquins intérêts de parti, et il dit :

Une des principales raisons, et, dans les circonstances, une des plus ridicules que l'on pourait énoncer pour justifier la construction par le gouvernement fédéral d'une voie ferrée de Québec à Moncton, parallèle à l'Intercolonial, c'est qu'elle va réduire la distance entre ces deux villes d'environ 10 milles, comparativement à la route de l'Intercolonial. Je dois d'abord faire remarquer qu'il n'y a rien pour démontrer qu'une telle réduction dans la distance pourra être obtenue. L'honorable M. Haggart, l'ex-ministre des Chemins de fer, a prétendu que la différence ne serait que d'environ 50 milles en faveur du nouveau chemin.

Mais même en admettant que la construction de ce nouveau chemin aurait pour résultat d'abréger la distance par chemin de fer entre Québec et Moncton, de 100 milles, est-ce que cela est suffisant pour justifier le gouvernement de vouer l'Intercolonial à l'inaction, en autant qu'il s'agisse de l'intérêt sur le capital déboursé pour ce chemin, soit $68,000,000 ? L'intérêt sur cette somme à 3 pour 100 représente $2,040,000 et il faut ajouter à ce montant le loyer de la tête de ligne de l'Intercolonial à Montréal, qui représente $140,000 par année, soit un total de $2,180,000 que le gouvernement est disposé à payer annuellement, pour abréger de 100 milles la distance entre Québec et Moncton en faveur du Grand-Tronc-Pacifique. Il est certain qu'une pareille réduction ne justifie pas une semblable dépense.

Mais il y a un autre point important. Si cette réduction de 100 milles dans la distance en faveur du Grand-Tronc-Pacifique vaut annuellement $2,180,000 au gouvernement, Halifax doit être mis de côté comme port d'expédition comparé à Saint-Jean, car il est de 100 milles plus éloigné de Moncton que Saint-Jean l'est de ce dernier endroit, et cette différence ne peut être comblée en aucune manière. S'il en est ainsi, pourquoi construire ce chemin à travers le Nouveau-Brunswick, d'Edmundston à Moncton, pour qu'à partir de ce dernier endroit on utilise les voies qui se rendent à Saint-Jean et à Halifax. Pourquoi ne pas se rendre directement d'Edmunston à Saint-Jean, au lieu de traverser la province de l'ouest à l'est, afin d'atteindre Moncton, alors qu'on est ensuite obligé de retourner vers l'ouest, sur une distance de près de 90 milles, pour atteindre Saint-Jean. Saint-Jean est de quelques milles plus rapproché d'Edmundston que Moncton, de sorte que l'on pourrait abréger la distance d'au moins une centaine de milles en construisant directement d'Edmundston à Saint-Jean. Si le fait d'abréger la distance qui sépare Québec de Moncton d'une centaine de milles vaut $2,180,000 par année, une réduction identique dans la distance qui sépare Edmundston de Saint-Jean doit avoir une valeur égale.

Si, afin de mettre Saint-Jean et Halifax sur le même pied, au point de vue de trafic, comme cela devra se faire, les taux pour le trafic d'entier parcours sont les mêmes pour les deux ports, bien qu'il y ait 100 milles de plus pour aller à Halifax que pour aller à Saint-Jean ; pourquoi les marchandises ne pourraient-elles pas être transportées à ces ports sur un parcours de cent milles de plus, par l'Intercolonial, aux mêmes prix que par la ligne plus courte que le gouvernement parle de construire? La distance n'est pas plus considérable pour aller à Saint-Jean par l'Intercolonial, qu'à Halifax par le nouveau Grand-Tronc-Pacifique. Si une traction de 100 milles ne fait pas de différence dans un cas, pourquoi en ferait-elle dans l'autre ? Le trafic que cela assurerait à l'Intercolonial permettrait à cette ligne de payer des intérêts au lieu d'être exploitée à perte comme à présent.

Il faudra que le gouvernement trouve une meilleure excuse que cette différence de 100 milles, pour justifier la construction d'un che-

min de fer de Québec à Moncton pour le bénéfice du Grand-Tronc-Pacifique.

Tout en appuyant et en partageant les opinions qui ont été si clairement et si éloquemment proposées par les orateurs de la gauche, je répète que pour ma part, je crois que le moyen le plus avantageux et le plus direct pour arriver à la mer, c'est de passer par la vallée de la rivière Saint-Jean. Les chiffres qui se rapportent à cette ligne ont déjà été donnés par l'honorable député de Victoria (M. Hughes) mais on me pardonnera si je les cite de nouveau. Le projet du Grand-Tronc-Pacifique, de Lévis à Edmundston, via Connors, comporte 166 milles; de Connors à Chipman, 135 milles et de Chipman, 76 milles; soit un total de 377 milles.

M. KAULBACH : Quelle est la distance entre Chipman et Moncton ?

M. WILMOT : Environ 60 milles en droite ligne et le pays offre une surface plane. La construction d'un chemin de fer n'offrirait aucune difficulté. Par la vallée de la rivière Saint-Jean, les distances sont comme suit : De Lévis à Edmundston, via Connors, 166 milles d'Edmundston à Frédéricton, 180 milles ; de Frédéricton à Saint-Jean, 411 milles. Prenons maintenant les distances telles que calculées par l'honorable premier ministre. Entre Edmundston et Moncton, en suivant une ligne droite, il y aurait environ 200 milles, mais en se rendant à Saint-Jean, je vois qu'on arrête à Chipman, et d'Edmundston à Chipman il y a 135 milles; de Chipman à Saint-Jean, 76 milles—c'est-à-dire, en allant d'Edmundston à Saint-Jean, en partie par le chemin du gouvernement et en partie par la route de Chipman jusqu'à l'Intercolonial, cela fait un total de 377 milles.

Bien que la distance par la vallée de Saint-Jean soit de 411 milles, contre 377 milles par l'autre route, il ne faut pas oublier que la partie nord du chemin proposé par le gouvernement traverse un pays que sir Sanford Fleming déclare très peu favorable à la construction d'un chemin de fer. Si l'on tient compte des pentes qu'on ne pourra éviter et des détours qu il faudra faire, je crois qu'en fin de compte, cette ligne serait plus longue que celle qui passerait par la vallée de la rivière Saint-Jean. Cette dernière est la route naturelle ; elle traverse un pays uni et fertile. Il y a déjà un chemin de fer dont les pentes sont bien connues. Elles ne sont pas très fortes, bien que pour un chemin de fer transcontinental, il y aurait moyen de les diminuer à peu de frais. Si le gouvernement persiste dans son intention de prolonger le chemin de Québec à Moncton, je lui conseille fortement d'adopter cette dernière route. Il me semble, M. l'Orateur, qu'en voulant faire de Moncton un terminus, on nous demande de consacrer une chose absurde. Ce n'est pas un terminus, c'est une simple station, sur l'Intercolonial, au bord d'une petite rivière où la marée se fait sentir et qui n'est pour ainsi dire, qu'un terrain boueux à marée basse. L'endroit n'est pas du tout propice à l'expédition de grandes quantités de produits d'aucune sorte, qui pourraient venir de l'ouest ou d'ailleurs. Il ne peut pas en être question comme point d'expédition. Comme dit le journal que je viens de citer, pourquoi aller à Moncton ? C'est une question purement sentimentale. Il n'y a rien à faire là. Ce projet ne favorise pas Halifax et nuit à Saint-Jean. Pourquoi aller à Moncton uniquement pour satisfaire les désirs politiques des représentants d'une certaine partie de la Nouvelle-Ecosse ? Il faut que ces députés aient une grande influence sur le gouvernement pour l'amener à adopter cette route. Le gouvernement commet une erreur. Si le but de ce chemin de fer transcontinental est d'aller d'un océan à l'autre, par la voie la plus courte, pourquoi prendre la plus longue ? Pourquoi faire dévier la route, si ce n'est pour contourner des difficultés naturelles. Pourquoi ne pas aller au port de mer le plus près ? Voici ce que je proposerais à nos amis de la Nouvelle-Ecosse : Construisons le chemin en suivant la route naturelle, la vallée de la rivière Saint-Jean, qui est la partie la plus peuplée de notre province, jusqu'à Frédéricton, et de Frédéricton dirigeons-la vers Chipman et Moncton.

M. KAULBACH : Quelle distance y a-t-il entre Frédéricton et le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

M. WILMOT : Vingt-trois milles. La distance entre Frédéricton et Moncton pourrait être diminuée par la construction d'un embranchement partant de la ligne du Pacifique Canadien et allant à Frédéricton. Cela éviterait la nécessité d'aller jusqu'à la bifurcation de Frédéricton, où l'embranchement de Frédéricton atteint la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'adoption de ce tracé ferait cesser les rivalités qui existent, rendrait inutile le compromis qu'on nous propose et nous donnerait la ligne la plus directe et la plus courte à travers le Nouveau-Brunswick pour arriver à la mer.

Quant au tracé central, à travers le Nouveau-Brunswick, je suis prêt à reconnaître que bien que la nature du pays offre des difficultés à la construction d'un chemin de fer, en raison de l'élévation des montagnes et des rivières qu'il faudrait traverser à angle droit, cependant, au point de vue agricole, c'est une des parties les plus riches de la province. Le comté de Aroostook, dans le Maine, qui touche au Nouveau-Brunswick, est célèbre dans tous les Etats-Unis pour sa fertilité. Les grandes villes, entre Boston et la frontière du Nouveau-Brunswick, sont en grande partie approvisionnées par les produits du comté d'Aroostook. Je mentionne ce fait pour faire comprendre que les terres, à l'est, dans la province du Nouveau-Brunswick et jusqu'à la rivière Restigouche,

sont d'aussi bonne qualité. Personne ne sait mieux cela que l'honorable député qui représente ici le comté de Victoria depuis la Confédération.

Il est inutile d'insister plus longtemps sur les avantages de la vallée de la rivière Saint-Jean comme offrant la voie la plus courte pour aller à la mer, puisque ces avantages sont universellement reconnus. J'ai cru, cependant, devoir en parler ici parce qu'à l'heure qu'il est, nous marchons en aveugles —nous ne savons pas si le projet du gouvernement sera mis à exécution ou non. L'air est rempli de rumeurs et se chuchote partout que de fortes influences sont mises en jeu, même depuis quelques heures, pour amener le gouvernement à renoncer à tout le projet. Je ne suis pas, naturellement, en état de dire si ces rumeurs sont fondées ou non. Voici, toutefois, ce qu'en dit un journal en relations intimes avec ceux qui approuvent le projet du gouvernement. Je ne sais pas à quel parti politique appartient ce journal qu'on appelle le " News ", de Toronto ; mais voici ce qu'il publiait hier :

La partie la moins acceptable du projet du gouvernement dans cette affaire d'un chemin de fer transcontinental est la construction d'une ligne de Québec à Moncton. Il n'y a pas de doute que la construction de ce chemin sera très coûteuse. Il n'est pas du tout démontré que l'on pourra obtenir des pentes satisfaisantes. Il est même possible que le nouveau chemin ne soit pas supérieur à l'Intercolonial, au point de vue du transport, et qu'il s'écoule encore de longues années avant qu'il puisse obtenir un trafic local de quelqu'importance. En attendant, nous diminuons les recettes de l'Intercolonial, nous faisons du tort à la doctrine des chemins de fer possédés par l'Etat et nous n'obtenons en retour aucun avantage local ou national proportionné à la dépense que nous faisons.

L'article continue ainsi :

Il semble donc évident que le projet du gouvernement serait plus acceptable, bien qu'il dût coûter un peu plus cher, si on renonçait à la ligne de Moncton et si l'Intercolonial était prolongé jusqu'à Parry-Sound. Le fait que M. Borden a conseillé la prolongation de l'Intercolonial n'est pas suffisant pour que le gouvernement rejette cette proposition, sans l'étudier. Le but des débats parlementaires et des polémiques de presse est de trouver les points faibles et les points forts dans les propositions qui sont faites et de découvrir le plan le plus avantageux pour le pays. La politique du gouvernement est hardie et pleine d'iniative. Elle est recommandable sous beaucoup de rapports, et nous sommes convaincus que si sir Wilfrid Laurier voulait remettre à l'étude son contrat avec le Grand Tronc et renoncer à la ligne de Moncton, pour prolonger l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs, son action passerait plutôt pour une preuve de force que pour un aveu de faiblesse, et il offrirait alors au pays un programme que personne ne pourrait combattre avec quelque chance de succès.

La lecture de cet article m'a remis en mémoire le discours de l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte). Il est évident que l'honorable député a étudié la question à fond, et il est certainement la personnalité la plus intéressante du parlement, sans distinction de parti politique. J'ai surtout apprécié la manière modérée avec laquelle il s'est adressé au premier ministre au sujet de cette ligne de Québec à Moncton. L'honorable premier ministre n'a certainement pas pu s'empêcher de remarquer en quels termes modérés, et cependant énergiques, l'ex-ministre des Travaux publiques lui a demandé de ne pas lancer le pays dans cette entreprise coûteuse mais d'employer plutôt cet argent à des travaux beaucoup plus utiles

Cet argent, dit l'ex-ministre, pourrait être employé beaucoup plus avantageusement en l'appliquant à outiller nos ports et à améliorer la navigation sur nos lacs, nos canaux et nos fleuves. Il a aussi fait remarquer qu'en prolongeant l'Intercolonial jusqu'aux ports des lacs et même jusqu'à Winnipeg, les provinces maritimes en profiteraient tout autant que les autres parties du pays. Elles retireraient beaucoup plus d'avantages des développements de l'ouest et du transport des produits de cette région jusqu'à la mer, que par le projet actuel. Sans m'opposer à l'idée d'ouvrir à la colonisation les territoires du nord, je crois qu'il serait préférable de consacrer nos efforts aux besoins du moment, et quand cela sera fait, nous serons plus en état de travailler au développement des régions septentrionales du Canada. Ce jour est peut-être plus près qu'on ne le suppose et il arrivera quand nous aurons réussi à établir un commerce important entre l'Asie et l'Europe. Puisque nous possédons des avantages géographiques supérieurs à ceux de tous les autres pays pour transporter les produits de l'Orient en Europe, ce jour, dis-je, arrivera bientôt et alors viendra le temps de construire le chemin dont on parle aujourd'hui. Dans les conditions actuelles, quand sera-t-il nécessaire de construire un second chemin de fer transcontinental ? Personne ne peut dire que cela soit actuellement nécessaire. Ce qu'il nous faut faire pour le moment, c'est de développer autant que possible les ressources que nous avons à notre disposition et ensuite nous pourrons travailler au développement des autres parties du pays. Il est naturel que les affiliations du Grand Tronc avec les Etats-Unis excitent de la jalousie et de la défiance dans les provinces maritimes. Ceux d'entre nous qui s'intéressent à la prospérité du port de Saint-Jean, voient d'un mauvais œil les ports rivaux des Américains et ces sentiments sont justifiés par les déclarations des journaux de Portland et autres villes américaines, à l'effet que les citoyens de Portland sont certains d'attirer chez eux le trafic du nouveau Grand-Tronc-Pacifique. Le chef du parti conservateur a cité, dans son discours, des extraits d'un journal de Portland déclarant qu'un employé supérieur du Grand Tronc avait affirmé que ce port serait le terminus du Grand-Tronc-Pacifique.

M. HOLMES : L'honorable député veut-il me permettre une question ? Peut-il nous donner la date de cet article du journal de Portland ?

M. WILMOT : Malheureusement, je l'ai égaré.

M. HOLMES : L'honorable député sait-il que cet écrit date du mois de juillet, avant que le projet actuel eût été soumis à la Chambre ?

M. WILMOT : Cela n'empêche pas que le Grand Tronc fera tous ses efforts pour conserver ses intérêts à Portland. Le "Maine Advertiser", de Portland, dont je n'ai pas la date, a publié une entrevue avec un employé supérieur du Grand Tronc. Cet employé semblait connaître la situation en se plaçant au point de vue de sa compagnie, et sous ce rapport, son opinion est intéressante :

Tout ce verbiage à propos de Montréal et de Saint-Jean comme devant être le terminus du Grand Tronc, durant toute l'année, devient fastidieux. Le port de Saint-Jean n'offre pas les avantages nécessaires et une dépense de $5,000,000 ne le mettrait pas sur un pied d'égalité avec celui de Portland. Quand à Montréal ce n'est rien autre chose qu'un port d'été. Portland n'a pas besoin de s'inquiéter, car le Grand Tronc restera où il est, certain d'y trouver les facilités dont il a besoin.

Remarquez bien que le président sir Charles Rivers-Wilson et le gérant général Hays, dans leurs réponses aux questions des législateurs d'Ottawa, n'ont pas admis un seul instant qu'ils avaient l'intention de renoncer à Portland. Sir Charles l'a déclaré nettement quand il a dit qu'il avait déjà été démontré que le port de Montréal n'était pas en état de recevoir tout le trafic et M. Hays n'a pas été moins catégorique quand il a déclaré que ce n'était pas le Grand Tronc qui avait fourni tout l'argent dépensé à Portland, mais que la plus grande partie avait été fournie par cette ville même.

Portland sera en réalité le grand terminus du nouveau réseau transcontinental qui égalera en importance les plus grands chemins de fer du monde, Le port de Portland possède tous les avantages naturels qui font défaut à Saint-Jean.

Ceci est une pure colomnie à l'adresse de Saint-Jean, calomnie que je repousse de toutes mes forces.

Saint-Jean pourra avoir une faible part du trafic mais, remarquez bien ceci, c'est Portland qui est destiné à recevoir la presque totalité du trafic qui se fera.

Ceci a été écrit avant la comparution de sir Charles Rivers Wilson et de M. Hays devant le comité des chemins de fer. Cela, M. l'Orateur, me rappelle ce que j'ai vu lorsque sir Charles et les autres magnats du Grand Tronc se sont présentés devant ce comité, où j'observais en silence ce qui se passait. On avait étalé une immense carte qui occupait presque tout un pan du mur de cette vaste salle, et sur laquelle un trait rouge indiquait le tracé que le chemin devait suivre. Ceux qui étaient en arrière ne pouvaient distinguer les autres lignes de chemins de fer qu'à l'aide de lunettes. Cette carte n'était pas de nature à fournir beaucoup de renseignements aux députés. Le jeune député de Simcoe (M. McCarthy) était chargé du bill et je me rappelle encore le zèle qu'il dépoyait pour faire adopter son projet par le comité, sans plus de dicussion. Il avait l'air de dire : "fermez les yeux et ouvrez la bouche, je vais vous donner quelque chose de bon".

Je n'oublirai jamais cette scène. Un comité nombreux, composé de membres de cette Chambre, était réuni dans cette salle, et nous n'avions, pour ainsi dire, aucun renseignement. Les membres du comité se regardaient les uns les autres, comprenant à peine ce qu'on voulait d'eux.

"On voudrait" disaient-ils, "nous faire adopter ce projet, sans autres explications que cette carte et les promesses des auteurs du projet ?"

J'espère que lorsqu'une autre proposition de cette importance sera faite à la Chambre elle ne nous sera pas soumise de cette manière. Je suis convaincu que même les partisans du gouvernement, dans leur for intérieur, sont loin d'être satisfaits. Je sais qu'ils sont faits comme moi ; je sais qu'ils sont tous des hommes intelligents. Le génie n'est l'apanage que d'un petit nombre ,mais nous avons tous une dose moyenne de bon sens, et je sais qu'il n'y a pas un homme qui, dans le cours de ses propres affaires, voudrait décider sans plus d'examen une question qui aurait pour lui une importance aussi considérable que cette proposition en a pour les affaires du pays qui nous sont confiées.

Je termine, M. l'Orateur ; je n'ai plus que deux mots à ajouter, avant de reprendre mon siège. Ce débat m'a vivement intéressé ; j'ai été surpris et charmé du talent qui a été déployé par les orateurs des deux côtés. J'ai aussi constaté avec plaisir l'absence de toute animosité et l'inaltérable courtoisie qui ont caractérisé ce débat. Cette grande question a été discutée avec modération, et beaucoup de talent.

Il n'est que juste de dire qu'il faut attribuer cet heureux état de choses, c'est-à-dire, la nature agréable des rapportes entre députés et entre partis, au très honorable premier ministre et à l'honorable leader de l'opposition. La manière d'agir de ces deux chefs distingués, de même que le ton du présent débat, feraient honneur à n'importe quel parlement. Je ne veux pas faire d'exception. J'allais en faire une, mais je m'en abstiendrai. Un député important a cru devoir se départir de l'attitude pleine de dignité prise par la générosité de ses collègues, mais passons outre.

Je dirai, en second lieu, qu'il est encore temps que le gouvernement réfléchisse à ce qu'il entend faire, et j'ose espérer qu'il n'y manquera pas. Notre chef distingué, le représentant d'Halifax a énoncé une politique qui convient évidemment à la grande majorité des membres de cette Chambre.

J'espère que lorsque le gouvernement remettra à l'étude quelque partie de son projet il adoptera, ne serait-ce qu'en partie, les propositions de notre chef. S'il le faisait, nous nous en réjouirions, car ce serait à l'avantage du pays.

Je termine ici mes observations. Je me suis abstenu de traiter la question au point de vue financier, vu que d'autres plus habiles que moi se sont déjà chargés de le faire. J'ajouterai en terminant que si, au moment de modifier son projet, le gouvernement jugeait à propos de suivre les conseils du chef de l'opposition, ce ne serait pas la première fois qu'il s'approprierait notre bien.

M. JOSEPH GIRARD (Chicoutimi et Saguenay). M. l'Orateur, bien que le temps de cette Chambre soit précieux à cette époque de la session, je crois de mon devoir d'expliquer aussi brièvement que possible l'attitude que j'entends prendre sur la question si importante qui nous est soumise, et profitant du généreux " fair play " anglais, je parlerai dans ma langue maternelle, espérant que le " Hansard " donnera à mes collègues anglais la chance de me comprendre dans quelques heures par la traduction de mes paroles.

Les nombreux et savants discours qui ont été prononcés déjà sur cette question, ayant traité la politique du gouvernement dans tous ses détails, je me contenterai de considérations générales pour éviter les répétitions qui seraient dans ce cas inévitables.

Depuis onze ans j'ai été activement mêlé au mouvement politique, et j'ai suivi les affaires du pays de près, et j'ai constaté qu'un grand problème se posait devant l'opinion publique. Depuis trois ans, j'ai l'honneur d'assister aux délibérations de cette assemblée, et j'y ai également constaté que ce problème qui n'est autre que la question des voies et moyens de transport dans le pays, à été souvent discuté par les hommes dirigeants et par les grands journaux du Canada, eu égard à l'augmentation énorme de nos divers produits, de notre commerce en général et des besoins de la colonisation. Partout, l'opinion publique attendait avec impatience le règlement de cette difficulté grandissant toujours en intensité.

Divers projets étaient discutés, dont les plus importants à mon avis étaient l'amélioration des voies fluviales, le creusement de nouveaux canaux et l'idée d'étendre l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs en vue de la construction d'un nouveau transcontinental, et l'idée d'un second Pacifique, tous projets dispendieux et devant coûter au pays des millions de dollars.

J'ai suivi d'aussi près que possible la discussion qui s'est faite sur cette question, et par le " Hansard " et par audition, afin de bien comprendre la situation; les orateurs des deux côtés ont fait des efforts considérables, et je crois pouvoir, en connaissance de cause, me prononcer consciencieusement sur la grande question qui est eu ce moment soumise à la Chambre.

En 1901, la charte du Trans-Canada fut renouvelée par cette Chambre avec certains amendements—et les subsides furent votés pour les premiers 60 milles à l'ouest de Roberval.

L'honorable député de la Saskatchewan, parlant au cours de la session de 1902 des difficultés relatives au transport des produits de l'ouest vers l'est, s'exprimait comme suit :

What we want is a continuous line of railway, which can be operated twelve months in the year and double track if necessary. Last year four hundred thousand people in the west produced 100,000,000 bushels of grain. We are going to get people in there at the rate of 100,000 per year, and in eight or ten years, the production of that country will be increased to 400,000,000 or 500,000,000 bushels. Wheat will have to be carried to the seaboard, and that cannot be done over our canals when they are frozen up six months in the year. What we want is to be able to put our wheat on the car and run it through to the seaboard. There has been too much money spent trying to create an artificial port—trying to make an ocean port out of something that was never intended to be so by nature. If half that money had been spent on the port of Quebec in providing proper facilities there—where we have a port that can float the largest ship that will be built in the next twenty years—and if we had a railway running from the centre of the territories right into the port of Quebec, from where our produce could be shipped twelve months in the year, you would not hear anything about the car shortage we hear so much about at present.

What we want is a continuous line of railway from the west to some ocean port, and Quebec is the proper place.

Paroles prophétiques que les événements viennent confirmer aujourd'hui.

L'année dernière, les promoteurs du Trans-Canada décidèrent de s'organiser et soumirent au pays l'opportunité de construire dans le nord du Dominion un nouveau chemin de Port-Simpson, sur le Pacifique, à Québec et à la baie des Ha Ha, près de Chicoutimi, à l'est, comme ports d'été, et aux ports des provinces maritimes en hiver par l'Intercolonial, en ayant aussi en vue Québec et la baie Sainte-Catherine, sur la rive sud du Saguenay, près de Tadoussac, ces deux derniers devant être utilisés quand la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent sera devenue praticable, ce qui devra arriver prochainement, j'en ai l'espoir.

Ce chemin tel que proposé traversait sur tout son parcours des contrées absolument nouvelles dans toutes les provinces de l'ouest, Ontario et Québec, toutes riches en ressources diverses donnant au pays tout entier par un embranchement de Winnipeg l'avantage des distances les plus courtes, des rampes les plus faciles et de plus, une ligne absolument canadienne dans ses têtes de ligne et dans son parcours, rendant ainsi le pays absolument indépendant de ses bons voisins, les Etats-Unis, qui, avec l'organisation commerciale actuelle du Canada,

bénéficient énormément des améliorations que nous faisons sans nous en montrer jamais la moindre reconnaissance.

Des assemblées importantes furent tenues à Québec, auxquelles assistèrent les hommes les plus en vue des deux partis politiques pour étudier ce projet qui fut reconnu unanimement supérieur aux autres idées discutées dans le public, et l'on décida de faire largement appel au pays pour populariser l'idée et la faire accepter si possible.

C'est alors que fut lancé devant l'opinion le projet d'un autre transcontinental par le Grand Tronc, devant avoir son point de départ dans Ontario, se dirigeant vers l'ouest par Winnipeg, et devant utiliser le réseau actuel de cette compagnie dans l'est de la Puissance.

J'ai eu l'honneur de faire partie d'une délégation du Trans-Canada qui est allée dans les provinces maritimes discuter avec les hommes d'affaires de ces provinces ces deux nouveaux projets. Nous avons rencontré les chambres de commerce de Saint-Jean, Moncton, Truro et Halifax ; nous avons rencontré dans ces assemblées des députés qui siégent dans cette Chambre et des hommes de haute position financière.

La discussion fut entièrement pratique et l'opinion m'a paru unanime sur la nécessité de la construction immédiate d'un nouveau transcontinental, plus au nord, absolument canadien dans ses ports et dans son parcours. Certaines chambres de commerce passèrent des résolutions très énergiques à ce sujet, notamment celle de Halifax.

Dans ces assemblées, j'ai entendu discuter la nécessité d'une nouvelle ligne entre Québec et les provinces maritimes, vu que l'Intercolonial est trop long et ne permet pas aux ports des provinces maritimes de lutter avec Portland efficacement. Cette idée me parut être l'expression d'un désir général.

Dans le même temps, l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) faisait un voyage dans l'ouest où il rencontrait un grand nombre d'hommes d'affaires, en différentes villes, et les rapports des journaux et autres nous confirmaient dans l'idée que l'opinion, là aussi, était unanime sur la nécessité d'un second transcontinental, pourvu qu'il fût absolument canadien.

Telle était, d'après moi, l'opinion publique à l'ouverture de la session actuelle, et je suis arrivé ici absolument convaincu de la nécessité immédiate d'un nouveau transcontinental plus au nord. Le projet du Trans-Canada était pour moi et pour un grand nombre le plus pratique.

Pendant que l'opinion publique s'agitait sur cette importante question et se divisait en divers courants les uns se déclarant favorables à la construction d'un chemin de fer transcontinental canadien, d'autres favorables à l'amélioration des voies fluviales et à l'ouverture de nouveaux canaux, et d'autres à l'extension de l'Intercolonial, le gouvernement discutait la même chose dans le plus profond secret. De temps en temps certaines déclarations personnelles d'hommes dirigeants, apportaient au pays comme un écho de ces délibérations. Un jour on parlait de l'extension de l'Intercolonial vers l'ouest, un autre jour on parlait de la construction d'un chemin de Québec à Winnipeg, libre d'accès à tous les chemins de fer de l'ouest. Autant de jalons lancés devant l'opinion, et laissant voir que le ministère était en pleine discussion.

La demande d'une charte par le Grand-Tronc-Pacifique pour la construction d'un transcontinental fut le premier pas fait en vue de connaître l'opinion de la députation. Le Trans-Canada intervint ; la lutte des intérêts divers fut parfois acerbe ; mais le nord et l'est du pays gagnaient du terrain et le projet originaire fut amendé en faveur du nord du pays. L'idée de la construction d'un transcontinental au nord était acceptée, le public et la Chambre attendirent avec anxiété l'action du gouvernement.

Enfin celui-ci mit fin à l'attente générale, et convaincu de la nécessité d'un second chemin de fer à travers la Puissance, demanda à cette Chambre d'approuver le résultat de ses études ; c'est-à-dire la construction d'un chemin nouveau à travers le pays, absolument canadien—tel que l'opinion publique le demandait—dont une partie par le gouvernement, libre au commerce général et le reste devant être construit par une compagnie avec l'idée d'en faire un chemin de colonisation et une grande route commerciale.

La question est posée.

La séance est levée à 1 heure.

La Chambre rentre en séance à 3 heures.

M. JOSEPH GIRARD (Chicoutimi et Saguenay) : M. l'Orateur, je regrette que des circonstances dues à la suspension de la séance m'ait mis dans l'obligation d'infliger à mes collègues la suite d'un discours qui, peut-être, ne les intéresse guère. Mais enfin, comme je n'ai pu terminer mes observations avant l'ajournement, il me sera bien permis de continuer.

Dans la première partie de mon discours, je me suis efforcé de prouver que l'idée de construire un autre transcontinental à travers des territoires nouveaux n'est pas nouvelle, mais qu'au contraire elle a été lancée depuis longtemps, et que si le gouvernement nous a soumis un tel projet, il ne l'a fait qu'afin de donner satisfaction à l'opinion publique le pressant d'agir.

On reproche au cabinet de trop se presser, vu qu'on n'a pas de renseignements complets. Mais il me semble que le tracé n'est pas encore fait et que le gouvernement devra ordonner des explorations dont il prendra lui seul la responsabilité. Après des études comparatives il pourra choisir le tracé le plus convenable pour la colonisation et le commerce.

Pour la partie de Winnipeg à Québec, la ligne la plus droite entre ces deux points passe au nord du lac Abittibi qui se décharge dans la baie d'Hudson. Si l'on veut suivre absolument la hauteur des terres, on court toutes les chances possibles de traverser les terrains les plus pauvres au point de vue agricole, de perdre la plus grande partie du commerce de bois, vu qu'en traversant les rivières plus près de leurs sources, on perd le flottage du bois et aussi les forces hydrauliques, sans compter qu'on s'expose à rencontrer les rampes les plus élevées, et par conséquent à devier complètement du but que l'on a en vue. Tandis qu'en longeant le plateau plus au nord, on évite toutes ces difficultés.

Pour la partie de Québec à Moncton, la grande objection est que le gouvernement va construire une ligne parallèle à l'Intercolonial. Si je comprends bien la situation, il y a présentement deux ou trois chartes accordées à des compagnies pour faire la même chose, probablement avec l'aide du pays. De plus, comme je viens de le dire, lors des démarches faites en faveur du Trans-Canada dans les provinces maritimes, j'ai approuvé l'idée de cette ligne avec les hommes d'affaires de là-bas et à leur suggestion unanime. Je ne vois donc pas la différence que cela fait à l'Intercolonial, d'avoir une ligne parallèle construite par le gouvernement, ou par une compagnie privée subventionnée par le pays ; il s'agit de raccourcir les distances et pour cela il faut bien subir les conséquences de ce principe admis par tout le monde. De plus, ce chemin ouvrira à la colonisation des endroits nouveaux, très propres à la culture et qui, sans cela, au moins dans Québec, resteront en bois éternellement.

On dit qu'il serait bien préférable de s'occuper de l'amélioration des voies fluviales parce qu'elles sont les plus économiques. J'ai suivi de près la discussion qui m'a intéressé énormément. Les arguments qui ont été fournis, basés surtout sur l'expérience des Etats-Unis, ne sont pas clairs pour moi, et me paraissant plutôt contradictoires. Quelques partisans de cette théorie ont soumis à cette Chambre une suite de chiffres prouvant qu'en certains endroits des Etats-Unis la plus grande partie du commerce se fait plutôt par les voies fluviales que par les chemins de fer. D'autres députés ont produit des chiffres établissant que dans d'autres endroits des Etats-Unis la majeure partie du trafic se fait à côté des voies fluviales par les chemins de fer, ces derniers chiffres établissant une proportion en faveur des chemins de fer contrairement aux résultats des données fournies par les premiers. D'où il suit que le premier argument ne met devant cette Chambre, malgré son apparence convaincante, qu'une partie de l'histoire actuelle du mouvement commercial américain. Je crois qu'il vaut mieux revenir au pays pour essayer d'établir la valeur des deux voies fluviales et ferrées en prenant ce qui se passe au milieu de nous. Je réfère au "Hansard" pour prouver la vérité de ces avancés.

Les partisans des voies fluviales prétendent qu'il est impossible que les voies ferrées luttent avec elles. En même temps ils nous disent que le Canada-Atlantique, qui est un chemin de fer absolument parallèle au Saint-Laurent, dont le principal commerce, assure-t-on, consistera cette année dans le transport de 20,000,000 de minots de grain américains, est une affaire lucrative, à tel point qu'on conseille au gouvernement de l'acheter comme prolongement de l'Intercolonial. Il y a évidemment contradiction flagrante dans cet avancé. Si le Canada-Atlantique peut transporter d'une manière si rémunératrice du grain à raison de deux cents le minot, malgré la concurrence de cette fameuse artère fluviale, le chemin proposé de Winnipeg à Québec, tenant compte de la longueur des deux, pourra faire le même trafic à raison de neuf cents par minot. Alors, que vaut cette prétention de la valeur unique du trafic par eau ? D'où je conclus qu'il vaut mieux rester au pays, y étudier nos propres affaires, que de traverser les lignes pour en rapporter des informations plus ou moins américaines, c'est-à-dire, plus ou moins exactes pour notre pays.

L'organisation passée et présente du pays a été basée sur ce système qui a eu pour conséquence que les centaines de millions de piastres appliquées à la création des améliorations commerciales ont bénéficié énormément au pays, mais surtout à la partie sud de Québec, d'Ontario et de l'ouest, en laissant la ville de Québec avec tous ses avantages naturels, son port idéal, terminus de trois chemins de fer, complètement ignoré et inutile, attendant patiemment qu'il plaise à ses enfants qu'elle a créés et mis au monde, de cesser de la traiter en belle-mère, et que le bon sens reprenne son rang.

Personne ne se plaint, et tout le pays se réjouit ; l'ouest se développe par bonds gigantesques, et nous faisons tout ce que nous pouvons pour activer ce développement. A ce propos, j'ai entendu une remarque qui m'a paru bien regrettable. Un député de l'opposition, discutant la politique soumise à cette Chambre, s'est écrié : Qu'est-ce que la province d'Ontario va retirer de la mesure du gouvernement ? En réponse à cette question, qu'on me permette d'en poser une autre, et de demander à mon tour : Qu'est-ce que la politique passée a rapporté à la province de Québec ? Je n'aurais pas cru qu'un député d'Ontario eût jamais songé de rabaisser une question d'affaire de ce genre, à un tel point, car, qu'on ne l'oublie pas, il s'agit en ce moment de l'avenir du pays tout entier, et l'intérêt local doit disparaître devant l'intérêt général.

La politique du passé a sillonné Ontario de chemins de fer, d'améliorations de tout genre, et laissé la province de Québec à

proprement parler avec rien. Ayons donc à l'avenir autant de patriotisme à Ontario qu'on en a eu jusqu'à présent dans Québec. La fortune du pays, considéré en son entier, fera la fortune de toutes les provinces.

Les chiffres du dernier recensement viennent de mettre leurs enseignements devant ce pays. Ontario et les provinces maritimes perdent dix députés qui seront remplacés ici par dix nouveaux membres venant de l'ouest, et il n'y a que cinq ou six ans que le courant d'émigration s'y porte sur une grande échelle. Où est allée la population qui manque aux vieilles provinces ? Les beautés de l'ouest en ont attiré une grande partie. Et cependant Ontario vante son "Nouvel Ontario" comme un paradis terrestre. Québec en fait autant pour le Lac Saint-Jean, la Gaspésie et le nord de Montréal. Ne sommes-nous pas en face d'un problème d'avenir des plus importants ? Et n'est-il pas urgent d'adopter de suite une grande politique qui, sans paralyser l'organisation actuelle, donnera une chance aux vieilles provinces, de lutter avec l'augmentation de population dans l'ouest, et de garder dans le pays la place à laquelle elles ont droit dans la direction des affaires. Le gouvernement répond affirmativement. Je crois qu'il a raison. La politique de colonisation dans les provinces, en détail, telle qu'elle est faite, fonctionne mal. Nous en avons la preuve, et il faut l'intervention du pays pour donner un nouvel élan ; il faut une artère commerciale placée au bon endroit du corps, qui fournisse à toutes ses parties la force régénératrice dont elles ont besoin pour former un tout proportionné. C'est ce que le projet du gouvernement paraît vouloir obtenir.

On demande des renseignements et on soulève des doutes sur la valeur des terres de notre nord; en tout cas, on prétend qu'elles ne peuvent lutter avec les terres de l'ouest. D'où il faudrait, je suppose, attendre que l'ouest soit rempli pour s'occuper du nord des vieilles provinces d'Ontario et de Québec. Laissez-moi, M. l'Orateur, exprimer l'opinion que ce principe est faux et presque anti-patriotique.

Quels renseignements exige-t-on pour pouvoir admettre, de bonne foi, que nos terres du nord sont bonnes et égales à celles de l'ouest ? A quoi servent donc les relations écrites, depuis deux cents ans, par les missionnaires qui ont parcouru en tout sens ces régions? A quoi servent les rapports officiels ordonnés par les gouvernements d'Ontario et de Québec? Est-ce que tous les explorateurs tels que les Bell, Sullivan, Dumais, Bignell et autres et notamment McKenzie, de Montréal—qui en arrive après avoir découvert des gisements très riches d'amiante, —sont supposés avoir écrit tout cela en manière de plaisanteries, sans quitter leurs bureaux, comme s'il se fût agi de simples romans ? A quoi servent les traditions de nos familles de trappeurs, de chasseurs et même des Indiens ? Tout cela forme des masses de renseignements, exacts pour moi, prouvant à l'unisson la richesse du sol et des forêts ainsi que la valeur du climat dans cette partie du pays, sans parler des dépôts miniers et des richesses de la Baie d'Hudson, de ses pêcheries que les Américains paraissent connaître mieux que nous.

Et lors de l'inauguration de la grande politique nationale du Pacifique Canadien, a-t-on déposé sur le bureau de cette Chambre des renseignements aussi complets que ceux qu'on voudrait obtenir aujourd'hui du gouvernement?

Ces données, donc, suffisent, à mon sens, pour permettre à un gouvernement de croire que la construction d'un chemin de fer dans ces régions est absolument pratique et patriotique. J'invite les sceptiques à venir visiter le district que j'ai l'honneur de représenter ici. Nous sommes, là, en plein dans le nord de Québec, à l'origine du grand plateau nord-ouest compris entre les Laurentides au sud et à l'est et les bornes nord et ouest de Québec. Vous verrez là des terres qui font la fortune et le bonheur des colons en quelques années; vous trouverez des rendements moyens bien supérieurs à ceux obtenus dans le reste de la province, parfois se rapprochant à ceux de l'ouest et l'an dernier, les dépassant. Vous trouverez une petite population de travailleurs agricoles dont le nombre a augmenté de 50 pour 100—seul endroit dans Québec—dans la dernière décade, avec ces deux villes de Chicoutimi et Roberval, les deux nouvelles étoiles du Nord. Cela est dû à la construction du petit chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui a été en pleine opération en 1893 seulement. Mais, à cette date, malgré les avantages locaux; vu l'éloignement et les difficultés de communication, la population commençait à perdre espoir; en certains endroits, le recensement paroissial n'avait pas même donné l'augmentation naturelle. En 1901, huit ans après le recensement officiel, ou constate, dans le même district, l'augmentation de population que je viens de citer. Et la même poignée de colons exportait l'an dernier six millions de livres de fromage, cinq cent mille livres de viande, deux cent mille minots de grain, sans compter la consommation de ces produits vendus sur place, pour la coupe de millions de pieds de bois, Si un petit chemin de fer comme le Québec et lac Saint-Jean a pu, en huit ans, faire tout cela, que ne fera pas un grand chemin de fer de l'Etat ouvrant d'un coup toute cette région ? Nous ne sommes qu'une poignée de colons là-bas; nous n'avons que quelques arpents de terre en culture et il y a dans notre nord 70,000,000 d'acres de cette terre toute couverte de forêts vierges, silonnée de rivières considérables, dont les cascades rugissantes attendent impatiemment d'être utilisées par la main de l'homme. Et sous le rapport intellectuel, le séminaire de Chicoutimi, les couvents, l'école ménagère de Roberval,—unique dans le pays,—

et les nombreuses écoles paroissiales vous prouveront que là encore le progrès n'est pas en arrière.

Pour en revenir aux immenses forces hydrauliques, voyons ce qui se passe sur les petites rivières de Chicoutimi, Jonquières, Ouiatchouan, et Péribonka. Les quatre fabriques de pulpe sont construites avec une capacité de production actuelle de 520,000 tonnes de pulpe manufacturées et il s'exporte actuellement autant de bois de pulpe écorcé; soit un total de 1,040,000 tonnes de ce produit.

Le commerce de bois scié s'élève au même chiffre et il n'y a que 30,000 âmes dans ce district et quatre petites rivières en exploitation. Quel immense commerce en perspective, quand les rivières Asshuapmachouan, Péribonka, Mistassini et autres pourront être utilisées avec les forêts qu'elles contrôlent, non seulement pour l'exportation mais pour le besoin des habitants des prairies de l'ouest, forêts qui peuvent suffire à elles seules pour alimenter un chemin de fer. Des informations officielles ont été déposées avant-hier au département de l'Intérieur confirmant ce que je viens d'avancer sur le district en question.

En passant, M. l'Orateur, une remarque en réponse à la comparaison défavorable à nos terres à côté de celles de l'ouest. Je prétends, moi, qu'elles se valent si on donne à chacune de ces régions la part d'avantages qui lui appartient. Evidemment, si dans ce nouveau district qui s'ouvre, on applique les lois actuelles provinciales le colon ira à l'ouest et il fera bien parce qu'il a plus d'avantages là-bas. Mais, que les gouvernements d'Ottawa, d'Ontario et de Québec se concertent avant d'agir et étudient ensemble les meilleurs moyens à prendre pour que l'argent du pays rapporte ce que l'on attend de son application à la construction proposée, et tout ira bien.

Si, suivant la coutume actuelle, on vend tout les bois et les forces hydrauliques à l'étranger, qui dépouille la terre de tout ce dont a besoin le colon pour vivre en arrivant; si on réserve, en sus, toutes les richesses qui peuvent se trouver dans le sous-sol, je prédis une banqueroute comme celle que la dernière décade a vu se produère dans les vieilles provinces. Mais, si on fait d'avance établir la valeur des terres au point de vue agricole et forestier; si on établit les zones agricoles et les zones forestières le long du chemin et si on vend les terres aux colons telles que la nature les a faites et avec les richesses qu'elles peuvent contenir, alors nos terres vaudront celles de l'ouest et le colon s'en emparera avec l'assurance qu'il n'aura pas à subir de privations les premières années, vu qu'il aura chez lui, à côté de son "loghouse", la matière première d'un article de grand commerce, qu'il peut mettre sur le marché tous les jours pour acheter ce qui lui manque.

Vendez ces terres plus cher si vous le voulez, gardez les droits de coupe, cela ne dérangera rien, vous n'aurez rien perdu et vous verrez les colons se porter en rangs serrés comme dans l'ouest, chaque canton ayant son industrie temporaire. Et plus loin dans les parties non arables ou non réservées, les grands commerçants de bois feront les affaires sur une plus grande échelle, mais le tout marchant la main dans la main, dans la prospérité. Vous n'aurez plus de ces difficultés entre le colon et le marchand de bois qui font tant de bruit et de mal et les dangers d'incendie n'existeront plus, car chaque colon sera intéressé, comme le marchand, à protéger son bois comme ses bâtisses, les deux lui étant également chers. Mais avec le système actuel, le colon,—surtout dans les endroits où le commerce de pulpe a passé,—n'ayant plus sur sa terre que des chicots et du bois d'aucune valeur, c'est le feu qui lui rend ici le plus de services.

Voilà, M. l'Orateur, une opinion que je soumets à nos gouvernants, afin qu'ils la prennent en considération; leur appréciation; opinion qui mérite, je crois, une étude sérieuse. Bien plus, M. l'Orateur, c'est le colon qui, dans le nord, assurera au pays sa parfaite indépendance commerciale des états voisins.

Si, dans l'ouest, le gouvernement louait avant de les vendre, ses terres à des compagnies ou à des particuliers qui les dépouilleraient de leurs valeurs primitives et les laisseraient pour le colon aux trois quarts épuisés, le courant qui se porte de ce côté serait-il aussi prononcé? Pourquoi ne pas faire dans nos terres boisées ce que l'on fait dans la prairie? Le temps est passé où le colon se croyait né pour souffrir.

Me servant des données du Trans-Canada, comme mes honorables amis les députés de Gaspé (M. Lemieux) et de Bellechasse (M. Talbot) et autres, il me paraît parfaitement établi que c'est de ce côté que les rampes sont les moins élevés en vue d'un chemin de fer destiné au lourd trafic. Etant donné que le niveau le plus élevé entre Roberval et les bornes ouest de Québec est de 1,200 pieds, réparti sur un plateau parfaitement continu, et où il n'y a pas une seule montagne en vue, même du côté du lac Abittibi, —et cela d'après les explorations faites spécialement pour établir les différences de niveau,—les promoteurs du Trans-Canada ont offert au pays de transporter tous les grains de l'ouest, peu importe l'endroit de leur provenance, même par leur embranchement de Winnipeg au port de Québec ou à la baie des Ha Ha, à raison de neuf cents par minot et ce par un trafic direct sans transbordement, sans se servir d'élévateurs et sans les retards qu'ils entraînent. De plus, on s'engageait aussi à transporter gratuitement les colons. A ces prix, on annonçait un bénéfice net de $1,416 par train de 30 wagons ou 52 pour 100. Est-il nécessaire qu'un chemin de fer rapporte un semblable bénéfice pour être rémunérateur? Cela n'est pas obligatoire en toute cas. Et ces chiffres étaient préparés par un ingénieur compétent, M.

Doucet, et contrôlés par des hommes importants comme MM. William Price, J. G. Scott, Tanguay et autres.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a annoncé la possibilité d'un tarif de 11 cents par minot par la voie projetée à travers le pays. Voilà deux calculs qui sont propres à établir qu'à moins d'avoir une voie fluviale transcontinentale, les voies maritimes actuelles et futures peuvent difficilement faire une lutte pratique de nature à amener une diminution des tarifs, surtout si l'on tient compte de la réduction des distances et de la différence dans la rapidité des trains. Pourquoi le gouvernement, poursuivant le même but, devant traverser le même pays, ne pourrait-il pas offrir les mêmes avantages ? Qu'il suive le même tracé, et toute la question est résolute.

Si, maintenant, on établit les distances, en prenant les lignes directes, on trouve le tableau suivant :

Ports d'été, par la ligne projetée :—	Milles
De Winnipeg à la baie des Ha-Ha..	1,319
De Winnipeg à Québec..	1,385
De Winnipeg à Portland via Québec.	1,735
De Winnipeg à Saint-Jean..	1,781
De Winnipeg à Halifax..	1,951

Soit, une différence en faveur de la baie des Ha Ha :

	Milles.
Contre Québec..	66
Contre Portland..	416
Contre Saint-Jean..	462
Contre Halifax	632

Maintenant, de la baie des Ha Ha à Liverpool, il y a 2,642 milles.

	Milles.
De Québec à Liverpool..	2,686
De Saint-Jean à Liverpool..	2,700
De Halifax à Liverpool..	2,300
De Portland à Liverpool..	2,789

Et si vous voulez tenir compte du trafic de l'ouest à Liverpool, nous avons les chiffres suivants, par la même ligne projetée :

	Milles.
De Winnipeg à Liverpool, via la baie des Ha Ha..	3,961
De Winnipeg à Liverpool via Québec....	4,065
De Winnipeg à Liverpool via Saint-Jean..	4,481
De Winnipeg à Liverpool via Halifax.	4,251
De Winnipeg à Liverpool via Portland.	4,524

Par conséquent, la baie des Ha Ha et Québec présente cet avantage énorme sur les autres ports de quatre à cinq cents milles.

Et si vous voulez comparer ces distances, en les mettant en regard des fameuses routes fluviales, nous avons les chiffres suivants :

De Winnipeg à Liverpool via Saint-Jean, C.P.R...	4,689
De Winnipeg à Liverpool via Halifax, C.P.R...	4,548
De Winnipeg à Liverpool via Saint-Jean, I.C.R..	4,948
De Winnipeg à Liverpool via Halifax, I.C.R...	4,654
De Winnipeg à Liverpool via Portland, G.T.R..	4,594

M. GIRARD.

Soit, une différence en faveur de Québec et de la baie des Ha Ha, *via* la voie projetée pour le trafic européen contre les ports précités, de six à sept cents milles.

Les grains rendus à Québec à raison de neuf cents le minot, le Grand-Tronc-Pacifique devrait avoir sa bonne part, il me semble, sans compter le reste du trafic que lui fournira le commerce de bétail, la production du fromage, du beurre, le bois et le trafic en transit qui lui sera particulier, et qui ne passe pas par les élévateurs. De cela, je conclus que sur un pied d'affaire, cette entreprise repose sur une base absolument solide.

Voilà pour le commerce d'été. Mais le trafic d'hiver a ses exigences et que va-t-il arriver avec les voies fluviales ? Dès le moment où la navigation d'hiver sera reconnue praticable sur le Saint-Laurent, Québec est là avec tous ses avantages, ainsi que la baie Sainte-Catherine à l'embouchure de la rivière Saguenay sur le Saint-Laurent, en face de Tadoussac. Là on a un port toujours ouvert et déjà pourvu de quais à trente pieds d'eau à marée basse, que l'énergique William Price y a construits à ses propres dépens pour sa propre utilité et en prévision de l'avenir. Avec ce port de mer, absolument ouvert, ou s'épargnerait les risques de cent milles de rivière et il n'y a que 62 milles de chemin de fer à construire pour le raccorder au Québec et Lac Saint-Jean à la baie des Ha Ha, où, la compagnie qui le possède sera rendue prochainemest en profitant des subventions qui sont à sa disposition et en remplissant ses obligations vis-à-vis le gouvernement de Québec et le public de là-bas.

Les partisans des routes fluviales, avec tous leurs chiffres, ont l'air de ne tenir aucun compte du commerce d'hiver. Les partisans de l'Intercolonial me paraissent oublier la même question. Permettez-moi de mettre sous vos yeux, M. l'Orateur, le tableau suivant qui me paraît très instructif. La navigation d'été étant suspendue, voici la position du Canada avec son trafic :

Par le chemin de fer Canadien du Pacifique :

	Milles.
Winnipeg à Saint-Jean, N.-B..	1,989
Winnipeg à Halifax..	2,264

Par l'Intercolonial :

Winnipeg à Saint-Jean, N.-B..	2,248
Winnipeg à Halifax..	2,346

Par le chemin de fer du Grand Tronc :

Winnipeg à Portland..	1,805

Soit une différence en faveur de Portland, variant de deux à cinq cents milles, en moins, de chemin de fer.

Avec le système actuel, le commerce d'hiver d'exportation doit se diviser à Montréal. Prendra-t-il la voie la plus longue par l'Intercolonial et le Pacifique Canadien, ou ira-t-il au plus court, à Portland ? Portland est alors la voie naturelle et c'est à ce moment que la ligne de Winnipeg à Québec proposée par le gouvernement vient sauvegarder notre commerce en mettant Saint-Jean à la même distance que Portland.

Voilà où l'action du gouvernement atteint son but et devient absolument patriotique.

Quoi qu'on dise, je ne puis comprendre encore que les chemins les plus longs et les plus lents soient les plus faciles et les plus économiques, et je reste convaincu que la ligne la plus droite est toujours la plus courte et la moins dispendieuse, et qu'un pays, à moins d'impossibilité radicale, doit, comme l'individu, être en mesure en tout temps, de pouvoir contrôler ses affaires tous les jours de l'année sans dépendre de ses voisins. De là la nécessité de nous organiser au plus vite pour lutter malgré les obstacles naturels, contre des pays plus favorisés par leur position géographique.

En parlant de navigation d'hiver il me paraît établi sûrement par l'expérience des habitants de la côte nord que j'ai visités l'an dernier, que le fleuve est toujours facilement navigable tout l'hiver depuis Tadoussac à Blanc-Sablon. Je me permettrai de faire remarquer au gouvernement que, pour compléter sa politique actuelle, il lui faut voir au règlement de cette question si débattue de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent jusqu'à Québec, et qu'il serait bon d'établir de suite des postes d'observation sur la côte nord ainsi qu'à Belle-Isle, pour établir l'état du fleuve quotidiennement pendant la saison d'hiver. Cette question s'impose à l'étude du gouvernement dès maintenant. On conteste la possibilité de la réalisation de ce problème. Je prétends, avec un grand nombre, que la solution en est facile ; mais il faut s'y mettre, et j'invite le gouvernement à ne pas retarder sa part de concours. Les petits essais de la Malbaie à la Rivière-Ouelle et de la baie Sainte-Catherine à Tadoussac, sont des commencements d'étude ; il faut plus que cela.

Je crois avoir prouvé par les chiffres que j'ai cités que l'avenir du pays dépend maintenant du nord. Du nord vient la lumière.

Voilà, M. l'Orateur, comment j'apprécie d'une manière générale la politique que le gouvernement vient de soumettre à cette Chambre. J'aurais préféré le Trans-Canada ; j'ai fait ce que j'ai pu auprès des hommes dirigeants pour en arriver à mes fins. Le gouvernement a cru devoir proposer autre chose au pays. Je dois lui donner le crédit de toute la bonne foi possible dans cette affaire, et je suis porté à croire que des circonstances absolument graves l'ont guidé. En tout cas, il vaut mille fois mieux accepter la politique actuelle que de présenter le projet du Trans-Canada avec chance de le voir échouer devant cette Chambre. Le Trans-Canada peut se vanter, je crois, d'avoir aidé la politique actuelle dans une grande mesure ; ses prospectus ont été cités souvent devant cette Chambre. Le fruit de son travail et de son argent profite au pays. C'est là une satisfaction pour les promoteurs qui y ont consacré leur temps et leur esprit d'entreprise. Leur projet n'est pas mort, il n'est que remis et si le Pacifique a pris vingt ans pour obtenir sa première ligne parallèle, du train que les choses vont dans le pays, avant dix ans le Trans-Canada s'imposera.

Mon district aurait peut-être bénéficié davantage de la politique proposée par nous que de la mesure que nous discutons ; mais le gouvernement sait ce qui se passe là-bas ; il sait que, d'ici à deux ans, le courant colonisateur qui se porte dans mon district et qu'il a tant aidé depuis sept ans sera complètement paralysé si le chemin de fer à l'ouest de Roberval n'est pas continué. Déjà nous avons des colons établis à 70 milles des voies ferrées. Le gouvernement sait qu'une compagnie importante attend la décision de ce point pour exploiter l'immense force hydraulique de Saint-Félicien; il sait qu'il faut que le chemin de fer se termine de Chicoutimi à Saint-Alphonse pour ouvrir au commerce général du pays le splendide port de mer de la baie des Ha Ha dont je viens de parler ; il sait qu'il faut améliorer la rivière Saguenay jusqu'à Chicoutimi ou même Shipshan pour promouvoir les grandes industries de Chicoutimi et celles en voie d'établissement à l'endroit que je viens de nommer, ainsi que sur la Grande Décharge. Le gouvernement sait qu'il faut organiser maintenant un service de bateaux d'hiver sur le Saguenay entre Sainte-Catherine et Tadoussac. Il sait que le chemin de Roberval à la baie James en rapport avec sa ligne actuelle équivaudrait presque à donner au pays le Trans-Canada. Il sait tout cela, en prenant la construction de la ligne projetée à compte; il en accepte toute la responsabilité et les dangers. Nous attendons son action avec confiance. Mais je sais aussi, et je dois le déclarer maintenant, vu l'immense effort que le gouvernement a fait pour mon district depuis trois ans que je suis ici à travailler d'accord avec lui, tant en faveur de la colonisation que de l'agriculture et de l'industrie laitière, je sais que ses vues sont favorables au progrès de mes électeurs et que les moyens ne lui manquent pas pour faire face aux besoins urgents de leurs progrès.

Sans la moindre ostentation, entre les Sept Iles et Péribonka des millions de piastres sont en jeu maintenant ; avec des hommes comme notre millionnaire William Price, généreux et habile successeur de Price Brothers et Cie qui furent les fondateurs de mon district avec les premiers colons du temps ; avec la Compagnie de pulpe de Chicoutimi, celles de Ouatchouan et Péribonka ; avec M. Wilson, brave ontarien, qui croit tellement à l'avenir du nord qu'il est dans mon district à jeter les assises d'une grande industrie de carbure, de fer et de pulpe ; avec M. B. A. Scott, marchand de bois de Roberval, et les compagnies des Sept Iles, de Portneuf et Escoumains, qui contrôlent ensemble de millions de dollars de capital anglais, américain et canadien, si le gouvernement veut s'entendre avec ces

messieurs pour faire du nord de Québec un pays riche et prospère, il lui sera facile d'établir une voie qui donnera satisfaction aux besoins du pays en général et du nord d'où je viens.

Aussi, j'ai confiance que le résultat de la politique actuelle donnera pleine satisfaction lorsqu'on y aura donné suite. D'ailleurs me reportant aux déclarations des deux chefs du pays qui se sont prononcés sur la question dont je parle, je constate que le chef de l'opposition a parlé d'une ligne de Winnipeg à Québec, semblable à celle du gouvernement, avec cette différence qu'il paraîtrait vouloir en faire plutôt un chemin de colonisaation, tandis que le gouvernement veut en faire à la fois un chemin de colonisation et une artère commerciale. Les deux partis sont donc d'accord pour ne pas accepter la proposition du Trans-Canada. Le chef de l'opposition n'a pas même reproché au gouvernement de l'avoir mise de côté ; donc il l'approuve et il est à présumer qu'il aurait agi de même à sa place.

L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) parlant du Trans-Canada et du Grand-Tronc-Pacifique, disait le 26 mai dernier :

A en croire les brochures que le Trans-Canada nous envoie chaque jour, il s'agirait d'un chemin qui partirait de Québec pour traverser le Manitoba et le Nord-Ouest. Je ne connais rien de ce projet-là et j'ignore quels en sont les promoteurs. Mais si le Grand Tronc entendait construire un chemin de fer dans cette partie-là du pays, ce serait une tout autre question. Cette compagnie a largement contribué au développement du Canada sans jamais retirer grand profit des capitaux qu'elle a ainsi placés chez nous. La nation canadienne ne devrait rien négliger, toutes choses étant égales, pour démontrer qu'elle sait reconnaître tous les bienfaits dont le pays est redevable à cette compagnie. Si elle consent à construire un chemin de fer destiné à développer un nouveau territoire dans le Nord-Ouest et à se relier à sa ligne de Québec, j'aimerais qu'on lui vînt en aide de préférence à tout autre chemin de fer. (Page 3,571, Débats.)

En ce qui concerne la construction du chemin en question, je le répète, nous avons à choisir entre deux compagnies ; et si le gouvernement décide d'y contribuer de quelque manière, j'estime qu'il devrait accorder la préférence à la Compagnie du Grand Tronc, car cette dernière a fait de grands sacrifices pécuniaires pour aider au développement du pays et n'a reçu que fort peu de chose en compensation. (Page 3,572, Débats.)

Si cet honorable député, ancien ministre des Chemins de fer, était au pouvoir aujourd'hui, penserait-il autrement ? Au Sénat, sir Mackenzie Bowell, leader du parti conservateur, a secondé la proposition de l'octroi de la charte du Grand-Tronc-Pacifique ; tout cela prouve que cette compagnie a de puissants amis partout..

Etant convaincu que le temps est venu pour le nord de Québec d'avoir sa part de justice, étant convaincu que c'est le nord qui est la clef de notre indépendance commerciale en que le projet du gouvernement est le plus pratique comme moyen de conserver l'équilibre actuel politique dans le pays, et d'augmenter nos chances commerciales en tout temps, je considère la mesure qui nous est soumise comme bonne, en somme, et devant mériter l'appui du pays. Un des promoteurs du Trans-Canada, conservateur de Québec, m'écrivait la semaine dernière : Me plaçant an point de vue national, il n'y a aucun doute dans mon esprit que la politique du gouvernement de construire un chemin de Québec à Winnipeg est bonne, et fera une somme énorme de bien à la province, comme aussi à tout le Canada."

M. J. G. Scott, le principal promoteur du Trans-Canada, parlant dans le "Morning Chronicle", de Québec, exprime la même opinion. M. Doucet, l'ingénieur du Trans-Canada, me disait, il y a quelques jours, que la politique du gouvernement, pour Québec, était la même que le Trans-Canada, dont le but était de se diriger droit sur Québec, venant du nord du lac Winnipeg, en donnant un embranchement à la baie de Ha Ha, et Saint-Catherine, partant de l'extension à la baie James, et un autre embranchement à Winnipeg. Donc, d'après l'ingénieur de ces messieurs du Trans-Canada, nous sommes en face de la même idée quant à ce qui concerne la province de Québec. Je ne suis donc pas le seul à juger de même.

On dit que la ligne proposée n'aura pas de trafic et que son utilité sera nulle. J'ai entendu dire, surtout cette année, qu'un grand principe veut que le commerce, comme l'eau, va là où la nature l'appelle. Si ce principe est vrai, d'après les chiffres que je viens de citer, le commerce de l'ouest et le commerce général vont se trouver—une fois la ligne de Québec à Winnipeg construite—en face d'une nature attrayante, lui offrant bien des avantages. Si le commerce est comme l'eau, nécessairement il suivra le cours naturel et le trafic ne fera pas défaut, en dehors du commerce local qui sera énorme, si le tracé est fixé aux bons endroits.

Bon nombre s'effraient du montant énorme que le pays va payer pour faire l'entreprise proposée, $100,000,000 et plus paraît-il. Le gouvernement, lui, le fixe à $13,000,000. Quelqu'un se trompe ; il devrait y avoir un juste milieu. Je comprends que le gouvernement veut dire, qu'en dehors du progrès général, le seul montant qui ne rapportera rien, est l'intérêt lui-même des premières années, car le chemin restera au pays, l'intérêt étant payé par la compagnie pour couvrir le capital engagé. De fait, notre dette ne sera augmentée que de ces $13,000,000 ou environ.

Mais en proposant le Trans-Canada, nous étions favorables à une dépense estimée à $100,000,000, et ce, pour faire un chemin à travers un pays absolument vierge où tout était à créer. Qu'aurait-on pensé d'une semblable entreprise, quand je vois qu'on s'effraie d'un chemin de fer qui aura, pour

son premier train, autant de trafic qu'il pourra en emporter ?

Que coûterait le projet proposé par l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) ? La même chose. Et il a dit que le peuple du Canada n'a pas peur de dépenser son argent pour des améliorations pratiques. Que coûteraient les voies fluviales telles qu'on nous les montre ? Des millions et des millions, toujours des millions.

Alors, nous sommes en face de propositions devant toutes entraîner—disons, pour éviter de nous quereller—la même dépense. Je préfère la politique du gouvernement parce qu'elle donne plus d'avantages et de justice à toutes les provinces, à la politique du chef de l'opposition, voulant maintenir et rendre plus solide encore l'organisation commerciale actuelle qui ne bénéficie qu'à une partie du pays et nous livre au pouvoir des Etats-Unis.

On prône le système des chemins de fer de colonisation. M. l'Orateur, nous connaissons ce système et l'apprécions à sa juste valeur. Il a fallu 25 ans pour construire 170 milles de chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, et depuis 11 ans la compagnie ne peut jamais trouver le moyen de faire les 10 milles qui lui restent à construire de Chicoutimi à la baie des Ha Ha, pour se conformer à sa charte et à ses engagements les plus solennels vis-à-vis le gouvernement et le public. Il est impossible de la faire continuer son chemin à l'ouest de Roberval, malgré que les besoins de la colonisation, et la nécessité de la création d'industries importantes à Saint-Félicien l'exigent.

Voyez la péninsule de Gaspé restée stationnaire, malgré ses avantages, attendant ces fameux chemins de colonisation. Voyez le nord de Montréal, le Nominingue, la vallée du Saint-Maurice. Pourquoi ne pas en convenir ; c'est trop lent et trop entouré de conditions impossibles.

Les temps sont changés maintenant ; on n'a plus le colon d'autrefois qui se croyait destiné, par la Providence, à n'avoir pour partage que les privations et les souffrances de toute espèce ; sa récompense étant l'honneur d'avoir créé une colonie nouvelle. Les luttes de la vie ne sont plus les mêmes. Le pauvre comme le riche ne travaille maintenant qu'en vue du confortable. Pourquoi ce courant malheureux d'émigration, cet effroi du colon pour nos forêts depuis un certain temps, et cette course folle vers les prairies de l'ouest au détriment de nos vieilles provinces ? Donc, puisqu'il faut faire des chemins de fer d'avance pour assurer le succès de la colonisation, et que les provinces, jusqu'à cette date, n'ont pu faire mieux que de suivre de loin la colonisation dans le bois ; lorsqu'on nous offre un grand chemin central à travers les plus belles terres boisées qu'il nous reste à coloniser, il est de notre devoir, il me semble, d'accepter cette proposition nouvelle et de l'aider dans la mesure du possible. Je suis de ceux qui ont l'expérience du passé. J'ai connu la vie du colon dans les terres boisées ; j'en sais les désavantages. Je connais, à ce sujet, l'opinion de la colonie que j'ai l'honneur de représenter ici. Je crois être l'écho véritable de tous les colons de la province de Québec en disant qu'ils sont heureux de trouver enfin un gouvernement qui leur ouvre à travers la forêt une voie superbe et qui leur épargnera du coup toutes les privations du passé.

Il n'y a pas de cela bien des années, un homme qui est disparu maintenant, déposait sur le bureau de la Chambre le projet du premier transcontinental canadien ; quelle surprise ! Que de prédictions de malheur ! Que de contradictions ! Les millions à dépenser, le manque de renseignements sur la valeur des terres de l'ouest, que sais-je ! Personne, M. l'Orateur, ne connaît cette phase de notre histoire mieux que mes collègues qui siégeaient alors en cette chambre. Sir John Macdonald et ses amis tinrent bon ; le projet fut voté comme étant en somme, une bonne mesure sans tenir compte des détails qui pourraient être moins parfaits. Vingt ans se sont passés depuis ; la politique d'alors était tellement bonne que les adversaires de sir John Macdonald se plaisent à dire qu'il fut un grand homme d'Etat et ils subissent sans regret le conséquences de ses grandes idées, puisqu'ils demandent aujourd'hui au pays l'autorisation de construire le second transcontinental.

La critique se répète avec les mêmes arguments, les rôles étant changés.

L'histoire se répète et je souhaite qu'elle se répète encore. Un jour, Laurier disparaîtra. Ontario sera fier comme aujourd'hui d'avoir donné naissance à sir John Macdonald et d'en posséder les cendres. Québec sera fier alors comme aujourd'hui d'avoir donné naissance à sir Wilfrid Laurier dont elle possédera les cendres, et le pays verra avec joie les tombes de ces deux hommes éminents ornées chacune de leur couronne d'airain : l'une portant l'épigraphe C.P.R., l'autre G.T.R. Autour de ces restes, les deux grandes races qui ont fait le Canada seront unies davantage par un même sentiment de fierté et d'orgueil national.

Pour toutes ces raisons, sachant que le vote que je donnerai sur cette question sera l'acte le plus important de ma vie politique ; représentant ici des intérêts énormes, délégué par une population intelligente à qui j'ai promis honnêtement de donner au gouvernement toute la confiance possible; favorable depuis longtemps au principe consacré par la mesure qui nous est soumise, la considérant supérieure aux autres qui sont discutées maintenant devant cette Chambre, vu qu'elle décentralise le commerce du pays, il est plus juste envers chacune de ses parties ; bien qu'après l'échec du Trans-Canada où mes meilleurs et mes plus dévoués amis personnels se sont crus humiliés, je pourrais être tenté de prendre

une revanche ; considérant, après avoir suivi de près la discussion, que le parti conservateur aurait traité le Trans-Canada de la même manière que le gouvernement, devant reconnaître l'énergique concours que le gouvernement a fourni à mon comté sous tous les rapports ainsi que les bons égards qui m'ont été manifestés par tous ses membres; ayant honnêtement confiance que l'attention du premier ministre est plus portée que jamais sur mon district, je croirais manquer gravement à la loyauté et à l'honneur si, dans une circonstance aussi solennelle de ma vie, je n'appuyais pas en tout mon pouvoir le projet qu'il présente ici. Et en agissant ainsi, je crois remplir tout mon devoir consciensement envers mon pays, envers ma province, envers le comté que je représente et envers mes amis, avec l'espoir que tous bénéficieront généreusement de la politique actuelle.

M. H. A. WARD (Durham-est) : M. l'Orateur, je regrette vivement que mon ignorance de la langue française ne m'ait pas permis de suivre le discours élaboré et intéressant de l'honorable député (M. Girard) qui vient de reprendre son siège. Bien que l'on ait déjà fait valoir presque toutes les raisons à alléguer pour ou contre le projet du gouvernement, il se trouve néanmoins dans chaque comté des électeurs qui ont droit de savoir ce que pense leur représentant sur une question aussi importante ; c'est pourquoi je prie la Chambre de me prêter un moment d'attention. Comme les députés, à quelque parti qu'ils appartiennent, sont déjà fatigués d'un débat qui dure depuis longtemps, je leur promets que mes observations seront courtes. Tout en étant favorable à l'idée de développer au moyen de chemins de fer les parties de notre pays qui ne sont pas encore ouvertes, je veux cependant que le gouvernement n'entreprenne ce développement qu'après la plus mûre réflexion, qu'après avoir recueilli les renseignements les plus complets, et dans les conditions les plus susceptibles de bien servir les intérêt de la nation. Je veux bien que le gouvernement fasse une part généreuse des deniers publics aux chemins de fer destinés à améliorer nos moyens de transport, à ouvrir des districts encore fermés à la colonisation et à resserrer davantage les liens qui unissent les diverses provinces de la confédération; mais il me semble que ce projet du gouvernement, présenté en l'absence des renseignements que la gauche juge indispensables, accuse une hâte inconsidérée et n'est pas digne de la confiance populaire. Depuis l'ouverture de ce débat, l'opposition a fait valoir des raisons qui devraient faire réfléchir le gouvernement avant de faire une dépense aussi considérable en l'absence des renseignements susceptibles de la justifier. Je suis d'avis qu'il convient de fournir au Grand-Tronc-Pacifique tous les moyens de pénétrer dans le Nord-Ouest, et que l'on devrait lui accorder une aide généreuse à cette fin, mais dans des conditions et avec des garanties raisonnables.

M. GIRARD.

A mon sens, le projet présenté par le gouvernement est défectueux à plus d'un point de vue. J'appellerai l'attention sur certains arguments que l'on a sans doute déjà fait valoir en cette Chambre, mais qu'il n'y a pas d'inconvénient à présenter de nouveau. Je ferai tout d'abord observer aux honorables ministres que c'est la première fois que le gouvernement et une puissante compagnie de chemin de fer se trouveront mutuellement liés pour une période de cinquante ans. Cinquante ans, M. l'Orateur, c'est bien long, et le contrat pourrait avoir des conséquences sérieuses pour le pays. Je signalerai à l'attention certaines stipulations des clauses 7 et 16 du contrat intervenu entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. La clause 7 stipule ce qui suit:

> Afin d'asurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, etc.

Pour que mes observations soient aussi brèves que possible, je ne lirai que la partie de la clause que je désire signaler à votre attention. La clause 16 stipule que le gouvernement devra s'entendre avec le Grand-Tronc-Pacifique relativement au coût de la division est, dont la construction devra être économique.

La même clause porte ensuite sur les améliorations. C'est maintenant chose bien connue dans le monde des chemins de fer que les premiers travaux de construction d'une ligne sont généralement de nature provisoire. C'est pourquoi je prétends que cette clause permettra au Grand-Tronc-Pacifique de construire la division de l'est de telle façon, d'une manière si économique, qu'il y faudra faire chaque année des améliorations dont le gouvernement aura à payer les frais. Il ressort clairement de ces deux clauses que le gouvernement devra vraisemblablement payer chaque année des sommes considérables sous forme d'améliorations; et pour moi, il est certain que ce qu'il faudra payer de la sorte excédera le montant de l'intérêt que le Grand-Tronc-Pacifique sera tenu de payer sur le coût de ce chemin.

On a beaucoup parlé des garanties offertes par le Grand-Tronc-Pacifique, relativement au paiement de l'intérêt à trois pour cent du coût de la division de l'est. Je me suis bien amusé à entendre un citoyen habitant un des comtés de l'ouest de la province d'Ontario, comté que représente ici un partisan du gouvernement, déclarer que ce dernier avait bel et bien damé le pion à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qu'il avait obtenu la garantie du remboursement de tout ce qu'on allait dépenser sur cette partie de la ligne sous forme d'une hypothèque sur le matériel roulant du chemin tout entier. Je lui demandai s'il en était bien sûr, atten-

du que ce n'était pas ainsi que je comprenais le contrat. "Certainement", me répondit-il, "le représentant de mon comté me l'a dit". On devrait prendre soin, ce me semble, de ne pas tromper les électeurs par rapport à cette très importante question.

Je vais faire quelques brèves observations au sujet de la construction de la division de l'ouest. On en a tant de fois estimé le coût qu'on est bien excusable de ne pas savoir au juste ce que nous aurons à payer ; mais il me paraît certain que cette division devra nous coûter entre $75,000,000 et $100,000,000. Dans ce cas, comme la garantie ne réside que dans une deuxième hypothèque sur les cinq millions de matériel roulant assigné à cette division, je me demande quelle sorte de garantie nous aurons lorsque le matériel aura commencé à se détériorer. En ce qui concerne le danger que comporte la construction de la division de l'est, l'honorable député de Pictou (M. Bell) a fait valoir un argument que tous les députés ministériels, qui ont pris la parole après lui, ont laissé sans réplique. Mon honorable ami a démontré que, tous frais d'exploitation payés, le Grand Tronc ne retire que $800 par mille de son chemin qui traverse les parties les plus peuplées du pays, et que pour payer l'intérêt du coût de la construction de la division de l'est—ce coût ne dût-il pas excéder ce que prévoit le gouvernement —le Grand-Tronc-Pacifique devra percevoir d'un chemin passant dans des régions peu peuplées des recettes encore plus fortes pour chaque mille de chemin de fer. S'il faut en croire tout ce qui se dit au sujet des négociations que l'on a entamées avec le Grand-Tronc-Pacifique ; si, comme on le dit, la compagnie refuse absolument d'entreprendre la construction de cette partie-là du chemin, il me paraît évident que le projet du gouvernement se présente comme impraticable.

Le très honorable premier ministre, qui a présenté son projet dans un langage si éloquent, a laissé échapper un mot désormais acquis à l'histoire : "Nous ne pouvons différer." Il me semble, malgré tous les égards que je lui dois, que le très honorable premier ministre n'a allégué que de bien pauvres raisons pour expliquer l'empressement inconsidéré que l'on a mis à conclure ce contrat. En manière d'excuse, mon très honorable ami a exprimé la crainte qu'on pourrait nous enlever le privilège de transit. Je me permettrai, à ce propos, de citer un court extrait du "Journal", de Minneapolis. Le voici :

Le projet du Grand-Tronc-Pacifique a occasionné un singulier revirement dans l'attitude des partis politiques canadiens à l'égard des Etats-Unis. Le parti libéral a généralement passé pour n'avoir pas de mauvais vouloir à l'égard de la République, ou pour ne pas s'effrayer de nous ; mais sir Wilfrid Laurier favorise la construction du Grand-Tronc-Pacifique parce qu'il faut une route entièrement canadienne qui ne serait aucunement affectée, advenant le cas où les Américains refuseraient le privilège de transiter les marchandises. A cela les conservateurs disent qu'il n'y a pas de danger que les Etats-Unis enlèvent ce privilège. Et ils ont raison. L'oncle Sam n'est guère porté à travailler ainsi contre ses propres intérêts, et comme il se fait aux Etats-Unis un mouvement de plus en plus prononcé en faveur de plus libres échanges commerciaux avec le Canada, il n'y a pas lieu de craindre que l'on supprime ce stimulant du commerce.

Telle est l'opinion du "Journal", de Minneapolis, et il me semble que l'opinion que nous nous sommes formée du peuple américain ne nous permet pas de présumer qu'il y ait le moindre danger de nous voir retirer le privilège de transit. Il est tout probable que les Américains n'auraient pas conclu cette entente avec le gouvernement du Canada s'ils n'eussent pas été certains d'en retirer au moins autant d'avantages que nous-mêmes. Règle générale, chaque fois que nous avons traité avec eux, les Américains ont su se réserver la meilleure part du gâteau ; ce sont eux qui retirent les plus grands avantages, et nous n'avons aucunement lieu de penser qu'ils peuvent un jour nous ravir le privilège de transiter nos marchandises.

Certains députés ont mentionné l'encombrement qui s'est manifesté en ces deux dernières années dans le trafic du Nord-Ouest. Cet encombrement ne s'est produit qu'à l'occasion des deux dernières récoltes. Or, les chemins de fer ont pris des mesures qui leur permettront de faire face à la situation avec plus d'avantage qué par le passé. J'appelle maintenant l'attention sur l'estimation du rendement des récoltes des dernières années :

Année.	Rendement.
1898	31,450,000
1899	34,830,000
1900	17,055,000
1901	63,300,000
1902	67,000,000
1903 (la plus haute estimation)	58,000,000

Ainsi, on estime que le rendement de la récolte sera cette année de près de 10,000,000 de boisseaux inférieur à celui de l'année dernière.

Le fait est regrettable, mais il indique que, contrairement à ce que le premier ministre a laissé entendre, le transport des grains du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest ne réclame pas absolument la construction immédiate du nouveau chemin de fer. On pourrait fort bien remettre le projet à l'année prochaine sans inconvénient pour le pays. Le gouvernement vient d'instituer une commission dont la tâche sera d'étudier la question même qui a porté le premier ministre à présenter son projet à la Chambre ; or, le gouvernement ayant décidé de construire ce grand chemin de fer, il ne restera plus à la commission qu'à enregistrer le décret déjà rendu par lui. Nous avons toujours pensé que la commission était instituée dans le but de rechercher les moyens de résoudre le problème des transports; malheureusement, le cabinet s'est em-

pressé de soumettre son projet à la Chambre avant que la commission ait eu l'occasion de dire ce qu'elle en pense.

Pour faire voir quels changements se sont produits chez le premier ministre, qu'on me permette de citer une couple d'extraits d'un discours prononcé par lui il y a un certain nombre d'années. Le 21 décembre 1880, le premier ministre—on disait alors M. Laurier—s'exprimait comme suit au sujet du contrat du Pacifique Canadien dont le parlement était alors saisi :

Les libéraux entendent que le chemin de fer soit construit graduellement, au fur et à mesure des besoins du pays et selon que ses ressources le permettront.

Aujourd'hui, sir Wilfrid Laurier n'est pas d'avis qu'on construise son chemin de fer graduellement, au fur et à mesure des besoins du pays ; il veut au contraire que l'on procède avec précipitation sans savoir à quoi cela aboutira. Le M. Laurier d'alors disait encore :

Les honorables messieurs de la droite ont été maintes fois avertis qu'ils ne devaient pas créer un état de choses de nature à forcer le pays à construire immédiatement ce chemin. On leur a démontré que s'ils agissaient ainsi, ils imposeraient au pays un fardeau plus lourd que celui qu'ils pouvait supporter ; mais ils n'ont pas tenu compte de ces avertissements, ils ont contraint leurs partisans à voter en faveur de cette politique et les ont mis aujourd'hui dans l'obligation de consentir au sacrifice qu'exige ce contrat.....Dans mon humble opinion, une faute a été commise—je ne dirai pas un crime, bien qu'il me soit permis, sans me montrer trop sévère, de la qualifier de crime. Dans tous les cas, c'était une erreur que d'obliger le pays à la construction immédiate du chemin.

Si j'ai lu ces extraits, c'est pour indiquer qu'à cette époque le très honorable gentleman voulait qu'on se hâtât lentement au lieu de précipiter les choses comme il fait dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique.

Les libéraux semblent s'être rendu compte, sur ces derners temps, que le gouvernement conservateur a bien fait de construire le Pacifique Canadien. Le ministre des Finances a dit l'autre soir que s'il faisait allusion au contrat du Pacifique Canadien ce n'était pas dans le but de faire des reproches à ceux qui l'avaient conçu et qui avaient construit ce chemin de fer. Je dois le féliciter d'avoir osé faire un aveu aussi important. Les conservateurs ont toujours été d'opinion que le mieux était de faire du Pacifique Canadien un tout harmonieux, et qu'il ne fallait pas le construire par tronçons comme le voulait l'honorable Alexander Mackenzie. Les événements ont surabondamment prouvé que le gouvernement conservateur avait raison. M. Mackenzie voulait que le chemin de fer fût construit en quatre sections, et que les entrepreneurs en restassent propriétaires après que nous leur aurions donné $10,000 et 20,000 acres de terre pour chaque mille de chemin. Cela nous aurait donné quatre différentes lignes entre le lac Nipissingue et la Colombie Anglaise, tandis que le gouvernement conservateur, en s'en tenant au projet original, a doté le pays d'une grande route nationale dont s'enorgueillissent tous les Canadiens.

Parlant de cette motion, le ministre du Commerce a dit qu'il approuve entièrement les observations de son collègue des Finances, de sorte qu'au lieu de traiter la question à fond, il s'est amusé à faire un de ces discours auxquels il nous a depuis longtemps habitués, dans le but de dénoncer la politique du parti conservateur en matière de chemins de fer. Je constate avec plaisir que le très honorable ministre (sir Richard Cartwright) se trouve en ce moment présent fort à propos. Voici ce qu'il a dit :

Quel qu'ait été le succès du Pacifique Canadien au point de vue commercial, je pense que le futur historien du Canada reconnaîtra avec moi que les erreurs commises au début de cette entreprise sont de toutes celles qu'on puisse concevoir les plus préjudiciables au Canada. En premier lieu, le traité conclu en 1871 avec la Colombie Anglaise, en vertu duquel ils s'obligèrent sans que cette colonie le demandât, à construire ce chemin de fer dans un laps de dix ans, fut une erreur fatale, une erreur très dommageable au Canada, et qui nuisit sérieusement au chemin.

Mais le très honorable ministre a omis de nous dire de quelle façon les intérêts du pays ont été lésés, et il a oublié de démontrer comment la politique du gouvernement conservateur a pu affecter l'utilité du Pacifique Canadien. Je prie la Chambre de noter que, à l'en croire, la Colombie Anglaise n'aurait pas réclamé la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le très honorable ministre doit avoir perdu la mémoire de ce qui s'est passé à cette époque, sans quoi il ne se serait pas permis une telle assertion. Je vais citer un passage qui me paraît véridique des mémoires de sir John A. Macdonald, rédigés par Joseph Pope :

La mort du Gouverneur Seymour, survenue en juin, fournit au gouvernement impérial l'occasion de montrer le cas qu'il faisait du jugement de sir John Macdonald. M. Musgrave fut immédiatement transféré de Terre-Neuve à la Colombie Anglaise. Grâce à son influence, à l'aide qui lui prêta l'honorable (maintenant sir) Joseph Trutch, et aux efforts d'autres partisans de l'Union, une entente fut conclue comportant, comme condition principale, la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique par le gouvernement canadien. A l'élection générale de l'automne 1870, la population de la Colombie Anglaise ratifia cette entente. La législature la ratifia à son tour le 20 janvier suivant, et le 20 juillet le Dominion voyait ses limites s'étendre jusqu'aux eaux de l'océan Pacifique.

Le gouvernement fédéral s'engageait à commencer simultanément, dans un délai de deux ans à compter de la date de l'union, la construction d'une voie ferrée partant du littoral du Pacifique pour aller vers les Montagnes Rocheuses, en allant vers l'océan Pacifique, afin de relier la Colombie Anglaise aux chemins de fer du Canada ; il s'engageait en outre à terminer la construction de ce chemin de fer dans

un délai de dix ans à compter de la date de l'union.

Voilà, ce me semble, qui répond d'une manière assez concluante à l'honorable ministre qui prétend que la Colombie Anglaise n'a pas demandé la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami désire-t-il que je lui fasse connaître les faits ?

M. WARD : Tout ce que je sais, c'est que l'assertion de l'honorable ministre n'est pas conforme à la vérité.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député est bien mal informé.

M. WARD : Je vais faire voir, en outre, jusqu'à quel point le parti libéral d'alors était hostile à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et plus particulièrement à la section de la Colombie Anglaise. Le 16 avril 1880, l'honorable Edward Blake proposa ce qui suit en amendement à une motion présentée par sir Charles Tupper au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique :

De rayer tous les mots après " que " et d'y substituer les mots suivants : "L'intérêt public exige que la construction de la section du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la Colombie Anglaise soit différée".

En terminant le très savant discours qu'il prononça en cette circonstance, l'honorable M. Blake s'exprima comme suit :

Que le ministère achève de construire la ligne jusqu'à la rivière Rouge ; qu'il construise la section des Prairies à mesure que la colonisation l'exigera ; pour cela, qu'il risque quelque chose puisque, comme je l'ai dit, le sort en est jeté ; mais pour réaliser ces deux objets, pour avoir l'avantage de faire mieux que cela à l'avenir, qu'il borne à cela ses entreprises. Qu'il mette toute son énergie à ce grand travail, qu'il y emploie toutes nos ressources disponibles ; mais qu'il remettre à plus tard les travaux de construction dans l'ouest et n'aille pas, ajoutant foi à de vaines chimères, exposer le pays à la ruine.

Telle était l'attitude du parti libéral à cette époque : elle se bornait à la construction du chemin a fur et à mesure des besoins du pays, au transport des colons jusqu'à l'extrémité ouest de la ligne, et à la construction du chemin à travers les prairies jusqu'à la Colombie Anglaise, lorsque, dans leur opinion le besoin du pays l'exigerait. M'est avis, M. l'Orateur, que si on s'en était tenu à cette politique, la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique ne serait pas encore terminée. Etant donné le manque d'énergie qui caractérisait l'administration d'alors, on se serait contenté de construire de petites parties de chemin afin de permettre à ces messieurs de passer comme étant des administrateurs par excellence de la chose publique. Voilà une de ces bévues colossales qui, à en croire l'honorable ministre, auraient caractérisé l'administration conservatrice de l'époque. L'honorable ministre a aussi traité de bévue colossale le traité conclu entre le gouvernement d'alors et la Colombie Anglaise. Je laisse à la Chambre le soin de dire si l'assertion de l'honorable ministre est fondée. Il a également dit qu'il a eu une entrevue ou correspondu avec le chancelier de l'Echiquier, sir Stafford Northcote. Voici ce qu'il dit à ce propos :

Je me rappelle fort bien que lorsque je soumis ma proposition à sir Stafford Northcote, celui-ci, tout en reconnaissant comme moi que la construction de ce chemin intéressait tout l'empire et allait lui procurer un avantage considérable, me dit cependant que ma requête, à laquelle on aurait fait droit immédiatement à l'époque où il s'agissait de l'annexion de la Colombie Anglaise, lui arrivait dans un temps où il ne pouvait pas demander au parlement britannique de nous aider davantage, attendu que nous avions décidé le nous engager par traite avec la population de la Colombie Anglaise à construire ce chemin dans un certain délai.

Les ressources du pays n'inspiraient évidemment aucune confiance à l'honorable ministre, à l'époque où l'honorable Alexander Mackenzie tenait les rênes du pouvoir. La crainte d'entreprendre la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique sans l'assistance l'a poussé à supplier le gouvernement britannique de venir l'aider à franchir des obstacles qu'il paraissait incapable de surmonter à lui seul. Cette attitude ne laissait pas que d'être assez humiliante pour l'honorable ministre, étant donné la politique courageuse que les conservateurs avaient énoncée et commencé à mettre en pratique lors de leur passage au pouvoir.

Comme d'habitude, l'honorable ministre s'est effert le plaisir de railler l'administration conservatrice par rapport au petit nombre d'immigrants qui sont venus au pays durant les dix-huit années que sir John Macdonald a passés au pouvoir. Ces sortes de plaisanteries sont vraiment de trop veille date pour qu'on se donne la peine de les relever. Je lui ferai observer, toutefois, que sous l'administration dont il fit partie à titre de ministre des Finances, le mouvement d'émigration aux Etats-Unis n'accusa aucun raientissement. Tous les Canadiens, à quelque parti politique qu'ils appartiennent, se réjouissent de ce que l'immigration américaine prend des proportions considérables et que nos jeunes gens ne songent plus à s'expatrier aux Etats-Unis. Mais que l'honorable ministre n'aille pas attribuer cette heureuse circonstance à la politique du gouvernement actuel. Il n'est sans doute pas sans savoir, il doit comprendre, du moins, que les Etats-Unis, étant beaucoup plus anciens que le Canada, ont longtemps exercé une puissante attraction sur les immigrants; que lorsque le courant de l'immigration a pris une direction quelconque, rien n'est plus difficile que de le refouler pour lui en donner une autre. C'est pourtant la situation à laquelle il nous a fallu faire face. Chaque immigrant qui arrivait aux Etats-Unis devenait un agent pour nos voisins, et faisait tout en son pouvoir pour induire ses

amis à l'aller rejoindre. Je suis vraiment heureux de constater que le flot de l'immigration coule vers nos bords, et nul, j'en suis persuadé, ne s'en réjouit plus que le parti conservateur.

Dans son discours de l'autre jour, l'honorable M. Tarte parlant du présent débat qui dure depuis trois semaines, a fait la judicieuse observation suivante :

> Il y a une chose qui doit nous réjouir. Nous n'avons entendu personne, au cours de ce long et intéressant débat, nous dire que nous allions à la ruine et que le crédit du Canada ne valait rien. La gauche et la droite ont exprimé la plus entière confiance en l'avenir du Dominion, et en notre parfaite aptitude pour venir à bout des problèmes les plus sérieux.

Voilà qui est bien différent de l'attitude prise par ces messieurs lorsqu'ils siégeaient à gauche. Tous ceux qui sont au fait des délibérations parlementaires de l'époque, et plus particulièrement de celle où le chemin de fer Canadien du Pacifique fut construit et la politique nationale a été énoncée, ont encore présents à la mémoire les harangues où ces messieurs ne parlaient que de misère noire. On ne saurait faire un tel reproche à l'opposition actuelle. Je défie n'importe quel député de la droite de prouver que les membres de la présente opposition ont eu recours aux moyens employés par ces messieurs de la droite lorsqu'ils siégeaient du côté de l'opposition.

A en juger par les critiques auxquelles se sont livrés les partisans du gouvernement, il semblerait qu'ils ne comprennent pas ou feignent de ne pas comprendre la politique énoncée par le chef de l'opposition. Cette politique dénote du courage et une grande largeur de vues ; elle gagne de jour en jour la faveur populaire, et je ne m'étonnerais pas qu'avant de mettre la résolution aux voix, le gouvernement jugeât convenable de suivre certains des conseils que lui a donnés mon honorable chef. Ce faisant, il agirait dans l'intérêt du pays. Les principes énoncés par le chef de l'opposition sont bien de nature à corriger la politique du gouvernement en ce qu'elle a de vicieux. L'honorable leader de la gauche n'entend pas qu'on procède à l'aveugle, sans se soucier de la dépense, et si la prochaine élection générale—on la dit très prochaine—le portait au pouvoir, il serait temps alors de modifier le contrat du Grand Tronc-Pacifique de façon à le rendre susceptible de servir les intérêts du pays. Je crois même que la compagnie n'est pas absolument enthousiaste du projet, du moins en ce qui concerne la division de l'est, et qu'elle consentirait volontiers à ce qu'on le modifiât ; une semblable modification aurait pour effet d'épargner au pays une dépense de plusieurs millions.

Les membres le la droite nous ont déjà accusés de manque de patriotisme parce que nous combattons le projet dont la Chambre est actuellement saisie, mais ils ne peuvent pas nous reprocher d'avoir crié à la misère noire. Le parti conservateur se réjouit de ce que, en dépit de la présence des libéraux à la direction des affaires, la prospérité règne dans le pays. Nous sommes fiers de ce que l'administration de feu sir John Macdonald ait jeté une si abondante semence de prospérité que le pays se trouve aujourd'hui en mesure de résister à l'extravagance de l'administration actuelle. Nous soupirons après le jour où ces messieurs de la droite rentreront dans l'obscurité, qui semble si bien leur convenir. Le jour n'est pas loin où l'honorable chef de l'opposition sera appelé à mettre en pratique les théories qu'il a si habilement exposées à la Chambre. Notre foi en l'avenir de notre grand pays est inaltérable, et, quoi qu'en disent les députés de la droite, on nous trouvera toujours empressés, dans l'opposition aussi bien que dans les régions éthérées du pouvoir, à mettre tous nos efforts au service du developpement de cette jeune nation.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : M. l'Orateur, je regrette de n'avoir pas eu le plaisir d'entendre tous les discours dont on vient de nous gratifier ; j'ai lieu de croire, cependant, qu'ils ont dû être dans la note des autres discours que la gauche nous a déjà fait entendre. La perte n'est peut-être pas bien grande ; et en répondant aux assertions de certains députés de l'opposition qui ont pris la parole avant l'honorable député, il me sera certainement donné de répondre aux siennes.

M. l'Orateur, j'entends traiter cette question en aussi peu de mots que possible ; loin de me proposer de revenir sur les arguments que la gauche a ressassés à loisir, je me bornerai, autant que possible, à parler des parties du bill qui intéressent la population que je représente.

Le présent débat a déjà duré plusieurs semaines. En présentant son projet à la Chambre, le très honorable premier ministre prononça un discours éloquent, auquel le chef de l'opposition fut plusieurs jours sans répondre. Après s'être longtemps recueilli dans le silence, l'honorable député est venu nous offrir un contre-projet. Avant lui, ses partisans avaient combattu le projet du gouvernement sous prétexte que le nouveau chemin de fer n'était pas nécessaire, que personne n'en demandait la construction, que les régions qu'il devait traverser ne conviennent pas à la colonisation, et que l'exploitation de la ligne entre Moncton et Winnipeg par diverses compagnies possédant des droits communs de circulation était chose impracticable. Mais dès que le chef de l'opposition fut sorti de sa longue méditation pour présenter son contre-projet, ses partisans changèrent de ton. Et ce contre-projet, il faut bien le dire, porte l'empreinte d'un honorable gentleman du Manitoba qui nous a récemment honorés de sa visite. Je veux parler du premier ministre Roblin. Il est évident qu'il a aidé le chef de l'opposition à formuler sa politique, car celle-ci comporte l'achat ou l'établissement

de greniers et d'entrepôts pour les cultivateurs de l'ouest. De plus, je suis d'avis que cette politique est aussi un peu l'œuvre de quelque enfant terrible. Nous avons entendu parler d'un enfant terrible, mais il doit y en avoir un autre, puisque le projet du chef de l'opposition est surtout de nature à favoriser certaine compagnie à laquelle cet enfant terrible porte un grand intérêt. Comme la Chambre est saisie de ce projet, je le discuterai aussi brièvement que possible. Mais qu'on me permette tout d'abord de faire justice de certaines observations du député de Marquette (M. Roche), sans lesquelles je n'aurais certainement pas abusé de la bienveillance de la Chambre.

Chacun sait que la population de l'ouest désire la construction de ce chemin de fer. La gauche prétend que personne ne réclame l'établissement de la nouvelle ligne, mais personne n'ignore que nombre de partisans du gouvernement n'ont jamais manqué une seule occasion, depuis sept ans, de porter cette question devant la Chambre. Nous avons, en outre, signalé la situation désavantageuse où se trouvent nos colons, eux qui ne peuvent pas faire transporter rapidement leurs proluits aux marchés et sont odieusement pressurés par les compagnies de chemin de fer, qui sont virtuellement reines et maîtresses des transports danas cette partie-là du pays. La question fut encore soulevée l'année dernière, et je me souviens que nombre de députés de l'opposition, le chef de l'opposition et le député de Marquette entre autres, prirent part au débat auquel elle donna lieu. Voici, telles que consignées à la page 940 des "Débats" de 1902, les paroles que prononça à cette occasion mon honorable ami de Marquette :

Les récoltes devant aller en augmentant d'année en année, nous sommes tenus de demander de nouvelles améliorations. A l'heure actuelle, non seulement les élévateurs sont remplis aux différents ports des grands lacs, mais il en est de même de tous les élévateurs dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Tous les élévateurs, tous les entrepôts plats, tous les endroits où il est possible de mettre du grain sont remplis jusqu'au faîte. Mais il y a plus : à chaque petite gare, le long de la voie principale ou des embranchements, on peut voir des piles de sacs de blé qui sont là, exposés au mauvais temps, depuis deux mois passés.

Il y a déjà plus d'un an que l'honorable député prononçait ces paroles ; mais cela ne l'empêche pas de venir soutenir aujourd'hui que l'ouest n'a pas besoin de nouveaux moyens de transport. Voici maintenant ce que l'honorable représentant de Toronto-centre (M. Brock)—voir page 966 des "Débats" de 1902—a dit dans la même circonstaince :

L'honorable député qui a pris la parole avant moi (l'honorable M. Ross), évoquant les choses du passé, n'a pas dû prêter l'oreille à la voix de notre grand Nord-Ouest qui s'est fait entendre. Le gouvernement qui resterait sourd à cet appel se montrerait indigne de la confiance de la nation.

Plus loin, page 968, l'honorable député, traitant la question de savoir si le transport par eau suffit aux besoins du trafic, exprime l'opinion suivante:

Dans ce pays, les affaires ne chôment jamais. Nous ne pourrons pas voiturer le grain récolté au Nord-Ouest si le transport ne s'effectue qu'en été. Nous devons engager les corporations de chemin de fer et les grandes compagnies de factage à transporter le grain toute l'année durant—et ce n'est pas trop de l'année entière pour ce transport. Dans l'intérêt, non seulement des cultivateurs du Nord-Ouest, mais des grandes institutions financières qui fournissent les fonds nécessaires au roulage des céréales, le transport doit se faire sans interruption et non seulement pendant les quelques mois où la navigation des canaux est possible.

Voilà l'opinion émise par l'honorable député de Toronto-centre; et cependant, au moment où le gouvernement, se rendant à l'avis de mon honorable ami et à celui de certains de ses collègues de la gauche, présente un projet auquel nul ne trouve à redire, l'honorable député se déjuge pour plaire à ses amis politiques et vient soutenir qu'il ne faut pas appuyer le projet du gouvernement, mais utiliser plutôt nos voies navigables. Voici ce que dit à son tour l'honorable chef de l'opposition à la même occasion :

Lorsque le ministre nous présentera quelque bon projet destiné à augmenter nos moyens de transport—un projet qui nous donnera la certitude que le grain du Nord-Ouest sera transporté par des voies canadiennes jusqu'à des ports canadiens, pour être, de là, expédié en Europe—je lui accorderai tout mon appui, et je crois que la députation entière en fera autant.

Et cependant, on nous dit que personne ne demande la construction du chemin de fer projeté. Je vois sourire l'honorable chef de l'opposition. Cela ne lui sert à rien, car s'il voulait se donner la peine de lire les discours de ses partisans, il verrait qu'il nous ont à maintes reprises demandé de leur dire qui réclamait la construction de ce nouveau chemin. C'est le chef de l'opposition et ses partisans, c'est la nation tout entière qui l'a réclamée.

Traitant le sujet qui nous occupe en ce moment, l'honorable député de Marquette s'est permis certaines observations dont je veux faire justice en peu de mots. Il nous a cité comme exemple la politique de chemin de fer du gouvernement manitobain. A l'en croire, ce gouvernement aurait réussi à faire construire un chemin de fer moyennant une garantie de $8,000 par mille, tandis que le gouvernement fédéral accorde une garantie de $13,000 par mille à titre de subvention pour la section des prairies. Il a ajouté, il est vrai, que cette garantie fut portée un peu plus tard à $10,000 par mille, mais avec l'entente que les $2,000 additionnels par mille devaient être consacrés à l'acquisition de matériel roulant. Mais ce qu'il a omis de faire connaître à la Chambre et au pays, c'est que ce même chemin de fer avait déjà reçu du gouvernement fédéral,

sous le régime conservateur, une subvention de 6,400 acres par mille, sans compter une autre subvention d'environ $80,000 par année pour le transport des malles. Ainsi, tout juste compte tenu de la subvention en terres et de la subvention relative au transport des malles, cette compagnie avait déjà reçu au moins $30,000 par mille avant de recevoir les $2,000 additionnels par mille que lui a accordés le gouvernement manitobain. Il convient de noter aussi que ce chemin de fer était en exploitation depuis deux ans quand on lui a accordé cette nouvelle garantie de $2,000 par mille. L'honorable député cherche à justifier cette nouvelle aide en alléguant qu'elle devait servir à accroître le matériel roulant de la compagnie. Les gens de l'ouest savent ce qu'il faut entendre par cet " accroissement du matériel roulant ". Pendant la dernière campagne électorale, ce matériel a circulé dans les divers districts électoraux sous forme de dollars et de cents, et à l'heure qu'il est, on en a certainement changé une bonne partie en voitures destinées à promener le ministre des Travaux publics du Manitoba. Moins les députés manitobains de la gauche parleront de cette transaction, mieux ce sera pour eux.

L'honorable député a ajouté que le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) avait cité certaines déclarations de l'Association des producteurs de grain des Territoires du Nord-Ouest, et il nous a ensuite donné lecture d'une résolution votée à quelque réunion des producteurs de grain du Manitoba, et où l'on dénonçait le projet du gouvernement. Or, quoi y a-t-on dénoncé? L'aide aux chemins de fer, sous n'importe quelle forme de garantie des obligations. Il est néanmoins bien sûr qu'après que le gouvernement du Manitoba eût garanti les obligations de ce chemin de fer jusqu'à concurrence de $5,000,000 ou $6,000,000, les membres de l'Association des producteurs de grain se sont empressés d'aller déposer leur bulletin en faveur de M. Roblin. Mais au moment même où ce dernier est maintenu au pouvoir et où le gouvernement fédéral vient offrir de garantir les obligations du nouveau chemin de fer, vite ces braves gens votent une résolution dans le but évident de se rendre agréables aux amis des honorables députés de la gauche. Ces producteurs de grain du Manitoba semblent être sous l'empire de MM Roblin et Rogers. Ils paraissent s'être fait une simple provision de résolutions où ils puisent au besoin.

L'honorable député de Marquette a tenu le très honorable leader de la Chambre sur le gril pour avoir osé soulevé la question du privilège de transit. C'était là, a-t-il dit, une question fastidieuse. Voilà qui est bien vite dit ; mais sur quoi se base-t-il ? Il a prétendu—et j'ai ses paroles sous les yeux—qu'on peut prendre le train à Halifax pour se rendre directement jusqu'au littoral du Pacifique. J'ignore si, dans sa pensée, ce sont des voyageurs que nous sommes tenus de faire transporter en transit. En fait, nous exportons une grande quantité de bestiaux qu'il nous faut expédier en transit. Tant que nous n'aurons pas ce chemin de fer pénétrant dans l'ouest sans passer par le territoire américain, force nous sera d'expédier nos bestiaux en transit ou de les garder. Tout récemment, l'automne dernier, le Pacifique Canadien n'a pas pu suffire à transporter tous les bestiaux que nous avions à expédier. Les propriétaires de ranches furent contraints de conduire leurs animaux à trois cents milles, aux Etats-Unis, afin de pouvoir les faire transporter en transit jusqu'à un port de mer. Et malgré cela, ces gens firent une économie de $3 par tête de bétail. Voilà une nouvelle preuve de la nécessité d'un autre chemin de fer dans cette région.

En dépit de l'ère de prospérité que nous traversons, a encore dit l'honorable député de Marquette, l'Intercolonial ne donne pas de profits; et cependant le gouvernement se propose d'en diminuer la valeur, sinon de le rendre tout à fait inutile, en construisant une nouvelle ligne destinée à lui faire concurrence. Mais l'honorable député a-t-il pris connaissance du projet de son propre chef qui demande la construction d'un nouveau chemin de fer parallèle à l'Intercolonial et devant traverser la même région ? Si le chemin de fer que le gouvernement veut construire et que le Grand-Tronc-Pacifique exploitera doit nuire au trafic de l'Intercolonial, il me semble que celui dont l'honorable chef de l'opposition propose la construction devra avoir le même effet. On voit par là la force des arguments que l'honorable député de Marquette a fait valoir en cette Chambre.

Je ne crois pas qu'il soit besoin de chercher à démontrer la nécessité du nouveau chemin de fer. Voilà vingt-trois ans que les cultivateurs de l'ouest partagent pour ainsi dire leurs revenus avec la Compagnie du Pacifique. Les députés de la gauche n'ont pas manqué, en traitant cette question, de mentionner l'œuvre capitale du parti conservateur, de nous parler de ce chemin de fer qui, au dire de l'honorable député de Marquette, fut comme l'avant-coureur du progrès dans l'ouest. L'avant-coureur du progrès ! Mais, M. l'Orateur, la construction de ce chemin de fer n'a pas eu d'autre résultat que celui de tenir le Nord-Ouest en arrière pendant vingt-trois ans. J'affirme ici sans crainte d'être contredit que si, à l'époque où la Chambre a été saisie de ce projet, on avait suivi l'avis du parti libéral de construire ce chemin dans le nord des Territoires, c'est-à-dire précisément dans la région que doit traverser le Grand-Tronc-Pacifique la population des Territoires serait de deux ou de trois millions d'habitants au lieu de 300,000 qu'elle est aujourd'hui. Je ne crains pas la contradiction sur ce point. A l'époque où fut conclue la transaction dont ces messieurs de la gauche aiment tant à se vanter, le parti libéral était comme aujourd'hui bien au courant des besoins du pays ;

et si l'on avait suivi son avis, le Nord-Ouest serait dans une situation tout autre, et le besoin de ce nouveau chemin de fer ne se ferait pas si impérieusement sentir. Le parti libéral avait prévu tout ce qui est arrivé depuis, cela est établi par les résolutions qu'il présenta dans le temps. Je vais citer quelques-unes de ces résolutions, et je défie la gauche de prouver qu'elles ne répondaient pas aux besoins de l'époque et qu'il n'eût pas été sage de les voter. Voici une de ces résolutions présentées par le parti libéral à l'occasion du contrat du Pacifique Canadien ; elle porte que l'Exécutif devrait être autorisé à réglementer les tarifs de tous les chemins de fer, y compris celui du Pacifique Canadien. Cette résolution n'avait-elle pas sa raison d'être ? Se trouvera-t-il ici un seul député pour prétendre qu'il n'est pas à propos que nous puissions réglementer les tarifs des chemins de fer ? Eclairée par l'histoire, l'opposition osera-t-elle soutenir qu'il n'eût pas été avantageux pour les Territoires du Nord-Ouest, comme aussi pour le pays tout entier, que le parlement fût investi du pouvoir de réglementer les tarifs ? Je ne le crois pas ; je ne crois pas, du moins, qu'il se trouve ici un seul député de l'ouest capable de soutenir une telle prétention. Cette résolution fut présentée par M. Guthrie, le père, je crois, de notre honorable collègue de ce nom. La voici :

Que l'acte refondu des chemins de fer, de 1879, décrète que tout règlement fixant et réglant les tarifs imposables par une compagnie de chemin de fer, sera sujet à être revisé de temps à autre par l'Exécutif, après qu'il aura été approuvé ;

Que l'exercice, par l'Exécutif, du pouvoir d'abaisser les tarifs, sous l'autorité du dit acte est, par le contrat concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, limité à tel point, en ce qui concerne la compagnie, que les tarifs, lorsqu'ils seront réduits, ne devront pas donner un résultat moindre que dix pour cent, par année, de profit sur le capital réellement consacré à la construction du chemin de fer, et que le revenu net de la compagnie, provenant de toutes sources, ne devra pas être moindre que dix pour cent sur le capital ainsi dépensé ;

Que le dit contrat limite ainsi, en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, les pouvoirs accordés à l'exécutif dans le cas d'autres compagnies de chemin de fer, et confère un privilège extraordinaire à la compagnie dont la route doit être construite si largement aux dépens du public, et prive le public de la protection qui lui a été accordée dans le cas d'autres chemins de fer qui ne peuvent être construits qu'au moyen de capitaux privés ;

Que l'Exécutive devrait avoir, en ce qui concerne le chemin de fer Canadien du Pacifique, le même pouvoir imprescriptible qui lui est conféré, dans le cas d'autres chemins de fer, de reviser de temps à autre tout tarif de péage, suivant que peut l'exiger l'intérêt public ; et que, pour ces considérations, le contrat est inacceptable.

Cette résolution n'était-elle pas opportune, et n'aurait-on pas dû l'agréer dans le temps? Qui donc oserait soutenir aujourd'hui qu'il était sage alors de soustraire la Compagnie du Pacifique aux dispositions de l'Acte des chemins de fer pour lui permettre de constituer un monopole en cette partie lointaine du pays, pour lui permettre de pressurer les colons sans que ceux-ci pussent obtenir quelque soulagement de l'Etat ? Nul député de la gauche n'oserait prétendre que cette résolution n'était pas sagement conçue, et que si le gouvernement d'alors avait eu le bon sens de l'agréer, cela n'eût pas été de nature à favoriser les intérêts du pays en général, et plus particulièrement ceux des Territoires du Nord-Ouest. Voici une autre résolution concernant le contrat du Pacifique Canadien ; on s'y attaque aux stipulations qui autorisent l'établissement du monopole. J'ignore s'il se trouvera dans les rangs de l'opposition quelque député pour soutenir qu'il était sage d'ériger ainsi la Compagnie du Pacifique en monopole et de l'exempter de taxes pendant vingt ans. Le chef de l'opposition n'a-t-il pas lui-même fortement conseillé, il y a un an ou deux, l'achat du Pacifique Canadien ? Il comprit enfin que cette exemption de taxes pesait lourdement sur les colons ; c'est pourquoi il demanda l'achat de ce chemin de fer. Eh bien, si ses successeurs avaient accepté les résolutions du parti libéral, s'ils avaient eu le bon esprit de le faire, le gouvernement n'eût pas été à la peine d'acheter le chemin, et les colons du Nord-Ouest auraient été exempts de vingt années de souffrances. Voici la résolution de M. Mills :

Qu'en même temps que le contrat concernant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique donne à la compagnie le droit perpétuel et absolu de construire des embranchements à partir d'aucun point ou d'aucuns points le long de sa ligne, jusqu'à un point ou des points quelconques dans les limites des territoires fédéraux, et concède gratuitement à la compagnie toutes terres de l'Etat qui seront requises pour les fins de tels embranchements, il pourvoit à ce que, pendant vingt ans, la construction d'aucune ligne de chemin de fer ne soit autorisée par le parlement du Canada——

Je m'abstiendrai de lire toute la résolution, mais je dirai qu'aujourd'hui même les deux partis politiques pourraient encore l'agréer, tant elle est sagement inspirée.

Voici une autre résolution où l'on s'élève contre le fait que les terres étaient exemptes de taxes. Lorsqu'on demanda à la Chambre de ratifier le contrat, le gouvernement et l'opposition croyaient que cette exemption de taxes ne devait pas durer plus de vingt ans. Mais que voit-on aujourd'hui ? La population de l'ouest ne peut pas espérer voir redresser ses griefs avant des années ; la Compagnie du Pacifique soutient que le mot " concession ", qui se trouve dans le contrat, comporte la délivrance de lettres patentes ; or, ces lettres patentes, le gouvernement conservateur ne les a jamais délivrées, bien qu'il ait eu dix-huit années de pouvoir pour le faire. Je me demande s'il ne savait pas qu'en agissant ainsi il prolon-

gerait cette exemption, car tel a été, en définitive, l'effet de sa négligence. Je crains donc qu'il ne nous faille souffrir encore vingt ans, à moins que dans l'intervalle, les terres ne changent de propriétaires. La résolution de M. Trow était conçue en ces termes :

Que le contrat concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique exempte vingt-cinq millions d'acres de terres choisies à donner à la compagnie, de toutes taxes fédérales, provinciales et municipales——

Pensez donc ! on les exemptait des taxes fédérales, provinciales et municipales.

—tant qu'elles ne seront ni vendues ni occupées, pendant les vingt ans——

C'est quarante ans qu'il faut dire maintenant. On s'aperçoit aujourd'hui que, grâce à la sottise de l'ancien gouvernement, ou à quelque motif dont il a pu s'inspirer, cette exemption de taxes durera quarante ans au lieu de vingt.

—qui suivront la concession faite par la Couronne ; que cette exemption est injuste et imposera un fardeau immérité aux colons fixés sur les sections avoisinantes, et qui seront obligés de faire des améliorations et des dépenses, augmentant ainsi la valeur des terres de la compagnie sans retirer leur part équitable du coût de ces améliorations et de leurs autres dépenses ; que cette exemption, en libérant la compagnie du fardeau des impôts, engagera la compagnie à ne pas vendre ses terres aussitôt qu'elle pourrait le faire, et lui permettra de les garder, sans aucune charge, jusqu'à ce qu'elles aient augmenté en valeur, grâce aux travaux des colons voisins ; et que, pour ces considérations, ledit contrat est inacceptable.

Où est-il le député conservateur qui me dira que cette résolution n'avait pas de raison d'être, qu'on n'aurait pas dû l'agréer, qu'elle n'était pas sagement conçue et que, pour avoir été présentée il y a vingt ans passés, elle n'est pas encore conforme aux conceptions les plus modernes ? Je ne crois pas qu'un seul membre de l'opposition ose prétendre aujourd'hui qu'il n'eût pas été sage d'accepter cette résolution qui tendait à soulager les colons de ce fardeau, car cette exemption constitue un lourd fardeau que les colons de l'ouest sont tenus de supporter pendant quarante ans. Il est injuste, à mon sens, de les contraindre à contribuer par leur travail à l'augmentation de la valeur des terres avoisinantes, et de permettre à la compagnie de détenir ces terres jusqu'à ce qu'elles aient atteint une valeur de $6, de $7 ou de $8 l'acre ; et je voudrais bien connaître le député qui après avoir pris connaissance de cette résolution osera prétendre que l'ancien gouvernement n'aurait pas dû l'agréer.

Voici une autre résolution où l'on proteste contre l'exemption de réglementation des tarifs par le gouvernement, tant que les recettes nettes de la compagnie n'auront pas excédé dix pour cent du capital. Je ne crois pas que personne prétende qu'on n'aurait pas dû l'agréer, ou qu'elle manquait d'à propos. Cette résolution, présentée par M. Ross, alors représentant du comté de Middlesex, se lit comme suit :

Que le contrat concernant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique stipule que le parlement n'aura pas le pouvoir d'intervenir dans les prix de transport fixés par la compagnie, à moins qu'ils ne couvrent d'abord les frais d'exploitation de la ligne entière, y compris les sections de la Colombie Anglaise, et du lac Supérieur, lesquels frais d'exploitation comprennent tous les frais d'entretien du chemin de fer et des stations, bâtiments, ateliers et dépendances s'y rattachant, ainsi que du matériel roulant et autres effets et outillages employés dans son exploitation, et aussi le service de traction, les loyers, charges ou intérêts sur les terres qui n'auront pas été payées, toutes les dépenses relatives à l'exploitation du chemin de fer et son trafic, y compris les fournitures en magasin et les articles de consommation, et aussi les cotisations, taxes, assurances et indemnités à payer pour les accidents ou pertes, aussi tous les salaires et gages des personnes employées dans et pour l'exploitation du chemin de fer et du trafic——

Ecoutez bien ceci. Grâce à la phraséologie du contrat, l'exemption se trouve accordée à perpétuité. La multiplicité de ces charges empêche toute intervention, puisqu'une commission ne pourra abaisser les tarifs que lorsque toutes les dépenses prévues au contrat auront été couvertes.

—et tous les frais de bureau et d'administration, y compris le traitement des directeurs——

Voici encore autre chose.

—les frais d'agence, de justice et autres du même genre, et qu'ils ne donnent ensuite aucun profit d'au moins dix pour cent sur le capital consacré à la construction du chemin de fer, lequel capital comprend la subvention en argent et les produits de la vente des terres publiques.

Quand donc nous délivrera-t-on de cette clause des dix pour cent ? L'unique moyen d'y arriver, c'est de construire un nouveau chemin de fer dont les tarifs seront réglementés par l'Etat, et qui contraindra ainsi le Pacifique Canadien à abaisser les siens. Voilà une résolution conçue dans l'intérêt du public, une résolution que le gouvernement conservateur d'alors eût dû agréer.

Le parti libéral prévoyant, il y a vingt ans, qu'il serait bon de reconnaître aux autres chemins de fer le droit de faire circuler leurs trains sur la nouvelle voie qu'on était en train de construire à même les deniers publics, présenta une résolution à ce propos. Si on l'avait adoptée, le besoin du nouveau chemin de fer ne se ferait pas aussi fortement sentir. Nul membre de l'opposition n'oserait prétendre aujourd'hui qu'il n'eût pas été bon de voter cette résolution, car si certains députés de la gauche se sont opposés à ce que le droit de circulation fût accordé, sous prétexte qu'il n'est pas possible de l'exercer, leur chef est d'un avis absolument contraire.

J'aimerais savoir s'il se trouve dans les rangs de la gauche quelques députés, ou du moins quelque représentant de l'ouest qui

dira que cette autre résolution n'était pas excellente et qu'on a bien fait de ne pas l'agréer à l'époque où elle fut présentée. Cette résolution est la dénonciation de l'exemption de taxes à perpétuité du chemin de fer et de toutes ses gares, des emplacements de gares, de ses ateliers, bâtiments, cours et autres propriétés, etc. Où est le député qui n'appuierait pas aujourd'hui une telle résolution ? Il y a vingt-trois ans, le parti libéral prévoyait déjà que cette exemption aurait des effets désastreux ; c'est pourquoi il proposa cette résolution, mais mus par l'esprit de parti, les prédécesseurs de nos honorables amis de la gauche furent unanimes à mettre des entraves au développement de la population de l'ouest. Cette résolution fut présentée par l'honorable représentant de Norfolk-nord (M. Charlton), par celui même qui a été le premier à prendre la parole sur la résolution que nous sommes à discuter ; cet honorable député possédait déjà, il y a vingt ans passés, le sens des affaires publiques à un degré que n'ont pas encore atteint les membres de l'opposition. Cette résolution était conçue dans les termes suivants :

Que le contrat concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique exempte à perpétuité le chemin de fer et toutes les gares et les emplacements ds gares, ateliers, bâtiments, cours et autres propriétés, matériel roulant et accessoires nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin, ainsi que le fonds social de la compagnie, de toutes taxes imposables par le gouvernement fédéral, ou par toute province qui pourra être constituée à l'avenir, ou par toute corporation municipale en faisant partie ;

Que ces propriétés seront, en réalité, un don fait à la compagnie aux dépens du public, et que l'exemption de ces propriétés de toute imposition est injustifiable, crée indirectement une taxe injuste, et donne à la compagnie un avantage immérité sur d'autres compagnies de chemin de fer de nature à empêcher la construction de lignes rivales ; et que, pour ces considérations, le contrat est inacceptable.

En d'autres termes, grâce à cette loi stupide, le gouvernement a fait don à la compagnie du chemin et du matériel roulant qu'il a ensuite exempté de taxe à perpétuité. C'est contre cela que les libéraux se sont élevés il y a vingt-trois ans, et je voudrais bien connaître le député de la gauche qui osera prétendre qu'ils n'ont pas eu raison de le faire. Le député de l'ouest qui soutiendrait une telle prétention serait incapable de se faire réélire. On conviendra donc avec moi que cette résolution était bien inspirée et que le gouvernement d'alors aurait dû l'agréer. En commettant la sottise de ne pas accepter cette résolution et les autres, le gouvernement conservateur a condamner le pays tout entier au malaise ; c'est pourquoi tous ceux qui ont pris connaissance de ces résolutions doivent en venir à la conclusion que les libéraux sont plus que leurs adversaires en mesure de connaître les besoins du pays, et dignes d'être chargés de l'administration de la chose publique. En refusant, il y a vingt ans passés, d'accepter cette proposition, les conservateurs mirent des entraves à la population de l'ouest ; ces entraves, voilà sept ans que nous supplions la Chambre de nous en délivrer. On n'y parviendra qu'en construisant un autre chemin de fer partant des bords de l'Atlantique pour aboutir au littoral du Pacifique.

J'ai déjà fait observer que le transport de nos produits nous coûte deux ou trois fois plus cher qu'il ne coûte à la population de l'est. L'immigration se dirige maintenant vers l'ouest, et les membres de la gauche cherchent à s'en attribuer le mérite, prétendant que c'est grâce à la politique du parti conservateur que l'immigration est devenue si considérable. Rien que ça ! Pendant les dix-huit années qui ont précédé 1896, l'ouest a pour ainsi dire connu la misère : les gens qui y venaient s'empressaient de se sauver par le premier train ; si bien que les chefs du parti conservateur, alors au pouvoir, jugèrent nécessaire de venir se rendre compte par eux-mêmes de l'état de choses. L'honorable M. Foster, alors ministre des Finances, jeta un coup d'œil sur la prairie et conseilla aux gens de se livrer à la culture mixte ; le ministre des Travaux publics, l'honorable M. Angers se rendit dans la Colombie Anglaise et prescrivit aux mineurs la culture mixte comme étant la meilleure panacée pour tous leurs maux, oubliant que ces gens ne cultivent ni pommes de terre ni concombres ni carottes, qu'ils ne font pas la moindre culture. Voici maintenant que ces messieurs s'attribuent le mérite de la prospérité qui règne aujourd'hui là-bas.

Le député de Marquette (M. Roche), nous a fait voir, dans une éloquente péroraison, les peaux rouges et les bisons errant autrefois dans les prairies de l'ouest. Si ces messieurs étaient demeurés au pouvoir encore sept ans, les peaux rouges seraient redevenus maître des plaines, et les autres colons auraient péri d'inanition. Ces messieurs ont bien mauvaise grâce de prétendre qu'ils ont contribué à créer l'état de prospérité dont jouit aujourd'hui le pays. Ils n'y ont pas eu plus de part qu'ils n'en ont pris à la création de l'univers. J'ai dit, il y a quelques instants, que nous faisions notre exploitation agricole à part égale avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je vais dire comment cela se fait. J'ai sous les yeux un état comparatif des taxes de transport acquittées par les populations des anciennes provinces du Canada et par celles de l'ouest du lac Supérieur. En outre, comme il se déverse dans notre pays une forte immigration des Etats-Unis, surtout de l'Etat de l'Iowa, j'ai étudié les tarifs en vigueur dans cet Etat ; car les immigrants qui nous viennent de cette contrée, comparant les prix de transport qu'ils acquittaient là-bas avec ceux en vigueur ici, sentiront combien il est injuste d'acquitter de ce côté-ci de la frontière internationale,

des prix deux fois plus élevés que de l'autre côté de la ligne. Voici cet état :

Etat comparatif des prix de transport, fixés par la commission des tarifs, dans l'Etat de l'Iowa, et de ceux établis par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, division de l'ouest, indiquant le relèvenent du tarif canadien, relativement à celui des Etats-Unis :

Iowa. 1er classe.		C.P.R., Division de l'ouest.		
Milles.	Prix.	Milles.	Prix.	Ecart.
30	16	30	27	11
50	20	50	35	15
100	24	100	54	30
200	40	200	80	40
450	63	400	1.33	70

Prétend-on qu'il soit possible d'attirer les immigrants au pays lorsqu'existe un tel écart dans les prix de transport ? C'est un exemple entre mille que je viens de citer. Ces immigrants viennent d'un pays où il existe des commissions qui réglementent les tarifs des chemins de fer, et lorsqu'ils arrivent au Canada, où il n'existe pas de règlementation de tarifs et cela grâce aux politiciens qui étaient au pouvoir il y a 20 ans, ces immigrants s'écrient : Si l'on ne fait rien pour nous aracher à l'étreinte du monopole, nous ne demeurerons pas au pays. Le chef de l'opposition veut acheter le Canala-Atlantique. Nos populations n'ont pas de griefs à formuler contre cette compagnie. Elle rend de véritables services au pays, et quand même le gouvernement l'achèterait, elle ne nous donnerait pas de prix de transport moins élevés. C'est de l'argent jeté à la mer que d'acheter ce chemin de fer.

Voici le tarif de cette compagnie pour les marchandises de première classe : 56 milles, 26 cents ; 102 milles, 34 cents ; 200 milles, 46 cents ; 363 milles, 46 cents. Etablissons la comparaison entre ce tarif et celui de la division ouest du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pour les marchandises de première classe, voici le tarif de cette dernière compagnie, division de l'ouest : pour 30 milles, 27 cents, tandis que le Canada-Atlantique transporte les marchandises à 56 milles pour 26 cents ; pour 50 milles, 35 cents, tandis que le Canada-Atlantique transporte les marchandises à 102 milles pour 34 cents ; pour 250 milles, 92 cents, tandis que le Canada-Atlantique effectue ces transports à 363 milles pour 46 cents ; et enfin, le chemin de fer Canadien du Pacifique pour 451 milles exige $1.33. Pour la série de première classe la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique exige $3.85 le cent pour environ 2,000 milles, et si l'on tient compte de la longueur du parcours, cela revient à $2 le cent pour 1,000 milles. L'Intercolonial, d'après le rapport du ministère des Chemins de fer, transporte les marchandises de première classe à une distance de 1,000 milles pour 80 cents ; tandis que de Chicago à New-York, sur un parcours d'environ 1,000 milles, le prix est de 75 cents par cent ; et en dépit de tous ces faits, ces messieurs de la gauche prétendent que l'ouest n'est pas en lieu de se plaindre. Le tarif pour le transport des grains sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, de Winnipeg à Port-Arthur, sur un parcours de 431 milles, est de 7¾ cents le boisseau. Le prix de transport était de plus de 8 cents le boisseau, mais il a subi une réduction. Sur le "New York Central", de Buffalo à New-York, sur un parcours de 440 milles, le prix de transport est en moyenne de 4½ cents le boisseau, soit la moitié du prix exigé par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. De Prince-Albert, ma résidence, à Fort-William, sur un parcours de 1,000 milles, nous payons 20 cents le boisseau, et cependant ces messieurs nous disent qu'il est impossible de faire transporter le grain au littoral sur cette nouvelle ligne pour moins de 17 cents le boisseau. Eh bien ! si cette ligne peut faire le transport du grain pour 17 cents le boisseau, elle rendra un grand service aux populations de l'Alberta. Les gens passeraient la nuit debout, à faire des feux de joie, tant ils seraient heureux.

Je tiens à faire observer à ces messieurs de la gauche que nous ne voulons pas seulement la construction de ce nouveau réseau, pour le transport de céréales, mais encore à titre de grande route reliant les anciennes provinces de l'est aux territoires de l'ouest. La Compagnie du Grand Tronc possède un véritable réseau de voie ferrée qui couvre de ses mailles tout le territoire de Québec et de l'Ontario ; et quand le Grand-Tronc-Pacifique sera construit, il mettra en communication tous les centres industriels et commerciaux de l'est avec les populations de l'ouest. Dans l'hypothèse où le gouvernement achèterait le Canada-Atlantique et qu'il exécuterait le projet du chef de l'opposition, qu'en résulterait-il ? Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc récolteraient les marchandises sur le parcours de leurs lignes dans les anciennes provinces et les transporteraient sur leurs propres réseaux, qui n'ont pas de raccordement avec l'ouest. Ce serait chose intolérable. Il n'y a qu'une compagnie qui puisse construire cette voie ferrée vers l'ouest, et en faire une entreprise qui rémunère les capitaux engagés : c'est le Grand Tronc. Cette compagnie est en relation avec toutes les industries des anciennes provinces, et elle opèrera un rapprochement entre les populations de l'ouest et celles de l'est. Qu'arriverait-il si nous ne construisions pas immédiatement cette ligne ? C'est que le Grand-Tronc-Pacifique, ou quelque autre compagnie, construirait une ligne vers Chicago, et tout le commerce de l'ouest s'écoulerait par des voies américaines, et cela à notre grand détriment. L'année dernière, le revenu des populations de l'ouest a atteint le chiffre de $50,000,000, et la plus grande partie de cette somme a été consacrée à des achats d'articles fabriqués dans l'est, et ce sont les artisans canadiens qui en ont bénéficié. Est-il légitime de prétendre que tout ce commerce de l'ouest doive se diriger au delà de la fron-

M. DAVIS.

tière nationale ? En pareilles circonstances, les industries de l'ouest chômeraient, et ce serait un désastre national. L'heure est venue de construire cette ligne transcontinentale, et s'il y a un reproche à adresser au gouvernement, c'est qu'il a trop temporisé. Je parle en connaissance de cause, car j'ai eu moi-même à me plaindre de l'élévation des prix de transport, au cours de l'exploitation que j'avais entreprise dans l'ouest. J'ai versé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique des milliers de dollars, dont la moitié, au moins, devrait être déposée dans les banques à mon crédit, si cette tarification était légitime et si l'on tenait compte du fait que le peuple canadien a construit le chemin de fer Canadien du Pacifique et qu'il a fourni le matériel roulant et créé une foule de millionnaires qui courent par le monde, distribuant leurs millions à diverses institutions. Veut-on que je cite un exemple qui fera voir combien nous avons lieu de nous plaindre de l'élévation des prix de transport ? C'est déjà de l'histoire ancienne, mais il est utile de le répéter. Un jour j'achetai un chargement de wagon de 190 barils de pommes à Seaforth, Ont., et je les expédial chez moi. Dans ma candeur, je m'imaginai que j'aurais à payer $150 pour le transport et j'estimai mes profits sur le pied de ce prix, mais lorsque je demandai à l'agent de la gare du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Prince-Albert, quel était le coût du transport, le rouge lui monta au front, car il était un peu plus modeste que les directeurs de cette compagnie, et il me dit que le coût du transport se montait à $518.

Mes profits se dissipèrent en fumée et allèrent grossir les dividendes de 6 pour 100 que la compagnie paie sur des titres majorés. Et l'on vient nous dire que les populations du Nord-Ouest ne sont pas en lieu de formuler de griefs à cet égard. Qu'un politicien de l'est émette pareille prétention, passe encore; mais qu'un député représentant un comté de l'ouest affirme pareille chose, voilà qui dépasse les bornes de mon entendement. Mais ! M. l'Orateur, le gouvernement actuel du Manitoba, ne serait jamais monté au pouvoir, s'il n'y eût été porté par cette vague de ressentiment populaire à l'endroit de la Compagnie du Pacifique. Il y a quatre ans, le bruit se répandit que M. Greenway avait conclu une convention avec cette compagnie pour la construction d'embranchements et qu'il avait refusé de prêter son concours au Northern Pacific. Cette rumeur scella le sort de M. Greenway, dont le cabinet fut balayé du pouvoir. Le cabinet Roblin arriva au pouvoir au Manitoba, précisément en raison de ce sentiment populaire. Il promit de délivrer la province du monopole de cette compagnie, mais au peuple qui demandait du pain le gouvernement a donné des pierres. Parce que le gouvernement est porteur de nombre d'obligations, il prétend être le maître; mais il n'a pas plus de maîtrise que j'en ai.

Tous ces chemins de fer seront soumis à l'autorité de la commission des chemins de fer. Mais, s'écrie le député de Marquette (M. Roche), le gouvernement garantit $13,000 par mille, sans se réserver la haute main, tandis que nous avons donné nos garanties et conservé la maîtrise! Quelle maîtrise la province possède-t-elle ? une maîtrise identique à celle que nous exercerons sur ce chemin de fer, quand il sera construit et semblable à celle du chemin de fer Canadien du Nord: la réglementation des tarifs par le gouvernement, par l'entremise de la commission des chemins de fer lorsqu'elle sera nommée, voilà le véritable mode de réglementation des tarifs, et non pas un simple arrêté du conseil adopté deux jours avant les élections. Le gouvernement du Manitoba avait promis de réduire de 2 cents le prix du transport du blé. C'était avant les élections qu'il faisait cette promesse, mais elle ne s'est pas encore réalisée. Quand bien même il réduirait de 2 cents le prix du transport du blé, c'est toujours le peuple qui en payera la façon. Les députés de la gauche nous disent que le chemin de fer Canadien du Nord est une ligne directe de concurrence. C'est un excellent chemin de fer, qui aidera à développer un des plus beaux territoires du pays et rendra de véritables services. Mais il n'est en exploitation que six mois de l'année. Il n'atteindra que le lac Supérieur. Il n'a pas de raccordements et il ne peut se procurer des marchandises que sur sa propre ligne. Ce chemin de fer ne peut tout au plus transporter le blé au lac Supérieur que pendant six mois de l'année et en rapporter quelques marchandises à Winnipeg. Si le chemin de fer Canadien du Nord tient à développer davantage son trafic, il lui faudra effectuer des raccordements avec le Grand Tronc ou le chemin de fer Canadien du Pacifique dans les provinces de l'est afin de se procurer du trafic. Comme ligne concurrente c'est une quantité tout à fait négligeable.

Les députés de la gauche prétendent qu'il y a insuffisance de trafic pour cette partie du chemin de fer qui passe au nord du lac Supérieur et que le chef de l'opposition veut acheter. En pareilles circonstances, comment se fait-il que la compagnie exploite ce chaînon et d'autres parties de sa voie ferrée et qu'elle paie des dividendes de 6 pour 100 sur un capital-actions majoré de moitié ? Au moins la moitié des chemins de fer des Etats-Unis ne paient absolument aucun dividende sur leur capital-actions. Voici un tronçon de chemin de fer qui, dit-on, ne rémunère pas les capitaux engagés et cependant la compagnie paie 6 pour 100 de dividende. Il y a là quelque chose de louche. Les populations de l'est savent à quoi s'en tenir à ce sujet. Ce sont elles qui paient les pots cassés. Le seul moyen de se débarrasser du monopole greffé sur le pays par ces messieurs de la gauche, alors qu'ils administraient les affaires du Canada, c'est

de faire construire un nouveau chemin de fer transcontinental, de l'Atlantique au Pacifique et d'attribuer au gouvernement la réglementation des tarifs. Législativement on ne saurait forcer la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à abaisser son tarif, mais on peut le faire par voie de concurrence. Les députés de la gauche nous disent que cette concurrence des chemins de fer n'existe pas. Le chef de l'opposition faisant allusion au discours du ministre de l'Intérieur a essayé de prouver qu'il n'existe pas de concurrence entre les chemins de fer, et à l'appui de son assertion il a cité le tarif élevé qui est en vigueur entre Kansas City et Chicago. Je vais montrer pas le rapport de "l'Interstate Commerce Commission" que le chef de l'opposition fait erreur. Je cite le rapport de 1901:

L'été dernier, le tarif fixé et publié, de Kansas City à Chicago a été de 12 cents par cent livres, mais le prix réel du transport du blé est descendu jusqu'à 5 cents.

Voilà qui prouve que tandis que le prix de transport fixé et publié était de 12 cents par cent livres, le prix réellement payé par les expéditeurs de blé était de 5 cents par cent livres et voilà le résultat de la concurrence.

J'aborde maintenant une question que l'exministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) soulève à temps et à contre-temps, de concert avec les membres de la gauche, au sujet des canaux. On dit que les canaux réglementent le trafic. Je tiens à citer le rapport de "l'Interstate Commerce Commission" de 1900, qui prouve que le Canal Erié entre Buffalo et New-York, ne réglemente pas le trafic, mais que c'est la concurrence entre chemins de fer qui le fait. Je cite :

Il semble généralement compris que le canal, de Buffalo à New-York, bien qu'il ne transporte qu'un volume relativement faible des grains, détermine le prix auquel les chemins de fer doivent transporter le reste des céréales ; mais M. Harriott est d'un avis contraire. Il prétend que le canal n'est pas actuellement un facteur, soit pour le transport des marchandises soit pour la fixation des prix de transport ; que lorsque les lignes de chemins de fer relèvent leurs prix, le canal suit leur exemple ; que le principal facteur est la concurrence entre les lignes de chemin de fer, et que si l'on pouvait éliminer cette concurrence, le relèvement des prix ne serait limité que par les conditions du marché domestique et des marchés extérieurs.

Ainsi, cette commission composée d'hommes parfaitement renseignés affirme que le canal Erié n'est plus un facteur dans la réglementation des prix de transport, mais que ce sont les chemins de fer qui influencent ces prix. Quant aux prix de transport dans l'ouest, nous espérons que ce chemin de fer, quand il sera construit, les réglementera.

Nous espérons que ce chemin de fer passera par une contrée se prêtant bien à la colonisation, en dépit des affirmations des députés de la gauche. A les entendre, il n'y a que des rochers et de l'eau dans ce pays.

M. DAVIS.

Sur quoi appuient-ils cette affirmation ? Le gouvernement a répondu en citant les rapports d'arpenteurs, d'explorateurs, d'ingénieurs, et de ministres du culte qui ont visité ce pays et qui n'avaient rien à gagner en publiant des rapports optimistes sur ce pays. A ces témoignages, que peuvent opposer ces messieurs de la gauche ? Rien que leurs propres affirmations. Eh bien, M. l'Orateur, que valent leurs affirmations ? Les voici en présence de leurs électeurs : ils affirment que ce pays est impropre à la colonisation, qu'on n'y rencontre que des rochers et de l'eau. Mais, s'écrient les électeurs : le gouvernement, s'appuyant sur les rapports des explorateurs, et des ingénieurs affirme que c'est un pays propre à la colonisation ! Ces messieurs de répondre : mais nous affirmons le contraire, il n'y a que des rochers. Les électeurs de reprendre : vous n'êtes point infaillibles ; vos affirmations passées le prouvent. Lorsque M. Fielding déposa son premier exposé budgétaire, vous vous exclamiez que le pays s'en allait à la ruine, que les fabriques allaient chômer, et que les populations allaient périr d'inanition ! Voilà six ou sept ans maintenant que le gouvernement est au pouvoir et les fabriques sont en pleine exploitation et le peuple est prospère. Nous n'acceptons vos déclarations que sous bénéfice d'inventaire. Mais, s'écrient-ils, aujourd'hui nous avons raison. Et les électeurs de répondre : que n'avez-vous pas dit du chemin de fer du Teslin au Yukon ? Vous prétendiez que les terres que le gouvernement concédait aux entrepreneurs pour la construction de ce chemin de fer valaient des centaines de millions de dollars; tandis qu'aujourd'hui personne n'en voudrait donner mille dollars. Nous ne pouvons donc ajouter foi à vos paroles, sans des preuves positives. Quelle audace de la part de ces messieurs de croire que les électeurs iront accepter leurs paroles, après s'être si souvent trompés ! Quand ils se présenteront devant le peuple, celuici leur demandera des preuves de leurs affirmations, et s'ils croient pouvoir en imposer impunément au corps électoral, ils se trompent étrangement.

J'aborde maintenant le projet du chef de l'opposition. S'il neus eût soumis plus tôt ce projet, combien de harangues, combien de débats inutiles il nous aurait épargnés ! Ces messieurs nous on parlé des heures durant, pour prouver que les droits de parcours sont inutiles. Nous allons gaspiller des centaines de millions de dollars, s'écrient-ils. Peu après le chef de l'opposition après avoir consulté ses amis, nous a présenté un projet entraînant une dépense de $300,000,000, et en exposant ce projet il s'est écrié que l'argent lui était chose indifférente, et que s'il montait au pouvoir, on verrait bien qu'il ne lésinerait point. S'il nous eût proposé ce projet un peu plus tôt, quel service il aurait rendu à quelques-uns de ses amis ! Quels flots de paroles il eût arrêtés ! Voici ce qui me frappe au sujet de ces deux

propositions : c'est que lorsque le premier ministre nous a exposé son projet, il nous a donné toutes les explications voulues. Le ministre des Finances nous a fait un exposé clair et convaincant, au sujet de l'aspect financier de la question. Deux semaines durant, les députés de l'opposition ont dirigé leurs attaques contre ce projet et soulevé toutes les objections possibles. Quand le chef de l'opposition soumit à la Chambre son projet à titre d'alternative, nous étions en lieu de croire que ses collègues nous donneraient à ce sujet tous les éclaircissements voulus. Mais non ; ils s'en sont bien gardés ; ils n'ont pas même touché à la question ; personne ne s'est extasié sur les avantages de ce projet. N'avons-nous pas le droit d'étudier la proposition du chef de la gauche, avec tout autant de liberté que les députés de l'opposition ? S'ils voulaient bien nous expliquer les avantages de ce projet, peut-être nous convaincraient-ils. Qu'ils nous disent combien il coûtera ; quels avantages le pays en retirera et en quoi il l'emporte sur le projet du gouvernement. Mais, ils s'en gardent bien ; ils se contentent de répéter le même refrain au sujet des dépenses énormes qu'entraînera ce projet et sur le peu de fertilité de cette contrée. Quant à leur propore projet, ils ont bien soin de n'y pas toucher. Et cependant, quel beau projet ! Quel monument qui éternisera la mémoire du chef de l'opposition et de ses inspirateurs !

Ces messieurs veulent construire une autre ligne à travers le Nouveau-Brunswick, parallèle au chemin de fer Intercolonial et qui coûtera près de $10,000,000. Ensuite ils construiront un chaînon, de Montréal au Coteau, au coût de $1,200,000, puis ils veulent acheter le Canada Atlantique. Mais, je le demande, à quoi bon acheter le Canada Atlantique ? Est-ce que ce chemin de fer ne fait pas œuvre utile en ce moment ? Est-ce qu'il ne fait pas l'impossible pour répondre aux besoins de la situation ? Ne transporte-t-il pas vers les ports canadiens non seulement les marchandises de notre propre pays mais en outre celles des Etats-Unis ? Ces messieurs prétendent-ils que le gouvernement pourrait exploiter ce chemin de fer et faire le transport des marchandises sur cette ligne à des prix inférieurs à ceux en vigueur ? L'achat de ce chemin de fer contribuerait-il au développement de nouveaux territoires ? Non.

Alors, pourquoi ce gaspillage de $18,000,000 pour l'achat du Canada Atlantique ? Le beau projet en vérité. J'ai sous les yeux une carte qui a été publiée dans le " Star " de Montréal, et je voudrais que tous les électeurs de ce pays puissent voir cet échantillon de l'habileté de ces hommes d'Etat. Ce serait l'argument le plus convainquant de la folie de ce projet. Ils veulent construire un chemin de fer de Depot-Harbour à Sudbury. Ce pays leur est inconnu et cependant ils veulent y construire un chemin de fer Puis ce chemin de fer au nord du lac Supérieur que le chef de l'opposition veut acheter est aussi tortueux que faire se peut ; il suit toute sorte de méandres, et souvent après avoir voyagé sept milles, on se retrouve à deux cents verges du point de départ. Voilà le chemin de fer qu'ils veulent acheter. Je ne blâme pas la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de l'avoir ainsi construit. Je ne blâme pas les ingénieurs d'avoir fait ce tracé, parce qu'il leur fallait utiliser les voies navigables, afin d'obtenir des matériaux pour la construction du chemin de fer. Ce chemin de fer suit les rives du lac avec des courbes tortueuses et de fortes pentes et il n'est d'aucune utilité comme chemin de fer commercial, et voilà pourquoi on voudrait s'en débarrasser. Nous avons construit ce chemin à nos propres frais, nous l'avons transféré à la Compagnie du Pacifique, et voilà maintenant que cette compagnie veut nous le revendre, tout comme elle nous a revendu les terres que nous lui avions accordées. Si ce chemin de fer est si excellent, qu'elle le garde. Je le demande à ces messieurs qui ne cessent de faire profession de patriotisme. Ce chemin de fer sera-t-il le seul moyen de raccordement entre l'est et l'ouest, durant le prochain quart de siècle ? Qu'arrivera-t-il si malheuresement il surgissait quelques troubles entre le Canada et les Etats-Unis ? En un clin d'œil nos voisins pourraient faire le trajet en steamers et enlever les rails de ce chemin de fer. L'ouest tomberait aux mains des Etats-Unis et nous serions impuissants à nous protéger. Il suffit d'établir la comparaison entre le projet du gouvernement et celui du chef de l'opposition pour se convaincre que le premier l'emporte de beaucoup sur l'autre et qu'il contribuera puissamment au développement et à la colonisation de l'ouest. On parle d'une immigration de 100,000 âmes ; mais il y a place dans l'ouest pour des millions. Voici la petite province du Manitoba qui contient environ 65,000 milles carrés. Aujourd'hui, bien qu'il n'y ait qu'un sixième de la province en culture, elle produit près de 100,000,000 de boisseaux de grain. Voici les deux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan qui contiennent près de 300,000 milles carrés de territoire. Quelle est leur puissance productive? Les terres de ces provinces sont aussi fertiles que celles du Manitoba et le climat ne le cède en rien à celui de cette dernière province. Quelle sera la force de productivité de ces provinces, si on y améliore les transports par voie ferrée ? Leur développement sera impossible, tant qu'elles seront soumises à un monopole comme celui qu'elles ont subi depuis quelques années. J'ai déjà signalé la situation des éleveurs de bestiaux. Voici un éleveur qui a un troupeau de cent bouvillons. Il pourrait en mettre cinquante de côté pour l'exportation et s'en réserver cinquante. Après en avoir placé cinquante sur le marché, il lui faudrait en vendre encore vingt-cinq à la compagnie pour rappor-

ter chez lui les marchandises dont il a besoin ; de sorte que de ce troupeau de cent bouvillons, il ne lui en reste plus que vingt-cinq.

Il importe de remédier à cette situation. Comme je l'ai déjà fait observer, dans un avenir rapproché, une grande partie de ce commerce se dirigera vers la côte du Pacifique. Voilà que les Chinois se réveillent et avant longtemps il se feront consommateurs de farine ; les Japonais consommeront également nos farines et dans le cours de quelques années nos chemins de fer transporteront les produits de l'ouest jusqu'au troisième méridien près de Régina et à ce point le trafic prendra une double direction ; il se dirigera vers la côte du Pacifique et vers le littoral de l'Atlantique, et chaque section de ce chemin de fer récoltera toutes les marchandises qu'il lui sera possible de transporter. Voyez comme le trafic des bestiaux progresse, ainsi que l'a fait observer le ministre de l'Agriculture il y a quelques jours. Ce n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan, relativement à ce que nous réserve un avenir rapproché, pourvu que nous sachions améliorer nos transports. Le gouvernement fait acte de sagesse en soumettant ce projet à la Chambre et toutes les populations de l'ouest s'y rallieront de grand cœur. Voilà nombre d'années que ces populations expriment des vœux dans ce sens ; et lorsque les populations de l'est comprendront bien la nature de ce projet, elles demeureront convaincues qu'il est tout à leur avantage.

L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) nous a dit d'un ton moqueur que le sénateur Cox ne pouvait pas attendre. Eh bien, M. l'Orateur, le sénateur Cox et l'ex-ministre des Chemins de fer ne font que l'office de la cinquième mouche du coche relativement à ce projet. Les populations de l'ouest affirment qu'elles ne peuvent attendre plus longtemps. Voilà des années qu'elles l'affirment. Elles ne sauraient temporiser davantage. D'autre part les populations des anciennes provinces du Canada ne sauraient attendre davantage. Dans l'intérêt même de cette partie du pays, il est d'urgence absolue d'ouvrir des communications avec les pays de l'ouest. Si les vieilles provinces tiennent à conserver leur rang dans la Confédération, il est d'urgence absolue qu'elles ouvrent de nouveaux champs de colonisation où leurs enfants puissent s'établir et où le flot de l'immigration aille se déverser.

Ce que je dis s'applique à Québec et sans doute au Nouveau-Brunswick et aux autres parties du Canada oriental. Il s'agit d'une grande entreprise nationale qui rendra un perpétuel témoignage à la sagesse du parti libéral. Le sénateur Cox ne peut attendre ! Comment ! Mais le pays tout entier ne saurait attendre ! Le pays marche dans la voie du progrès à pas de géant. C'est en vain que ces messieurs de la gauche chercherait à enrayer la marche du progrès, et s'ils lui créent des obstacles tant pis pour eux. On connaît l'histoire de la vache de George Stephenson. Quant Stephenson construisit sa première locomotive, il dut donner des éclaircissements au comité de la Chambre des Lords. Un vieux gentleman, s'armant de ses lunettes, lui posa la question : M. Stephenson, si votre locomotive circulant sur la voie rencontrait une vache, qu'arriverait-il ? Et Stephenson de répondre : Tant pis pour la pauvre vache.

Oui tant pis pour ces messieurs s'ils veulent barrer le chemin au progrès. Le chef de l'opposition a eu le bon sens de se rendre compte de la chose et il sait que le public demande que le gouvernement prenne une initiative quelconque. C'est pourquoi il est venu nous proposer son propre projet. On a dit que la proposition du gouvernement est un projet hybride. Alors, je dirai que le projet du chef de l'opposition est de la bigarrure toute pure. En effet, dans ce projet, tantôt c'est le gouvernement qui est propriétaire du réseau, tantôt c'est une compagnie qui est maîtresse, et ainsi de suite sur tout le parcours du réseau. L'honorable député a agi comme le pêcheur qui adapte l'appât au poisson qu'il veut capturer. Un de ses hameçons offre un appât au Canada-Atlantique qu'il veut capturer ; un autre appât, le plus riche de tous, pour la Compagnie du chemin de Canadien du Pacifique ; une autre amorce pour Montréal, sous forme de port libre ; enfin, un dernier appât pour les cultivateurs de l'ouest sous forme de granges et d'entrepôts.

Mais il constatera bientôt que les poissons ne morderont pas à ces appâts. Les populations de l'ouest comprennent parfaitement cette question. Elles veulent se servir des voies navigables, et le feront tant que ces voies seront libres.

Je le répète, il faut tenir compte du fait que les voies navigables sont fermées une grande partie de l'année, et il faut aussi se rappeler que notre production croît rapidement. Si nous comptons sur les voies navigables, il faudra emmagasiner une grande partie de nos produits à la tête des lacs pendant l'hiver, en attendant l'ouverture de la navigation ; car la moisson et le battage des grains se font tard chez nous et l'hiver peut nous surprendre avant que les récoltes soient expédiées. Comme je l'ai fait observer, les frais d'emmagasinage du grain et d'assurance pendant l'hiver reviendront à 5 cents par boisseau à peu près. Et le grain, une fois rendu là, doit y demeurer jusqu'à l'ouverture de la navigation. Le blé peut se vendre $2 le boisseau, mais tant que le grain est emmagasiné à la tête des lacs, les cultivateurs ne sauraient bénéficier de l'amélioration des marchés. Nous allons produire des centaines de millions de boisseaux de grain. Il est impossible d'emmagasiner 200,000,000 de boisseaux de blé. Car s'il fallait expédier toute cette quantité de grain vers les marchés extérieurs au printemps, il en résulterait une dépression des marchés

et les cultivateurs perdraient non seulement 5 cents par boisseau pour l'entreposage, mais peut-être encore 10 cents par boisseau sur la valeur du produit. Si on ajoute au prix de transport les frais d'entrepôt, au cours de l'hiver, on arrive à un chiffre qui permettrait de transporter le grain au littoral. Alors, il ne sera plus nécessaire de construire les granges dont a parlé le chef de l'opposition. Je n'ai pu réprimer un sourire, quand il a proposé la construction de ces granges et je me suis demandé pourquoi il ne suggérait pas de fournir aux cultivateurs des batteuses mécaniques ; et puisqu'il est en frais de générosité il pourrait leur faire don de charrues à la vapeur et de moulins à vent, choses qui ne manquent pas du côté de la gauche. Que l'honorable député sache donc que les cultivateurs peuvent se passer du concours du gouvernement pour bâtir leurs granges. Voici ce que demandent à bon droit les cultivateurs et les colons de l'ouest : qu'on leur facilite par tous les moyens légitimes l'accès des marchés pour leurs produits et qu'on les débarrasse du monopole. Je le répète, le peuple ne mordra pas à l'appât que ces messieurs lui tendent.

Voilà donc les raisons qui me portent à voter en faveur du projet du gouvernement. J'ai cru devoir donner ces quelques explications, sans trop abuser de la patience de la Chambre. En terminant ces observations je n'ai qu'une chose à ajouter : c'est que non seulement les populations de l'ouest mais celles du Canada tout entier bénéficieront de ce grand projet. Allons-nous éternellement nous contenter de former une étroite lisière de colonisation près des fleuves et des lacs, sans pénétrer dans l'intérieur ? Voilà à quoi aboutirait le projet du chef de l'opposition. Nous commençons à avoir une juste conception des immenses richesses de ces contrées du nord, richesses forestières, minérales et agricoles. Ce projet tend à donner au pays le développement voulu, à en faire une nation et la plus grande colonie de l'empire britannique.

M. M. K. RICHARDSON (Grey-Sud) : Si j'adresse à la Chambre quelques observations sur la question que l'on discute depuis plus de trois semaines, ce n'est pas que je prétende jeter de nouvelles lumières sur le sujet ni ajouter de nouveaux arguments à tous ceux qui ont été formulés par les nombreux orateurs qui m'ont précédé. Je ne me propose pas de marcher sur les brisées du député de la Saskatchewan (M. Davis). En nous adressant la parole aujourd'hui il a développé son thème de prédilection. Quand il s'adresse à ses commettants du Nord-Ouest, l'honorable député paraît se faire une spécialité des attaques lancées contre la Compagnie du chemin Canadien du Pacifique. C'est un exercice oratoire qui se rapproche assez de celui auquel se livrent certains orateurs auglophobes aux Etats-Unis. Les uns comme les autres ont le résultat des élections en vue. Quant aux observations que je veux présenter à la Chambre aujourd'hui, si elles n'ont pas d'autre mérite, elles auront celui de la brièveté. J'ai prêté une religieuse attention à l'éloquent discours prononcé par le premier ministre quand il a exposé son projet à la Chambre. Je suis loin d'être insensible aux grâces de l'éloquence, et je dois l'avouer, le premier ministre n'a négligé aucun de ces artifices du discours ; car il a su joindre aux charmes de la diction les beautés de la forme. Deux heures durant, il nous a tenu sous le charme d'un rêve Mais même les plus hautes envolées de l'éloquence finissent par lasser l'auditoire le plus attentif et force régions de l'éloquence sur la terre ferme de la réalité; et quand nous en venons à étudier les faits et à scruter la proposition qui nous a été soumise, nous constatons qu'après tout, le discours du premier ministre se ressent trop du roman. Vers la péroraison de son discours, après avoir tracé un tableau fort pittoresque de ce glorieux pays du Nord-Ouest, avec ses champs de grains ondulants, après nous avoir montré le flot énorme d'immigration qui allait se déverser dans ces Territoires, comme résultat de la construction de ce chemin de fer. et qu'il s'est écrié : Messieurs, tout cela ne vous coûtera que $13,000,000. Eh bien, je l'avoue, cela m'a paru bien bon marché et ce qu'on pourrait appeler une fort bonne affaire.

Nous avons déjà entendu pareils discours. Je me suis remémoré les jours de ma jeunesse, alors que, sur les murs s'étalaient les affiches bruyantes, les réclames flamboyantes de quelque grand cirque. Le jour en question venu, après avoir admiré avec ébahissement les splendeurs des décors, et entendu l'orateur en dehors de la tente nous dire toutes les merveilles rassemblées des quatre coins du monde ; bref, après avoir dépensé le fruit de mes économies pour contempler ces merveilles, je me rappelle combien vive a été ma déception, en constatant que la réalité était triste. Entre cette mise en scène de l'extérieur et la réalité à l'intérieur, il y avait à peu près le même rapport qu'entre le brillant tableau que le premier ministre nous a tracé en nous présentant son projet, et la réalité que nous avons constatée en examinant la chose de près.

Le premier ministre nous a dit que l'heure est venue où le Canada doit établir un nouveau chemin de fer transcontinental : c'est là, prétend-il, le sentiment universel du pays, c'est la clameur qui s'élève de toutes parts. Eh bien ! c'est là une entreprise grosse de conséquences. Pour mon propre compte, je n'ai pas conscience d'avoir éprouvé ce sentiment. Je ne sache pas que ceux de mes concitoyens que j'ai rencontrés aient jamais eu conscience de pareils besoins. Je sais qu'il existe dans le pays un sentiment à peu près universel et qui a été mainte et mainte fois exprimé : c'est que l'heure est venue de ne pas subventionner des chemins

de fer. Autrefois, il était sans doute d'urgence de venir en aide aux entreprises de chemins de fer tendant à développer de nouveaux territoires. Même aujourd'hui, il peut arriver dans certaines circonstances que le parlement soit autorisé à prêter son concours financier à ces entreprises ; mais rien ne prouve qu'il faille le faire dans les circonstances actuelles.

Le premier ministre a allégué certaines raisons à l'appui du projet qu'il a présenté au parlement. Grand nombre de députés ont éprouvé une certaine surprise, à l'ouverture du parlement, au moins de mars, de voir qu'il n'était nullement question de la construction d'un chemin de fer transcontinental. Sans doute, il était rumeur que la Compagnie du Grand Tronc voulait obtenir accès aux territoires producteurs de blé de l'ouest et en cela il n'y avait rien d'étonnant. Réellement il eut été étonnant que cette compagnie n'eut pas désiré concurrencer les autres compagnies de chemin de fer au point de vue du commerce de l'ouest. La chose était bien naturelle et nous avions lieu de croire que la compagnie demanderait le concours financier du gouvernement ; car on le sait, toutes les compagnies sont coutumières du fait ; elles sont toujours prêtes à demander ou à accepter le concours de l'Etat sous forme de subventions en terres ou en espèces sonnantes. D'autre part, nombre de députés étaient d'avis que, si cette compagnie tenait à avoir accès aux territoires producteurs de blé du Nord-Ouest, cette entreprise offrait assez d'avantages pour l'engager à construire un chemin de fer dans ce pays à même ses propres capitaux, sans solliciter le concours financier de l'Etat.

Il suffit d'établir la comparaison entre l'entreprise en question, comme moyen de développer le pays, et l'entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour se convaincre que la situation est tout à fait différente. On se le rappelle, quand cette dernière compagnie s'organisa, même après que les territoires en question se fussent développés en partie, les capitalistes hésitèrent beaucoup à courir les risques de cette entreprise. Les actions de la compagnie se vendirent même à 25 cents le dollar, et ce ne fut que beaucoup plus tard qu'elles atteignirent le prix courant des actions de chemin de fer ; ce qui prouve bien tout ce qu'il avait d'aléatoire dans cette entreprise. Cette entreprise était digne du concours de l'Etat et le pays n'a pas eu lieu le regretter les sacrifices qu'il a faits. Parfois, certains messieurs, comme le député de la Saskatchewan (M. Davis), qui doivent la prospérité matérielle dont ils jouissent aux privilèges que leur a assurés la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, n'hésitent pas à condamner le gouvernement de cette époque, parce qu'il a accordé à cette compagnie de généreuses subventions en terres et en espèces sonantes. Pour son propre compte, le peuple canadien est profondément convaincu d'une chose : c'est que le gouvernement de cette époque s'est élevé à la hauteur des circonstances, et que les événements ont complètement justifié son initiative.

M. l'Orateur, il y a un autre sentiment profondément ancré dans l'esprit de nos populations: c'est qu'il ne faut plus subventionner de voies ferrées. Il y a d'autres clameurs qui s'élèvent du sein du pays et qui arrivent aux oreilles du parlement. Une de ces clameurs part du sein des classes industrielles qui demandent à grands cris qu'on leur accorde plus ample protection ; elle vient des artisans dans les usines, dans les établissements industriels, dans les exploitations minières et agricoles, qui tous demandent à ce gouvernement paternel une certaine mesure de protection. Le gouvernement a fermé l'oreille à ces prières, mais quand une puissante compagnie comme le Grand Tronc, s'adresse à lui, il est tout oreilles. On le sait, quand il se lance dans ce pays quelque grande entreprise, la première question qui se pose est celle-ci : cette entreprise sera-t-elle rémunératrice ? Eh bien, je l'affirme, cette entreprise sera fort lucrative; il y a des millions à gagner. Mais qui récoltera ces millions ? Ce ne sera pas ni les cultivateurs ni les mineurs, ni les pêcheurs du Canada, mais il y a là des millions pour les exploiteurs, pour les spéculateurs. Voilà ceux qui s'adressent au gouvernement dans le but de réaliser des profits.

Où ce projet a-t-il pris naissance ? D'où est venue l'idée d'un nouveau chemin de fer transcontinental ? Ce ne sont ni les masses de la population ni les cultivateurs du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest qui ont formulé cette demande. Ils ne demandent pas l'établissement d'un chemin de fer d'un océan à l'autre. On dit, il est vrai, qu'il y a insuffisance de transports et à mon avis, il en est ainsi dans cette partie du pays et le peuple demande qu'on remédie à la situation.

Mais on a fait observer à maintes reprises que l'encombrement provenait moins de l'insuffisance des voies ferrée que du manque de matériel roulant et d'outillage dont souffrent les chemins de fer desservant cette partie du pays. Je crois qu'on soupçonne à peine au Canada jusqu'à quel point la construction des lignes de chemins de fer est active en ce temps-ci dans tout le nord-ouest du pays. On établit actuellement des voies ferrées sur un long parcours ; on en exploite qui viennent d'être construites et voici qu'on forme le projet de construire une grande ligne transcontinentale qui entrera en concurrence avec tous les autres réseaux de chemins de fer. On a déjà remédié dans une large mesure à l'encombrement dont on a tant parlé ; si celui-ci n'a pas cessé entièrement, c'est qu'il provenait en partie de causes auxquelles le chemin de fer Canadien du Pacifique et les autres compagnies de chemins de fer n'avaient rien à voir. Ainsi, ces compagnies pouvaient difficilement se procurer tout le matériel roulant dont elles

avaient besoin ; il arrive parfois que le fonctionnement des établissements industriels est entravé et les compagnies ne recevaient pas le matériel qu'elles avaient commandé et qu'elles étaient prêtes à payer. Cependant, on me dit et je crois que, cette année il y aura une amélioration sensible sous ce rapport.

Je déclare que ce n'est pas la classe agricole qui a demandé en premier lieu la construction de cette voie ferrée ; ce n'est pas non plus le commerce ; c'est le Grand Tronc qui en a pris l'initiative, mais son projet diffère de celui qui nous est soumis. Ce dernier a été conçu par le gouvernement après qu'il se fût mis en relations avec les gros capitalistes qui se sont dit : Voici une bonne occasion d'augmenter notre richesse. C'est probablement ainsi que le projet a été suggéré au gouvernement qui l'a approuvé. La proposition était alléchante et opportune, car il fallait détourner l'attention du public d'autres questions urgentes. Je ne dis pas que notre législation ne s'est pas enrichie à la présente session ; au contraire, quelques lois très importantes ont été adoptées. Néanmoins, le gouvernement s'est emparé du projet, en raison de ce qu'il valait et de ce qu'il promettait. Il ne s'agit pas d'une entreprise commerciale ; elle a un caractère politique plus accentué qu'aucune autre grande entreprise mise de l'avant en aucun temps au Canada.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend le cours de ses délibérations à huit heures.

M. RICHARDSON : Lorsque la séance a été suspendue, je parlais des raisons invoquées par le gouvernement pour justifier l'empressement qu'il met à pousser l'entreprise. Le premier ministre nous a déclaré qu'une grande crise était imminente et que nous ne pouvions pas attendre, mais il n'a pas appris à la Chambre quels étaient le caractère et la cause de cette crise. Certes, il ne doit pas s'agir du prétendu encombrement du trafic au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest. Cette crise, un homme d'une intelligence ordinaire ne pourrait pas la découvrir et, par conséquent, nous avons le droit de demander au gouvernement : Pourquoi cette folle précipitation ? Pourquoi cet empressement ? Pourquoi ne tenir aucun compte de la déclaration faite à l'ouverture des Chambres par le Gouverneur Général concernant la création d'une commission du transport chargée d'étudier le problème ? On nous a dit sans réflexion qu'il y avait des masses de renseignements concernant le projet ministériel ; néanmoins, rien de pratique n'a été dévoilé au parlement. On a aussi invoqué pour justifier la construction du transcontiental sans perdre un instant le danger qu'offrirait le retrait du privilège de transit, mais cette excuse a été si bien réfutée qu'aucun orateur ministériel n'ose plus avoir recours à cet épouvantail. Si le premier ministre a invoqué cet argument, c'est qu'il a cru qu'une piètre excuse et un prétexte boiteux valaient mieux qu'une absence complète de moyens justificatifs.

Les ministres disent également que, faute de conclure le marché immédiatement, on courrait le risque que plus tard le Grand Tronc ne voudrait pas tenter l'entreprise. Eh bien, il est impossible de croire que la compagnie serait assez peu sage pour repousser les avantages que présente ce projet. Elle ne suspend pas ses opérations au pays, et elle sera tout aussi disposée l'an prochain que cette année à conclure un marché profitable avec le gouvernement. Il est absurde de croire que cette ligne remédiera à l'encombrement du trafic dans l'ouest, car ce résultat ne sera pas amené assez tôt par la construction d'une voie ferrée qui ne pourra pas être exploitée avant sept ans. On ajoute que cette ligne est nécessaire pour favoriser la colonisation de régions nouvelles. Pourtant, tous comprennent que c'est une folie d'ouvrir des champs plus vastes à la colonisation, quand des millions d'acres de terre sont encore inoccupés. Nous avons assez de chemins de fer pour les besoins d'une population de 10,000,000 d'habitants de plus, pourvu que ces voies ferrées soient convenablement outillées et munies de tout ce qui est aujourd'hui nécessaire à l'exploitation fructueuse des lignes modernes.

Lorsque les établissements sont épars, il s'ensuit de grands inconvénients au point de vue social, municipal et pédagogique. L'homme ne vit pas seulement de pain ; il lui faut plus que la nourriture du corps ; il a besoin de relations sociales et de culture d'esprit et des progrès intellectuels qu'elles entraînent.

L'isolement répugne à la civilisation, et l'un des pires obstacles que l'on rencontre dans la colonisation de notre grand Nord-Ouest est le découragement qui s'empare des gens émigrés des centres populeux de l'Europe dans une contrée à moitié colonisée. Ce qu'il nous faut pour développer sagement notre pays, c'est un mode régulier et méthodique de colonisation. Il nous faut ce système pour assurer le développement moral en même temps que le succès des colons, et cela découle de l'éducation et de la religion, et de tout ce qui tend à élever le niveau intellectuel. Il nous faut un mode régulier de colonisation pour pouvoir fournir le trafic aux chemins déjà ouverts, pour créer de nouveaux groupements et attirer dans le pays une classe supérieure de colons.

Il est de mauvaise politique de construire des chemins de fer à travers des territoires nouveaux qui ne peuvent être ni ne seront colonisés avant de nombreuses années. Un mode régulier et constant de colonisation serait préférable pour le pays.

Je le répète, un nouveau chemin de fer transcontinental, comme moyen de communication avec notre grand Nord-Ouest, n'est pas nécessaire.

La nature nous a donné des lacs et des rivières qui offrent au commerce des voies de transport faciles et peu coûteuses, et, jusqu'à présent, la science ni le progrès de la civilisation moderne n'ont rien découvert de supérieur sous ce rapport.

Les facilités de transport par ces voies naturelles se développent d'une manière merveilleuse. Il me semble que c'est hier encore que les marchandises étaient transportées sur des bateaux comparativement petits, remplacés aujourd'hui par d'immenses navires contre lesquels aucun réseau de chemin de fer ne saurait soutenir la lutte pour le transport du grain, tant sous le rapport de la quantité que du bon marché.

Comme parti, nous ne sommes pas opposés à aucune dépense nécessaire ou sagement ordonnée, pour le développement du Canada. L'histoire du parti conservateur démontre le progrès fait par le pays pour ce qui a trait au commerce de transport et au développement de l'industrie manufacturière. Le Pacifique Canadien reste comme un monument de la politique du parti conservateur sous ce rapport. Nous voyons aujourd'hui des libéraux reconnaître l'erreur qu'ils ont commise autrefois en décriant la construction de cette voie ferrée, et ils se déclarent prêts à admettre que cette grande entreprise a fait honneur à ses promoteurs et en même temps au pays. Il semblerait que le parti libéral regrettant son manque de prévoyance dans le passé désire aujourd'hui écrire une page nouvelle dans son histoire, et s'élever un monument qui puisse témoigner de son existence politique.

C'est ainsi, M. l'Orateur, que les libéraux ont conçu cette fausse idée de la nécessité d'un nouveau chemin de fer transcontinental. Mais nous, de ce côté-ci de la Chambre, sommes opposés à toute mesure précipitée et irréfléchie. Selon nous, l'idée que le gouvernement devrait exploiter les services publics prend du terrain dans le pays, et, en en ce qui concerne la construction des chemins de fer, ce nouveau projet du gouvernement retarderait de cinquante ans au moins la réalisation de cette idée. L'expérience faite dans d'autres pays dans l'exploitation par le gouvernement des voies ferrées, des télégraphes et des téléphones semble recommander l'adoption de cette politique au Canada. Nous ne pouvons, et il ne serait pas sage de tenter la chose dès aujourd'hui, mais nous devons avoir cette idée en vue. Notre gouvernement possède déjà l'Intercolonial ; nous ferions bien, je crois, de pousser plus loin l'expérience et voir s'il ne serait pas possible d'exploiter ce chemin de fer avec plus de succès et s'assurer ainsi de ce que vaut ce principe. C'est du service postal que le peuple canadien retire le plus d'avantages, bien qu'il ne soit pas parfaitement administré, et ce service est sous le contrôle du gouvernement. Non seulement divers pays d'Europe, mais l'Inde même, nous donnent une idée de la valeur de ce principe. Les chemins de fer construits probablement pour des fins militaires sont aujourd'hui exploités avec succès dans ce dernier pays, et dans toutes les parties de l'Inde on donne un bon service de chemin de fer à raison d'un demi-centin par mille pour les voyageurs, bien que la classe à l'aise paye un taux plus élevé. Le gouvernement de l'Inde possède les services du télégraphe, du télephone et des postes qu'il exploite avec succès et à bon marché.

Je veux maintenant aborder en quelques mots la question du coût probable du projet du gouvernement. Le chiffre de $13,000,000 est ridicule. Comment pourrons-nous posséder ce pour quoi nous n'avons rien payé ? Ces $13,000,000 représenteraient le montant que l'on va jeter en pure perte des le début de l'entreprise—quelque chose qui ne rapportera rien sous forme de service public ou de propriété, absolument rien. L'honorable député d'Ontario-sud (M. Ross) a déclaré qu'il croyait que ce serait là le coût de l'entreprise ; et il croit cela, dit-il, parce que le premier ministre l'a dit.

M. CLARKE : Et qu'a dit le ministre des Finances ?

M. RICHARDSON : Il en est d'autres, je le crains, qui sont prêts à accepter l'*ipse dixit* des ministres. Mais c'est là, je crois, une declaration fallacieuse et qui vaut la peine d'être examinée plus à fond. L'honorable député d'Oxford-sud (l'honorable sir Richard Cartwright) a expliqué la chose par un exemple. Il nous a dit que si, en achetant une ferme, il l'hypothéquait pour le prix d'achat, cette ferme ne lui coûtait rien ; il avait emprunté l'argent pour la payer. Mais si cette ferme ne lui est d'aucune utilité et qu'il la loue pour rien pendant cinquante ans il constatera, je pense, qu'il a fait une mauvaise opération.

Je vais poser une question à l'honorable ministre : Supposons qu'il dise à son garçon: John, je puis acheter une propriété moyennant $5,000 et emprunter ce montant à 3 pour cent; ainsi cette ferme ne coûtera que l'intérêt sur le capital; c'est tout ce que nous aurons à payer. Cela paraît assurément très avantageux tout d'abord ; mais c'est bien différent s'il ajoute : John, je loue cette ferme pour rien pour un terme de dix ans, et vous aurez à travailler ferme pour gagner l'argent nécessaire pour payer l'intérêt, et dans cinquante ans nous serons peut-être propriétaires quand nous aurons tout payé. L'esprit le plus borné comprendra clairement que pour faire ce chemin de Winnipeg à Moncton il nous faudra payer le coût de construction, soit à même notre prétendu excédent, soit au moyen d'un emprunt. Nous le paierons, ou nous ne l'aurons pas. Mais les premiers déboursés de $13,000,000 cons-

tituent une perte sèche, une dépense dont nous ne devons attendre aucune compensation quelconque.

Mais il en est de cela comme de toutes les autres prétentions émises en faveur de ce projet. Abordant une autre partie du contrat : voici, a dit le premier ministre, quelque chose qui, je crois, plaira à l'honorable député de Stormont et Cornwall (M. Pringle) ; et il nous a lu la disposition suivante :

La compagnie devra acheter tous les matériaux et toutes les fournitures nécessaires à la construction de la division de l'ouest et à l'outillage de ladite ligne tout entière du chemin de fer, de producteurs canadiens, lorsque ces articles sont fabriqués en Canada, et lorsque ces matériaux et fournitures peuvent s'acheter dans les quantités désirées et d'une qualité convenable pour les fins voulues, et à des prix et conditions aussi avantageux que les produits qu'elle pourrait se procurer ailleurs.

Quelle magnanimité ! Cela équivaut à dire aux industriels canadiens : Dans cette grande et coûteuse entreprise vous aurez le privilège de soumissionner et de faire concurrence aux industriels étrangers pour la vente du matériel nécessaire. Et l'on prétend faire là une grande faveur aux manufacturiers du Canada. Ce sont là des prétention vides de sens et indignes d'un grand gouvernement. Le coût de cette entreprise sera énorme, et c'est un fardeau illimité à imposer aux ouvriers de ce pays. Nous avons payé volontiers les dépenses se rattachant à la Confédération. Pour assurer le développement de notre grand Nord-Ouest et dans l'espoir de voir exécuter les conditions de la Confédération, nos cultivateurs étaient prêts à créer et à payer sous forme de taxes, une énorme concurrence contre leurs propres produits. Il y a eu peu d'hésitation à ce sujet, et l'on a fait preuve d'un grand esprit national. Mais il n'y a aujourd'hui aucune nécessité d'imposer aux cultivateurs un nouveau fardeau. N'y aura-t-il donc jamais aucune diminution de cette enorme taxe pour le développement de nouveaux territoires ? Les conditions de la Confédération ont été noblement et loyalement exécutées. On ne saurait faire aucun rapprochement possible entre cette nouvelle entreprise et la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique et invoquer la nécessité d'un impôt sur les contribuables de ce pays. Peu importe, dira-t-on, quels résultats aura cette entreprise dans cinquante ans ? Nous n'aurons à payer que l'intérêt des dix premières années ; les générations futures agiront à leur guise. Les auteurs du traité d'Ashburton, du côté anglais, ont, je crois, fait preuve d'indifférence de cette sorte : Il est possible, se seraient-ils dit, que cet empiétement du Maine dans le Canada puisse avoir plus tard quelque importance, mais cela ne fera aucune différence tant que nous vivrons.

Ce n'est pas là la manière de penser des grands hommes d'Etat, de ceux qui édifient en vue du bien-être futur de leur pays. Les pionniers des vieilles provinces songeaient à l'avenir et il se sont, pour nous, imposé de dures tâches. Les habitants de l'ouest aujourd'hui dans l'abondance, ne sachant rien des luttes soutenues par les hommes d'un autre âge, ne se rendant pas compte de ce qu'ils doivent à ces pionniers, soupirent après de prompts résultats. Nous ne sommes pas opposés à ce qu'ils aient toutes les facilités possibles.

Je crois que la contreproposition de l'honorable chef de l'opposition est, plus que la proposition du gouvernement, de nature à assurer aux colons de notre grand Nord-Ouest, un redressement immédiat, le bien-être et la prospérité. Cette proposition est en harmonie avec les ressources naturelles du pays et le mode de transport que nous offrent nos grands lacs, et nos rivières ; elle a en vue le principe de l'exploitation des services publics par le gouvernement, elle assure au pays une économie de $50,000,000. C'est là une proposition sage et digne d'un homme d'Etat, tandis que celle du gouvernement porte le cachet de l'irréflexion et de l'extravagance et rappelle la justesse du vieux proverbe latin : Dieu commence par rendre fous ceux dont il veut la perte.

M. HOLMES (Huron-ouest) : M. l'Orateur, je ne crois pas pouvoir apporter de nouveaux arguments dans cette discussion déjà si longue, mais je veux m'efforcer d'exposer en peu de mots mes vues sur la question.

Dans le début du discours qu'il vient de prononcer, l'honorable député de Grey-sud (M. Richardson) s'est montré des plus flatteurs à l'adresse du chef du gouvernement, en disant qu'il avait écouté avec beaucoup d'intérêt et de plaisir le brillant exposé de l'honorable premier ministre, dont l'éloquence persuasive l'avait presque convaincu de l'opportunité et de la sagesse de cette nouvelle politique.

Je ferai à mon honorable ami de Grey-sud le compliment qu'il a été le seul membre de la gauche à parler en termes aussi élogieux du chef du gouvernement ou de tout autre député de ce côté-ci de la Chambre qui a pris la parole sur le sujet qui nous occupe. Je dirai de suite que ce n'est pas seulement par le charme de son éloquence que le très honorable ministre, comme chef de ce gouvernement, a gagné les sympathies et l'affection du peuple canadien, qu'il ne doit pas uniquement à ses brillantes manières l'estime qui l'entoure, mais bien à l'intégrité de son caractère et au fait qu'il a doté le pays de la meilleure administration que l'on ait jamais eue. Et j'ajouterai que le jour, rapproché ou éloigné, où il se présentera devant le pays, le peuple affirmera la confiance qu'il repose en lui et dans son administration et dans le projet soumis à cette Chambre.

L'honorable député de Grey-sud nous a dit que le gouvernement avait fait la sourde oreille aux appels des délégations et des

représentants es classes ouvrières venus ici demander une plus grande protection. Les représentants de la ferme et ceux d'autres intérêts, nous a-t-il dit, sont venus demander au gouvernement la protection dont ils ont besoin, mais le gouvernement n'a prêté aucune attention à leurs plaintes, mais chaque fois que des politiciens se sont présentés avec de grands projets demandant l'appui du gouvernement, ce dernier a écouté leurs demandes.

Je dirai à l'honorable député que la seule et la meilleure protection que puissent désirer les classes ouvrières c'est un marché avec une bonne demande à des prix rémunérateurs pour leurs produits. Et c'est ce que leur donne aujourd'hui le gouvernement dans une mesure beaucoup plus grande que ne l'a fait aucune autre administration. Aux cultivateurs, qui produisent, non seulement pour le marché local, mais aussi pour les marchés étrangers, beaucoup plus de grain que n'en consomme le pays, la meilleure protection que puisse leur donner le gouvernement c'est de leur fournir d'abondants moyens de transports pour l'expédition aussi rapide et aussi peu coûteuse que possible de leurs produits sur les marchés du monde entier.

Je rappellerai à la Chambre, en outre, qu'il est faux que nos cultivateurs et nos classes ouvrières aient demandé de la protection au gouvernement. Je ne veux pas occuper le temps de la Chambre à discuter longuement la question du commerce, car elle ne se rattache pas directement à celle qui nous occupe dans le moment, mais je désire toutefois m'y arrêter incidemment pour répondre à certains points soulevés à ce sujet par mon honorable ami et autres.

En réponse à mon honorable ami je désire déclarer que loin d'envoyer des délégations au gouvernement demander une plus grande protection de leurs intérêts, au contraire nos cultivateurs et nos ouvriers ont envoyé des délégations pour protester contre toute augmentation de protection sous certains rapports et insister pour que le gouvernement surveille leurs intérêts aussi bien que ceux des manufacturiers en n'élevant pas la taxe d'une manière générale.

Mon honorable ami dit que ce projet comporte des millions. Mais on ne peut raisonnablement espérer pouvoir construire un chemin de fer transcontinental sans qu'il en coûte des millions. L'idée au fond de cette observation était évidemment qu'il y avait pour quelqu'un, dans cette entreprise, des millions qui ne rapporteraient rien au pays. On a découvert pareils soupçons dans les remarques de plusieurs orateurs de la gauche, mais cela n'est nullement fondé.

Mon honorable ami a demandé où avait pris origine cette idée d'un transcontinental. Personne ne demandait cette ligne, a-t-il dit. Pour l'édification de mon honorable ami, je lui dirai que cette idée est venue à l'ex-ministre des Chemins de fer dans un voyage à Vancouver. On en avait parlé déjà, mais c'est à Vancouver que l'ex-ministre exprima son affirmation complète de la construction d'une telle ligne dans le plus court délai possible.

L'honorable député a prétendu que le besoin qui s'était fait sentir un jour dans l'ouest d'une semblable ligne n'existait plus. Admettant qu'il soit bon, l'argument de l'honorable député est en opposition directe aux idées de son propre chef qui désire faire accepter le projet qu'il a soumis à la Chambre.

Je ne tenterai pas d'aborder les nombreux points soulevés à ce sujet. Je me contenterai d'en relever deux ou trois qui se présentent à mon esprit.

L'honorable député a ensuite fait allusion au privilège de transit qu'il a qualifié d'épouvantail. Evidemment les honorables messieurs de la gauche ont reçu le mot d'ordre de leur chef de ridiculiser l'argument invoqué à ce sujet par le gouvernement. Mais quiconque connaît quelque peu l'histoire de ce pays sait parfaitement que dans plus d'une occasion il a été dit que les Canadiens devaient la jouissance de ce privilège de transit au bon vouloir de leurs amis américains.

Si l'honorable député veut consulter le "Harper's Weekly," d'il y a une semaine ou deux, il trouvera dans ce journal un article sur cette question. L'auteur de cet article pose la question suivante: En quoi est menacée la bonne entente qui existe entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne? Il répond à sa propre question que cette menace contre la bonne entente entre les nations américaine et anglaise est due à la présence du Canada sur le continent de l'Amérique du Nord et que tant que le Canada ne sera pas annexé à l'Union Américaine le maintien des relations amicales entre les deux grandes nations ne sera jamais assuré. En d'autres termes, l'abrogation du privilège de transit, voilà l'arme que les Américains sont prêts à tourner contre le Canada. Tant que le Canada restera colonie Anglaise et un concurrent à nos voisins, les Américains, dans le commerce, la bonne entente entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis sera menacée.

Mon honorable ami a aussi parlé du désavantage que présente l'établissement disséminé des colons. M. l'Orateur, nos honorables amis de la gauche sont en retard pour invoquer un tel argument. S'ils veulent se donner la peine de consulter l'histoire de ce pays et les journaux de la Chambre, ils constateront que sous le régime de feu M. Mackenzie, un des grands principes préconisés par ce dernier était que, dans la construction de la ligne transcontinentale alors projetée, il ne fallait pas perdre de vue la colonisation et le développement nécessaire. Mais nos honorables amis ridiculisèrent cet argument. Nos honorables amis ne songeaient pas alors à utiliser nos cours d'eau ; ils n'avaient pas foi dans un parcours basé sur les exigences du pays ; leur idée, qu'ils

mirent subséquemment en pratique, consistait dans la construction d'une ligne transcontinentale directe d'un bout du pays à l'autre, sans s'inquiéter de disséminer ou non la colonisation. Et ils parlent aujourd'hui des désavantages de ce mode de colonisation. Certes, le groupement des colons offre de grands avantages, surtout dans une contrée comme le Nord-Ouest où les colons ne peuvent, comme dans les vieilles provinces, jouir des privilèges que donnent plusieurs années de colonisation. Le groupement des établisements de colons offrent de nombreux avantages qu'il est inutile d'énumérer ; mais sur ce point les honorables messieurs de la gauche prennent une attitude tout à fait opposée à celle que prenait leur parti il y a quelques années, et ils acceptent absolument la politique exposée par le parti libéral au sujet de la construction de la première ligne transcontinentale. S'il était permis à l'esprit de feu l'honorable Alexander Mackenzie de revenir dans cette enceinte comme il serait étonné de voir que sa politique a été adoptée par ceux qui, de son vivant, l'ont si violemment combattu !

L'honorable député (M. Richardson) a dit qu'un nouveau transcontinental n'était pas nécessaire—non seulement il n'y avait pas urgence, mais il n'y avait pas même nécessité. Mais alors que pense-t-il du projet soumis par son chef ? Que pense-t-il de l'amendement soumis à la Chambre, de très bonne foi, je présume, par le chef de l'opposition ? D'après les discours, non seulement de mon estimable ami de Grey-sud, mais aussi d'autres membres de la gauche, il est évident, que l'honorable chef de l'opposition n'a pas consulté ses amis au sujet de sa politique, car ils sont tous embrouillés sur cette question.

M. CLANCY : Où cela ?

M. HOLMES : Savoir, qu'une autre ligne transcontinentale n'est pas nécessaire. Voilà, sur un point, et si mon honorable ami (M. Clancy) n'est pas satisfait je puis lui en citer d'autres. Je puis citer des discours où il est établi, sous plusieurs rapports, que les messieurs de la gauche diffèrent de leur chef. Au commencement de la ce débat, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) s'est élevé fortement contre la concession à d'autres compagnies du droit de parcours sur ce chemin. Il nous a dit que c'était une absurdité——

M. SPROULE : Je le répète—c'est une absurdité.

M. HOLMES : Alors l'honorable député (M. Sproule) n'est pas d'accord avec son chef.

M. HUGHES (Victoria) : Pas du tout.

M. HOLMES : C'est l'honorable député de Grey-est ou l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart). Je ne sais au juste lequel des deux a déclaré que le privilège de parcours, tel que stipulé dans le projet du gouvernement, était une stupidité et——

M. HUGHES (Victoria) : Ecoutez ! écoutez !

M. HOLMES : L'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) dit : Ecoutez ! écoutez ! Il doit avoir en vue quelques intérêts de chemin de fer.

M. HUGHES (Victoria): L'honorable député (M. Holmes) n'a pas exactement posé la question. Aucune déclaration faite ici au sujet de l'absurdité du plan du gouvernement relativement au privilège de parcours n'entre en conflit avec l'exposé du chef de l'opposition. Il a signalé la parfaite absurdité, et nous l'absurdité seulement, d'un tel projet.

M. HOLMES : Le représentant de Victoria-nord peut se contenter des explications qu'il donne, mais celles-ci, j'en suis sûr, ne satisferont nul autre député. Sans accuser mon honorable ami d'avoir dénaturé la vérité de propos délibéré, je déclare que les membres de la droite ne croiront pas à la rigoureuse exactitude de ses déclarations, car les représentants de Lanark-sud, de Grey-est et d'Hamilton (M. Barker) ont prétendu que la clause relative aux droits de circulation sur cette voie ferrée était absurde. Qu'on me permette de citer les paroles du chef de l'opposition afin de démontrer que celui-ci n'est pas de leur avis.

Il est difficile d'accorder à un chemin de fer des privilèges de circulation effectifs sur une voie ferrée qui est sous la gérance d'une autre compagnie de chemin de fer qui lui fait concurrence. Mais si le gouvernement achète ce chemin de fer qui s'étend de North-Bay à Fort-William, il pourra établir et conserver une juridiction indépendante sur ce chemin, et il pourra accorder à ces chemins de fer le privilège d'y circuler.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. HUGHES (Victoria) : Vous feriez mieux de traiter un sujet que vous connaissez.

M. HOLMES : Ce sont les paroles mêmes du leader de la gauche :

La troisième proposition que je désire soumettre à la Chambre, à titre de bonne politique, serait de réduire les rampes de l'une ou des deux voies qui relient Winnipeg à Fort-William, à la condition d'obtenir le droit entier de réglementer les tarifs et que le chemin de fer du Grand Tronc comme l'Intercolonial aient des privilèges de circulation sur ces voies de Fort-William à Winnipeg. Ces privilèges de circulation pourraient être exercés conjointement par les compagnies, ou si cela était impracticable par suite d'intérêts rivaux, on pourrait avoir recours à une commission indépendante, nommée à cette fin par le gouvernement. Cet arrangement aurait pour résultat de mettre en moins de six mois ou d'un an le chemin de fer du Grand Tronc et son vaste réseau d'Ontario et de Québec en communication directe avec le réseau de chemins de fer et la vie industrielle de l'ouest.

Voilà ce qui prouve clairement que, ainsi que je l'ai déclaré, les membres de la gauche ne sont pas d'accord entre eux et n'approuvent pas la proposition de leur chef. Le représentant de Grey-sud et d'autres députés de la gauche ont loué l'attitude du leader du parti conservateur envers le Canadien du Pacifique et ils ont blâmé la conduite du parti libéral à l'égard de cette grande entreprise. Je n'ai aucune raison d'en vouloir au Canadien du Pacifique ; je me plais même à reconnaître que dans la construction de cette voie ferrée, la compagnie a fait preuve de beaucoup d'esprit d'entreprise, d'habilité et de connaissance du génie civil. Pourtant, je déclare sans craindre d'être démenti que le temps a vu s'accomplir toutes les prévisions que faisait le parti libéral lorsqu'il critiquait les concessions dont la Compagnie du Canadien du Pacifique était l'objet.

M. SPROULE : Même celle qui consistait à dire que les recettes de ce chemin de fer ne suffiraient jamais à payer la graisse des essieux ?

M. HOLMES : Le parti libéral comme corps n'a jamais dit cela. Un membre de ce parti a pu tenir ce langage.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Holmes) n'a pas lu les " Débats " de l'époque ; autrement, il serait mieux renseigné.

M. HOLMES : L'honorable député (M. Holmes) a lu les " Débats "—peut-être depuis moins longtemps que le député de Grey-est et toutefois, bien qu'il soit encore jeune, il s'occupe des affaires publiques depuis un bon nombre d'années. Certains libéraux ont pu tenir ce langage, mais le parti libéral comme corps n'a jamais déclaré que les recettes du Canadien du Pacifique ne suffiraient pas à payer la graisse des essieux.

Que pense mon honorable ami de la proposition de son chef qui veut que le gouvernement acquière la ligne depuis Fort-William à l'est ? Les recettes de ce tronçon suffiraient-elles à payer la graisse des essieux ? Je ne dis pas non. Cependant, ce ne serait certainement pas une entreprise lucrative dans le moment. Le représentant de Grey-est était un partisan zélé de la nationalisation des chemins de fer. Les députés de l'opposition semblent avoir un penchant pour la doctrine méthodiste. Ils croient évidemment aux conversions soudaines. Je crains qu'ils ne mettraient pas en pratique les principes de cette secte. Mais, leur confiance présente dans la nationalisation des chemin de fer est assurément l'effet d'une soudaine conversion. Depuis que je fais partie de la Chambre, la gauche a blâmé de son mieux non seulement l'administration de l'Intercolonial, mais sa possession par l'Etat. Lorsqu'il s'est agi d'acheter le chemin de fer du comté de Drummond pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, s'est-elle montrée favorable au principe de la nationalisation des chemins de fer ? A cette époque, pas un membre de l'opposition n'était en faveur de cette doctrine.

M. CLANCY: L'honorable député (M. Holmes) dit-il qu'un membre de l'opposition s'est déclaré hostile au principe de la nationalisation des chemins de fer ou que nous nous sommes contentés de critiquer dans une juste mesure l'administration de l'Intercolonial ?

M. HOLMES : Si ma mémoire est fidèle, la gauche ne critiquait pas seulement l'administration du chemin, mais reprochait au gouvernement d'en être propriétaire et de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. SPROULE : Cela va de pair avec l'autre assertion de l'honorable député (M. Holmes).

M. HOLMES : Comme on dit vulgairement, la gauche n'aime pas avaler ses propres pilules. Elle préfère les faire ingurgiter à la droite qui y met toute la bonne volonté possible. L'opposition est embarrassée et très impressionnable dès qu'on fait allusion à ses querelles intestines et à ses contradictions.

On a dit et répété avec une pointe d'ironie que le sénateur Cox ne pouvait pas attendre. Je n'ai pas mission de parler en son nom, je ne connais rien de ce qui le concerne et je ne me crois pas tenu de le défendre. Pourtant, il n'y a rien de déshonorant pour un sénateur d'être mêlé à une telle entreprise, au contraire. Les membres de l'opposition peuvent se railler et se livrer à des insinuations, ils ne sauraient signaler une seule action répréhensible dans la carrière publique du sénateur Cox. Je dois dire que s'il y a parmi la gauche un député qui, à mon avis, aurait dû garder le silence et ne pas prendre part à la discussion, c'est bien le représentant de Toronto-ouest (M. Osler). Je crois qu'il ne sied aucunement à un député aussi intéressé au sort du Pacifique Canadien que l'honorable représentant de Toronto-ouest est censé l'être de blâmer le projet ministériel. J'ai également observé que la moindre allusion à cet honorable député jette l'opposition dans des transes. A peine un député de la droite s'occupe-t-il du représentant de Toronto-ouest que deux ou trois membres de l'opposition demandent la parole pour nous faire des remontrances.

Je n'ai pas entendu le représentant de Grey-sud mentionner le plan proposé par le chef de l'opposition. Si je ne lui rends pas justice, ce n'est pas de propos délibéré ; j'ai prêté une oreille attentive à son discours sans avoir entendu une seule allusion à l'ensemble du plan mis de l'avant par son chef. Pendant qu'il était en train de blâmer la proposition ministérielle, j'étais certain qu'il ferait allusion au projet du chef de l'opposition et qu'il couvrirait d'éloges le grand sens politique du chef qui a sou-

mis à la Chambre un plan que ses partisans eux-mêmes n'osent commenter qu'avec beaucoup de circonspection. Leurs allusions ont été excessivement prudentes. Tandis que nous en avons parlé très librement, ils se sont abstenus d'entrer dans les détails sachant parfaitement que le projet de leur chef ne pouvait que souffrir d'un examen approfondi. Examinons maintenant un ou deux détails du projet du chef de l'opposition et comparons celui-ci au plan ministériel. Le premier ressemble à une mèche qui fait long feu, ou encore à un chemin d'hiver entrecoupé de cahots. De temps à autre, un cahot se présente et vous ressentez une secousse et il en est ainsi tout du long. Le gouvernement projette d'établir une ligne de chemin de fer d'un océan à l'autre. En un mot, le plan de l'opposition est anti-canadien dans une certaine mesure parce qu'il implique le passage de la voie ferrée sur le territoire américain, tandis que le projet ministériel n'admet qu'un chemin de fer construit en totalité sur le sol du Canada.

M. CLANCY : Comment le plan du chef de l'opposition implique-t-il le passage de la voie ferrée sur le territoire américain ?

M. HOLMES : Le "Canadian Northern" ne traverse-t-il pas la frontière ?

M. CLANCY : Qu'importe le "Canadian Northern" ?

M. HOLMES : Le chef de l'opposition propose d'incorporer un tronçon du "Canadian Northern" dans son réseau.

M. CLANCY : Le Grand Tronc ne passe-t-il pas sur le territoire américain ?

M. HOLMES : Oui, mais le Grand Tronc-Pacifique n'y passera pas.

M. CLANCY : L'Intercolonial non plus.

M. HOLMES : Lorsque le Grand Tronc-Pacifique sera construit, le représentant de Bothwell aura sans doute le plaisir de parcourir le pays d'un océan à l'autre. De plus, dans le projet du chef de l'opposition, il n'est pas question d'accorder à l'Etat le droit de réglementer les tarifs, droit qu'il aura en vertu du projet ministériel. Dans le premier cas, la compagnie et le gouvernement exploiteront chacun une partie du chemin de fer, tandis que, dans le second, l'administration ne sera pas partagée. Le chef de l'opposition ne songe pas à ouvrir de nouveaux territoires à la colonisation. Le représentant de Grey-sud dit que cela n'est pas nécessaire, que nous en avons autant qu'il nous en faut présentement, peut-être.

Bien des terres sont encore inoccupées et il est agréable de voir que les colons accourent par milliers. Le plan du chef de l'opposition n'a pas pour but d'ouvrir un seul acre de territoire nouveau à la colonisation; d'un autre côté, le projet du gouvernement, s'il se réalise, ouvrira des centaines de milles de contrées nouvelles, très propres à la colonisation et renfermant d'abondantes ressources encore inexploitées, d'après les rapports soumis à la Chambre, mais auxquels nos amis de la gauche n'ajoutent pas foi, malheureusement. De plus, le plan du leader de la gauche tient à peine compte des progrès du pays, tandis que celui du gouvernement favorisera ces progrès sur toute la ligne. Quiconque comprend ce que signifie la construction d'un chemin de fer sait qu'elle donne un immnse essor aux affaires dans le voisinage de la voie, et l'établissement de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique amènera ce résultat.

Une autre différence sensible entre les deux projets se rapporte au parcours des deux lignes. Celle que le chef de l'opposition favorise aurait une longueur de 1,654 milles entre Winnipeg et Québec ; et le Transcontinental couvrira une étendue d'environ 1,400 milles, soit un écart de près de 300 milles pour cette partie du réesau en faveur du projet du gouvernement. De Winnipeg à Saint-Jean, en passant par l'Intercolonial, la distance est de 2,232 milles ; en passant par la route projetée, elle ne sera que de 1,802 milles, soit une différence en moins de 430 milles. Par conséquent, si la longueur du parcours est un facteur important, tout l'avantage se trouve du côté du projet du gouvernement.

On se demandera peut-être ; En quoi ce chemin de fer profitera-t-il aux vieux comtés d'Ontario ? Il traversera le Nouvel-Ontario, mais quel avantage offrira-t-il au reste de la province? Je crois que cette entreprise est d'une importance vitale pour presque toutes les villes un peu considérables de l'ouest de cette province. Elle est importante pour les villes qui seront reliées au Grand-Tronc-Pacifique, en ce qu'elle leur facilitera l'accès du Nord-Ouest et le transport des marchandises. Elle est importante pour les exportateurs et les manufacturiers de toutes les villes. Je suis vraiment étonné que nos adversaires qui ont généralement si fort à cœur l'intérêt des manufacturiers, ne soient pas assez perspicaces pour comprendre qu'en combattant cette entreprise, ils s'opposent aux progrès des établissements industriels. Il y a une couple de semaines, comme je regagnais la ville où j'habite, après que la Chambre eut été saisi de ce projet, je rencontrai un conservateur qui s'est adonné à l'industrie manufacturière depuis l'avènement du gouvernement du jour. La maison dont il fait partie a fondé depuis deux ans dans la ville où j'habite une industrie nouvelle qui procure du travail à 75 ou 100 personnes. L'un des propriétaires de l'établissement est un conservateur et un de mes amis intimes. Il m'a déclaré qu'il croyait que cette entreprise était l'une des meilleures dont le pays ait eu connaissance et que pour sa part, il l'approuvait de grand cœur. Il me semble que ce sentiment est partagé par un grand nombre de personnes. En outre, ce projet est important pour l'ouest

d'Ontario, surtout pour cette partie du pays que traversent les voies navigables dont le représentant de Gray-sud a parlé ; car, grâce à la construction d'embranchements et à l'accroissement du trafic, je crois qu'à l'avenir le Nord-Ouest fera de si merveilleux progrès que même le Grand-Tronc-Pacifique, le Pacifique Canadien, le Canadien du Nord et toutes les autres lignes desservant le Nord-Ouest ne répondront pas aux besoins de la situation. Les produits de cette contrée seront si abondants que les moyens de transport que nous établissons seront insuffisants et qu'il faudra avoir recours aux voies navigables. Par conséquent, cette entreprise intéresse les villes de l'ouest, principalement celles que baignent les eaux des grands lacs, car elles retireront des avantages directs de la construction de cette voie ferrée.

Certains députés de la gauche ont avancé que ce projet était mis de l'avant, sans qu'on eût égard à l'intérêt public. Quels sont les meilleurs juges de cette question: nos amis de l'opposition ou les membres du gouvernement ? Ainsi que le directeur général des Postes l'a demandé, qui peut mieux dire si cette entreprise est avantageuse pour le Canada : un parti que les électeurs ont approuvé à deux reprises différentes ou un parti qui a essuyé deux défaites successives ? Je crois que la population du pays, lorsqu'elle sera appelée à se prononcer, ratifiera ce projet d'une manière éclatante, exprimera sa confiance dans la politique générale du gouvernement et approuvera d'une manière particulière la construction de cette ligne transcontinentale.

Nos amis de la gauche se plaisent à dire : Appelez-en au peuple ! Renvoyez les Chambres et soumettez la question au corps électoral ! Je leur rappellerai qu'à la veille de l'élection générale de 1900, nos amis nous lançaient le même défi : Appelez-en au peuple, disaient-ils, nous sommes certains qu'il vous condamnera. Le gouvernment a relevé le gant et, certes, il n'eut pas lieu de se plaindre des résultats ; je suis convaincu que, lorsque le gouvernement jugera à propos de se présenter devant les électeurs, leur verdict sera le même que la victoire de 1900 et sera suivie d'un triomphe plus signalé encore. Nos amis de la gauche qui s'enorgueillissaient depuis un grand nombre d'années d'avoir été les premiers à énoncer la maxime le 'Canada aux Canadiens', semblent fouler aux pieds ce principe. Ils ne le défendent pas avec le même zèle, le même enthousiasme et la même ardeur qu'autrefois. Ils n'y trouvent peut-être pas autant de profit pour leur parti. Quoi qu'il en soit, on peut dire sans craindre la contradiction que la politique ministérielle repose sur la maxime le Canada aux Canadiens et c'est ce qui la rend chère à la population canadienne.

Si la proposition du gouvernement ne se recommande pas à l'intelligence et au bon sens de la population entière, je me demande quel

projet plus sensé il pourrait soumettre à la Chambre. Je ne saurais croire un seul instant que la politique du leader de l'opposition (M. Borden, Halifax), se recommande à l'intelligence et au bon sens du public. Il me semble que lui-même ne l'espère pas. Si le projet ministériel ne mérite pas l'approbation du pays, c'est qu'il est impossible d'adopter une politique digne de la faveur populaire. Le gouvernement a protégé tous les intérêts de la population ; il n'a pas accordé les privilèges que concédaient les anciennes chartes ; il n'a pas octroyé un acre de terre, sauf le droit de passage et n'a fait aucune des concession dont le gouvernement précédent était si prodigue. Le gouvernement a été assez sage pour sauvegarder les intérêts du public qui lui en tiendra compte. La gauche a voulu excuser son hostilité en prétendant qu'elle aurait appuyé un projet différent. Cette déclaration est facile à faire, mais elle n'a aucun sens. Le gouvernement ne demande pas qu'on approuve un autre plan ou une autre proposition, mais ce plan et cette proposition. D'ailleurs, l'expérience n'a appris que, quel que fût le projet ministériel, nos amis de la gauche auraient facilement trouvé un prétexte pour le combattre.

Notre politique entre dans une voie nouvelle en ce qui a trait aux chemins de fer. Nous avons une ligne de conduite sage, que la population entière approuvera et qu'appuieront non seulement nos amis mais plusieurs de nos anciens adversaires. Il est impossible de jeter un coup d'œil sur notre vaste pays, dont les progrès sont si merveilleux, sans comprendre combien il est urgent de procurer sous le plus court délai, des moyens de transporter par chemin de fer les énormes quantités de produits qui ne font qu'augmenter de plus en plus ; et je suis convaincu que la population, lorsqu'elle connaîtra le présent projet l'approuvera cordialement et chaudement.

M. GEORGE A. CLARE (Waterloo-sud) : Je n'ai pas le dessein de m'étendre longuement sur cet important sujet. En effet, je me sens incapable de le traiter comme il mérite de l'être, et je sais que tout ce que je dirai sera entaché de beaucoup d'imperfections. Répondant à une observation du représentant de Grey-sud, le député de Huron-ouest (M. Holmes) a déclaré que les cultivateurs canadiens n'ont jamais demandé au gouvernement de les protéger. Je lui apprendrai que j'ai accompagné une députation de cultivateurs qui est venue demander au gouvernement de protéger l'industrie betteravière. L'honorable député dit que les cultivateurs sont libres échangistes et ne veulent pas de la protection. Il me permettra de lui dire qu'aujourd'hui il y a dix fois plus de cultivateurs de ce pays qui sont protectionnistes qu'il y en avait il y a vingt-ans. J'ajouterai que les agriculteurs de Waterloo-sud, auxquels la fondation d'établissements industriels et l'essor qu'elle a donné aux villes de ce collège électoral a procuré

un marché intérieur, sont aujourd'hui tellement protectionnistes que le gouvernement du jour a cru bon de changer les limites du comté de Waterloo-sud afin d'empêcher l'élection d'un député conservateur. Il n'y a pas longtemps que l'honorable député lui-même a accompli un tour d'équilibriste dans cette Chambre, en aprouvant le tarif soumis par le ministre des Finances, en le proclamant excellent et inspiré du ciel, tout en demandant l'imposition d'un droit plus élevé sur le sel. Il y a sur les banquettes de la droite plusieurs autres députés qui louent le divin tarif mais demandent en même temps plus de protection pour les industries particulières exploitées dans les limites de leurs collèges électoraux.

Les questions du transport et du tarif sont, à mon sens, les plus importantes à l'heure actuelle ; aussi, le long débat auquel nous assistons est instructif pour les membres de la députation et pour la population de tout le pays. Selon moi, il est regrettable qu'une telle question ne sorte pas du domaine de la politique. Le gouvernement n'a pas permis à ses partisans d'exprimer une opinion sincère et indépendante sur ce sujet. Il a bâclé le marché, signé le contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique et forcé ses partisans à l'approuver. Cela peut être conforme aux usages du gouvernement parlementaire, cela peut être régulier ; mais, selon moi, une question de cette importance devrait être débattue par la Chambre ou, au moins, étudiée par les amis du ministère avant la signature du contrat. Au contraire, le gouvernement a d'abord conclu l'arrangement ; puis, plusieurs conciliabules ont eu lieu et les partisans du gouvernement ont été obligés d'approuver le marché. Aujourd'hui, lorsque la Chambre est saisie de ce projet, ceux qui l'ont combattu dans les réunions secrètes l'appuient ouvertement. Comme on devait s'y attendre, le premier ministre a été acclamé lorsqu'il a exposé son projet. Ses partisans ont applaudi, lorsqu'il a parlé d'une grande ligne transcontinentale de l'Atlantique au Pacifique, mais lorsqu'il a mentionné le marché conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique, la Chambre est demeurée silencieuse et on n'entendit rien que le bruit de sa voix. Ce ne fut que lorsqu'il évoqua le spectre du privilège de transit et qu'il décrivit les dangers qui pourraient résulter de son abrogation que l'enthousiasme de ses partisans se réveilla. Vraiment, je crois qu'ils n'applaudirent que parce qu'ils croyaient avoir découvert une excuse, quelque piètre qu'elle fût, à offrir à leurs électeurs pour se justifier d'avoir approuvé la perpétration d'un pareil crime de lèse-nation. Nous vîmes un sourire de béatitude s'épanouir sur leurs lèvres et entendîmes leurs applaudissements. Mais quand ils surent ce que c'est que le privilège de transit, quand des députés de la gauche leur eurent expliqué qu'advenant son abrogation, Portland verrait péricliter son commerce et que les ports canadiens en profiteraient, nos adversaires eurent une telle frayeur de cet argument qu'ils n'ont pas osé l'invoquer depuis plusieurs jours dans cette enceinte. L'abolition de ce privilège serait l'événement le plus heureux pour les provinces de l'est, car les marchandises de l'ouest qui ne se rendraient pas à Montréal ou à Québec par le Saint-Laurent prendraient la route de Saint-Jean, d'Halifax ou de Sydney, pour le plus grand bien de ces ports canadiens. A entendre parler le premier ministre du retrait du privilège de transit, on croirait que l'Intercolonial n'existe pas.

Je ne combattrai pas le projet de construire plus tard un chemin de fer transcontinental, lorsque le besoin s'en fera sentir. Je crois qu'il est opportun de permettre au Grand Tronc de se rendre dans les plaines fertiles des Territoires du Nord-Ouest et de procurer aux colons les moyens d'expédier leurs produits vers l'est par chemin de fer. Mais avant d'établir une voie ferrée entre Winnipeg et Moncton, il faut connaître le pays à traverser, les obstacles à surmonter et la dépense approximative que le pays aura à supporter. Ces renseignements nous manquent parce que le gouvernement ne peut pas nous les fournir. Pourquoi le député de Renfrew-nord (M. Mackie) a-t-il été appelé à nous dire quel pays il faudra traverser? Parce que le gouvernement ne possède pas de données suffisantes. C'est le seul qui nous ait renseignés sur la région septentrionale d'Ontario et de Québec et il prétend qu'elle est boisée en partie et que certaines terres sont propres à la culture. Est-ce suffisant pour justifier le gouvernement de construire une voie ferrée là-bas ? L'honorable député prétend mieux connaître le pays que les ingénieurs que le gouvernement d'Ontario a chargés d'explorer et qui, dit-il, ne se sont jamais rendus près des lieux où passera la ligne transcontinentale. S'il en est ainsi, le gouvernement ne possède pas d'autres renseignements que ceux que l'honorable député a fournis, et ce sont des données bien maigres quand il s'agit de risquer plusieurs millions de dollars. Des études scientifiques et des explorations détaillées sont les seules sources de renseignements exacts, et il n'y en a pas eu. Pour ces raisons, entre autres, je m'oppose à la construction de la ligne entre Winnipeg et Moncton dans le moment actuel.

Bien différent est le projet du leader de l'opposition. Il propose de prolonger le grand réseau de l'Intercolonial de Montréal à Depot-Harbour, de relier par un chaînon nouveau la bifurcation de Scotia à Port-Arthur et d'améliorer la voie entre Port-Arthur et Winnipeg. Ce projet de notre chef respecté permettrait non seulement au Grand Tronc de se rendre à Winnipeg avant six mois et à l'Intercolonial d'atteindre la cité des prairies, il procurerait aussi au Canadien-du-Nord un débouché vers l'est. Ainsi le Grand Tronc et l'Intercolonial pourraient contribuer au transport de la récolte de 1904. Mais le plus important de l'affaire,

c'est que ces chemins seraient soumis à l'autorité du gouvernement. Cela est un point capital dans un pays jeune comme le nôtre. Dans le discours qu'il prononçait ces jours derniers, le ministre de l'Agriculture faisait la déclaration suivante :

Si nous ne fournissons pas au Grand Tronc les moyens de pénétrer dans les Territoires du Nord-Ouest en passant sur notre propre territoire, nous savons tous que le Grand Tronc ayant ses raccordements avec les chemins de fer de l'ouest américain, obtiendra une entrée dans l'ouest canadien par l'entremise de ces voies ferrées, et transportera une proportion considérable du trafic de cette partie du pays, en passant sur le territoire américain, et en utilisant les voies américaines, au lieu de passer par la voie canadienne.

Il est du devoir du gouvernement de ce pays de voir à ce qu'un pareil malheur ne se produise pas dans un avenir rapproché : car nous savons tous que les intérêts du peuple suivent la route du trafic, et si une masse considérable de la population de nos territoires s'habitue à compter sur l'union du chemin de fer du Grand Tronc avec les chemins de fer américains pour transporter ses produits, elle s'habituera aussi à compter sur les Américains pour d'autres fins ; c'est dans ce dernier pays qu'elle se procurera tout ce dont elle aura besoin, au lieu de l'acheter dans l'est du Canada, qui pourrait le lui fournir avec avantage.

Avec cette idée en vue, je dis qu'il est d'une nécessité immédiate pour le gouvernement canadien, appuyé par le parlement de ce pays, de prendre sans retard les mesures nécessaires pour assurer au chemin de fer du Grand Tronc une entrée dans les Territoires du Nord-Ouest, tout en dotant en même temps le pays de la ligne la plus courte, la plus directe et la moins dispendieuse pour relier ces territoires non seulement avec l'est du Canada, mais aussi avec nos ports de mer, afin que leurs produits puissent être transportés sur leur marché naturel, c'est-à-dire le marché de la mère patrie.

L'honorable député sait certainement que si ce bill est adopté par la Chambre, le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas construit avant cinq ou six ans ; mais il sait aussi que dans un an, le Grand-Tronc-Pacifique sera en état de transporter des marchandises de certaines parties de la province du Manitoba jusqu'à Winnipeg ; et je lui demande si le plan qu'il préconise n'aura pas pour conséquence de permettre au Grand Tronc d'expédier son trafic aux ports de mer, par le territoire américain ? Si au contraire, le plan du chef de l'opposition était adopté, le Grand Tronc pourrait transporter le trafic de l'ouest sur sa propre ligne, jusqu'aux provinces maritimes dans six mois d'ici. De plus, le Grand Tronc pourrait aussi transporter par sa propre ligne, les matériaux et fournitures dont il aurait besoin pour construire son chemin de fer dans le Nord-Ouest.

L'honorable ministre de l'Agricuture n'a pas toujours attaché autant d'importance au transport des moissons du Nord-Ouest pas des routes canadiennes. Lui et son parti ne se sont-ils pas opposés à la construction du Canadien du Pacifique au nord du lac Supérieur ? Lui et son parti n'ont-

ils pas combattu la protection que les conservateurs ont introduite dans ce pays ? Je prétends que ce sont ces deux actes du gouvernement conservateur qui ont retenu dans la Confédération canadienne les provinces du Nord-Ouest. Si le Canadien du Pacifique n'avait pas été construit, et si les honorables députés de la droite avaient réussi à nous donner le libre-échange ou l'union commerciale, le grain du Nord-Ouest se rendrait-il à la mer en passant pas les provinces maritimes ? Ne prendrait-il pas plutôt la route des Etats-Unis que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) prétendait être la route naturelle que devait suivre ce trafic ? Les provinces de l'ouest feraient-elles aujourd'hui partie de cette grande Confédération si cette politique avait triomphé ? Je prétends, et je suis convaincu que pluiseurs députés de la droite pensent comme moi, que la Confédération canadienne serait dissoute depuis longtemps si cette politique avait été adoptée.

Dans son discours de ces jours derniers, l'honorable ministre de l'Agriculture a fait un calcul approximatif des récoltes du Nord-Ouest, en 1906 et en 1911. Il possède une manière de faire ses calculs que je ne saisis pas très bien. Mais une fois n'est pas coutume et supposons qu'il ait raison. Il fait le compte du nombre de wagons qu'il faudra pour transporter le grain que ce pays aura à exporter en 1906, et en 1911, et ses calculs s'arrêtent là. Je vais les pousser un peu plus loin et faire voir combien il faudra de convois pour transporter le grain du Nord-Ouest dans les provinces maritimes, jusqu'à un port de mer. Il calcule qu'en 1906, nous aurons à exporter 60,000,000 de boisseaux de blé, 28,000,000 de boisseaux d'autres céréales et 15,600 têtes de bétail. Cela exigerait 88,000 wagons à blé et autres céréales et 9,750 wagons à bestiaux, de 16 animaux par wagon. Pour transporter cette récolte, il faudrait 1,955 convois de 50 wagons chacun, ou six convois par jour. Cinquante wagons par convoi est peut-être un peu fort, mais d'après le plan que préconisent les conservateurs, les chemins de fer seront en parfait ordre, et les pentes très douces. Un convoi de 50 wagons serait considéré comme très ordinaire sur le New-York Central. Ce chemin de fer ne laisserait pas partir un convoi qui ne contiendrait pas plus de wagons que cela. Toute la récolte du Nord-Ouest pourrait être expédiée en six mois, à raison de 12 convois de 50 chars wagons par jour, sur une seule ligne, ou en trois mois à raison d'un convoi par heure.

Le ministre calcule de plus qu'en 1911, nous aurons à exporter 100,000,000 de boisseaux de blé, 40,000,000 de boisseaux d'autres céréales, et 250,000 têtes de bétail. Cela exigerait 140,000 wagons pour le blé et les autres céréales et 15,625 wagons pour les animaux, c'est-à-dire, 3,112 convois par année, ou $8\frac{1}{2}$ convois par jour de 50 wagons chacun. Toute cette récolte pourrait être expédiée en six mois, à raison de 17 con-

vois de 50 chars chacun par jour, ou en trois mois, à raison d'un convoi de 50 wagons à toutes les 43 minutes. Mais nous avons deux chemins de fer, le Canadien du Pacifique et le Canadian Northern, qui vont à Port-Arthur, et si le plan du chef de l'opposition était adopté, nous aurions en plus le Grand Tronc et l'Intercolonial ; mais, laissant ces deux derniers de côté, je vais expliquer le temps qu'il faudrait pour expédier la récolte par les deux chemins que nous avons déjà.

En 1906, toute la récolte pourrait être expédiée en trois mois à raison d'un convoi à toutes les deux heures sur chaque chemin. Pour l'expédier en six mois, ces deux chemins n'auraient qu'à faire circuler un convoi qu'à toutes les quatre heures. Toute la récolte de 1911, pourrait être expédiée en trois mois, si chaque chemin ne laissait pas écouler plus d'une heure et 26 minutes entre chaque convoi de 50 wagons chacun. C'est donc dans l'ouest et non dans l'est que se produit l'encombrement, et le chef de l'opposition et ses partisans dans cette Chambre sont disposés, comme ils l'ont toujours été, à encourager la construction de chemins de fer dans l'ouest, car ils ne pourront que profiter à tout le Canada.

Il est vrai aussi que les cultivateurs du Nord-Ouest manquent d'élévateurs et qu'ils sont obligés d'expédier leur grain aussitôt qu'il est battu. Il faudrait construire plus d'élévateurs, comme le demande le chef de l'opposition, et nous en aurions beaucoup plus si son projet était adopté. Sans l'aide d'aucun gouvernement, les cultivateurs et les autres intéressés ont construit cette année plus de 50 élévateurs, qui seront tous terminés avant que la prochaine récolte soit mise sur le marché, et ils sont d'une capacité suffisante pour emmagasiner plus de 54,000,000 de boisseaux. Il y a une couple de jours, le ministre de l'Agriculture en voulant défendre le projet du gouvernement, a prétendu qu'avant longtemps, le blé de l'ouest sera moulu dans l'ouest et que la farine sera expédiée à l'est, entièrement par chemin de fer. Cette prétention ne s'appuie sur rien et est absolument erronée.

Minnéapolis, qui a expédié en 1901 15,995,421 barils de farine, est le plus grand centre de minoterie du continent. En 1891, les ports de l'Atlantique, canadiens comme américains, ont expédié 16,484,400 barils de farine. Si l'on déduit de ce total les expéditions de la Nouvelle-Orléans, et des autres ports du golfe et du sud (1,251,900 barils) qui sont en dehors de la sphère d'influence des grands lacs, l'expédition des ports de l'Atlantique a été de 15,223,500 barils. Par conséquent, les expéditions de Minnéapolis dépassent l'exportation totale de l'Amérique du Nord et c'est contre ce trafic que l'on voudrait lutter avec le nouveau chemin. Plusieurs millions de barils expédiés de Minnéapolis ont été consommés dans l'ouest. La question est de savoir ce qu'est devenue la farine expédiée dans l'est. Duluth en a expédié en 1901, 5,634,225 barils par les lacs ; Milwaukee, 2,238,778 barils ; Chicago, 918,763 barils ; ce qui donne un total de transport par eau, pour ces trois ports, de 8,791,766 barils, ou 57 pour 100 de l'exportation totale des ports de l'Atlantique, ceux du golfe non compris. Les expéditions des autres ports de l'ouest portent le total des arrivages à Buffalo, à 11,053,439 barils. Les autres ports tels que Cleveland, Erié, Oswego, Ogdensburg, Montréal, Kingston, Midland et Depot-Harbour ont aussi reçu des quantités considérables de farine par les lacs ; cela porte le transport total de la farine par les lacs à plus de 12,000,000 de barils. En d'autres termes, en ne tenant compte que du trafic d'exportation, qui est le seul qui nous occupe dans le moment, le transport de la farine par les lacs, représente les 4-5 des exportations totales du continent. Il resterait donc environ 3,000,000 de barils de farine qui ont probablement été transportés entièrement par chemin de fer. Si de ce dernier chiffre, on déduit encore la farine expédiée par chemin de fer, au sud de la zône d'influence des lacs, il est facile de se rendre compte qu'une très faible proportion de la farine exportée est transportée à l'est, entièrement par chemin de fer.

Il est vrai que Chicago a expédié à l'est, par chemin de fer, 6,791,184 barils, mais la plus grande partie de ces expéditions, était destinée à la consummation intérieure, dans l'Indiana, l'Ohio, le Michigan, la Pennsylvanie et les autres Etats où la concurrence des lacs ne se fait pas sentir directement. Il est important de remarquer aussi que bien que les expéditions totales de Chicago par chemin de fer, à destination de l'est (y compris l'énorme consommation intérieure que je viens de mentionner) se soient élevées à 6,791,184 barils, les expéditions de Duluth seulement, par le lac, se sont élevées à 5,634,225 barils, en 1901, et qu'en 1902, elles ont augmenté jusqu'à 8,703,330 barils. Il est incontestable que le transport de la farine, aussi bien que celui du blé, se fait de plus en plus par eau, et la prétention que le Grand-Tronc-Pacifique pourra transporter de la farine, s'il ne peut pas transporter de blé, est absolument erronée.

On me permettra maintenant de faire quelques remarques sur nos voies naturelles de transport, c'est-à-dire, nos routes navigables, une question de très grande et d'immédiate importance.

Nous avons dans notre pays, entre Fort-William et Port-Arthur et les ports de la baie Georgienne, une route navigable qui, si elle était bien outillée, serait supérieure à toute autre voie de transport par terre ou par eau.

Sans dépenser un seul dollar, nous pouvons aujourd'hui expédier les produits de l'ouest à Liverpool, avec les chemins de fer et les cours d'eau que nous avons, à aussi bas prix que le chemin de fer projeté pourra les transporter jusqu'à Québec seulement.

Il est admis par les meilleures autorités en ces matières que le gros trafic peut être transporté par eau à un dixième du taux ordinaire des chemins de fer. Aux Etats-Unis où les chemins de fer sont superbement outillés, où les pentes sont presque nulles, où il y a des cargaisons de retour et une concurrence acharnée, le taux le plus bas auquel on a pu atteindre pour le transport par chemin de fer, est une moyenne de huit dixièmes de cent par tonne et par mille. D'un autre côté, les 28,000,000 de tonnes de marchandises qui ont passé par les canaux du Sault Sainte-Marie en 1901, ont été transportées au taux de huit dixièmes d'un mille par tonne et par mille—soit un dixième de moins que la moyenne des taux de chemin de fer.

En 1902, ce trafic s'est accru à au delà de 35,000,000 de tonnes. En raison de l'augmentation des salaires, et du prix du combustible, les taux du transport par eau ont été d'environ neuf dixièmes d'un mille par tonne et par mille ; mais comme les chemins de fer se sont trouvés dans les mêmes conditions, la proportion que je viens de donner reste la même. Je n'entends pas, cependant, me servir de ces chiffres pour établir la proposition que je viens d'émettre, savoir que cela coûtera aussi cher pour amener les produits de l'ouest à Québec, entièrement par chemin de fer par la nouvelle ligne, que pour les expédier à Liverpool en utilisant les cours d'eau, car pour faire cette démonstration, je n'ai qu'à prendre les chiffres et les arguments d'un autre partisan du gouvernement, l'honorable député de Burrard.

Voici ce qu'il dit : " Les meilleures autorités déclarent que le trafic peut être transporté sur une distance de 4½ milles par eau pour le même prix que sur une distance d'un mille par terre." Mon honorable ami a ensuite entrepris de démontrer que quand le canal de Panama sera construit les produits pourront être transportés de Moosejaw, par chemin de fer, jusqu'à la côte du Pacifique, 960 milles, et de là par le canal de Panama, jusqu'à Liverpool, une distance totale de 9,480 milles, à aussi bas prix que de Moosejaw à Saint-Jean, 2,124 milles, et de là à Liverpool, 2,700 milles, soit en tout 4,824 milles, bien que le trajet dans un cas soit deux fois plus long que dans l'autre.

Avec les calculs et le plan de l'honorable député, nous arrivons donc aux résultats suivants : La distance par chemin de fer sur la ligne projetée entre Winnipeg et Québec, est de 1,500 milles. Supposons que ce chemin soit, sous tous les rapports, égal aux meilleures lignes américaines. Le transport sur cette partie du trajet est égal à un trajet 4 fois et demie plus long par eau, c'est-à-dire que le transport coûtera le même prix que pour un trajet de 6,750 milles par eau. Ajoutons à cela le trajet de Québec et Liverpool, 2,632 milles, ce qui nous donne un parcours total, de Winnipeg à

Liverpool, par le nouveau chemin, de 9,382 milles, et nous obtenons le magnifique résultat suivant : Le transport du grain et des autres produits de l'ouest, entre Winnipeg et Liverpool, coûterait aussi cher que le transport des produits des autres pays sur un parcours de 9,382 milles, par eau. Ainsi, le trajet de 9,382 milles par eau, entre l'ouest et Liverpool, est aussi avantageux que la route transcontinentale du gouvernement entièrement par chemin de fer, sur le territoire canadien, viâ Québec, et la position serait deux fois plus mauvaise si le chemin de fer était prolongé jusqu'à Moncton.

Il est important de savoir si les distances pourraient être diminuées. Les taux, depuis Montréal à Liverpool, sont les mêmes que depuis Québec. Québec est 418 milles plus près de Liverpool que New-York. Puisque les taux depuis Montréal sont les mêmes que depuis Québec, Montréal, sous ce rapport, est donc 418 milles plus rapproché de Liverpool que New-York.

Prenons donc Montréal comme objectif. Si nous voulons lutter avec succès contre New-York, ce ne sera qu'en utilisant nos magnifiques cours d'eau. On parle sans cesse de l'absence de pentes sur les chemins de fer américains. Nous n'avons pas de pentes non plus sur nos routes navigables, entre Fort-William, Montréal et Québec. La distance depuis Fort-William, Duluth, Marquette, Milwaukee, Chicago, et le canal américain du Sault Sainte-Marie jusqu'à Liverpool est plus courte en passant par Depot-Harbour et Montréal ou Québec, qu'en passant par New-York.

Améliorons nos cours d'eau, ou plutôt, laissons-les tels qu'ils sont, et outillons nos ports comme le ministre de l'Agriculture le demandait à la session dernière, et le problème des transports sera résolu, non seulement de manière à donner entière satisfaction à l'ouest, mais aussi de manière à attirer vers les voies canadiennes une partie importante du trafic, vers l'est et vers l'ouest, des 30,000,000 d'Américains dont le commerce est tributaire des grands lacs. Voilà la clef de la situation, la solution du problème, le secret de la prospérité nationale.

Ayons confiance dans l'avenir de notre nation.

L'histoire a déjà désigné le parti conservateur comme le champion des aspirations nationales, l'auteur et la source de nos progrès, l'architecte de notre fortune.

Doit-on avoir confiance dans l'avenir du Canada ? Mais, M. l'Orateur, la Providence elle-même nous a indiqué la route à suivre, et il n'y a qu'une ignorance coupable ou qu'un criminel entêtement pour arrêter le flot irrésistible du commerce par ce débouché transcontinental, dont les proportions étonneront le monde. A l'heure qu'il est, M. l'Orateur, il se fait déjà plus de trafic par les canaux du Sault Sainte-Marie, pendant les 240 à 260 jours que durent la na-

navigation, qu'il ne s'en fait par le canal de Suez durant toute l'année, et l'ambition de tous les Canadiens devrait être de s'assurer non seulement le transport de nos produits, mais aussi le transport d'une partie importante du trafic américain. Cela est possible, car la nature l'a ainsi voulu.

J'ai démontré qu'il en coûtera aussi cher pour transporter des marchandises de Winnipeg à Québec, que pour les transporter, par eau, à une distance de 6,750 milles jusqu'à Québec, ou 9,382 jusqu'à Liverpool. J'ai aussi démontré que les taux pour Liverpool, sont les mêmes qu'on parte de Montréal ou de Québec. Je vais démontrer maintenant qu'il est possible de faire une économie de 2,632 milles de transport par eau, ou 28 pour cent sur le coût total, en adoptant le transport mixte par terre et par eau, entre Winnipeg et Montréal. Prenons d'abord la route via Depot-Harbour :

	Milles par eau.
Distance entre Winnipeg et Fort-William, 426 milles, au taux du transport par eau, 426 x 4½..	1,917
De Fort-William à Depot-Harbour, on dit que la distance est de 444 milles, mettons..	491
De Depot-Harbour à Montreal, 380 milles, au taux du transport par eau, 380 x 4½..	1,710
Ce qui donne un total depuis Winnipeg à Montréal, par transport mixte, au taux du transport par eau, de..	4,118
Ajoutons à cela la distance de Québec (les prix sont les mêmes depuis Montréal) jusqu'à Liverpool..	2,632
Cela nous donne une distance, au taux du transport par eau, depuis Winnipeg jusqu'à Liverpool, non pas de 9,382 milles comme si tout le trajet, jusqu'à Québec, était fait par chemin de fer mais de..	6,750

En d'autres termes, on économise dans le transport, entre Québec et Liverpool, 2,632 milles, puisque le trajet ne serait que de 6,750 au lieu de 9,382 milles.

Autres routes par la baie Georgienne.

	Milles.
Distance par les chemins de fer actuels—	
D'Owen-Sound à Toronto..	120
De Meaford et Midland à Toronto	118
De Penetang à Toronto..	105
De Colingwood à Toronto.....	97

Ces distances peuvent être raccourcies, surtout dans le cas de Collingwood. Tous ces ports de la baie Georgienne sont à une distance d'environ 500 milles de Fort-William, de sorte que bien que les canaux du Saint-Laurent n'aient que 14 pieds jusqu'à Montréal, ce désavantage serait probablement plus que compensé par la différence dans la longueur du trajet par chemin de fer, et comme je l'ai démontré pour la route de Depot-Harbour, on pourrait également par ces routes transporter les produits de l'ouest à Liverpool pour le même prix que pour les transporter à Québec par le Grand-Tronc-Pacifique. Trois causes, et trois causes seulement, ont nui à notre succès par le passé.

1. L'absence de consommateurs dans l'ouest, ce qui nous privait de cargaisons de retour.

2. Le défaut de navires sur les lacs pour la concentration rapide des produits de l'ouest dans les ports de la baie Georgienne et à Montréal, et à Québec, tant pour l'expédition immédiate à Liverpool, que pour l'expédition dans les ports des provinces maritimes, en hiver.

3. Le défaut d'outillage et d'aménagement suffisants pour l'expédition rapide dans les ports.

Le premier obstacle disparaît rapidement par suite de la population croissante du Nord-Ouest ; le second disparaîtra aussi de lui-même, quand nous aurons un trafic assez considérable ; et quant au troisème, il sollicite l'attention scrupuleuse et immédiate d'une administration compétente.

Depuis quelques mois surtout, M. l'Orateur, j'ai beaucoup étudié cette question des transports, et j'en suis venu à la conclusion que je ne puis pas appuyer le projet du gouvernement. Il nous est impossible de savoir au juste à quoi le pays s'engage en entreprenant la construction de ce chemin. Je suis convaincu que cela coûtera au delà de $150,000,000. M. Roblin, le premier ministre du Manitoba, qui a fait une étude spéciale de cette question et qui la connaît probablement mieux que personne dans le Manitoba et autant que qui que ce soit au Canada, est opposé à ce projet. Sir William Van Horne, que le gouvernement avait d'abord choisi comme juge dans cette affaire, est opposé au projet. Ce chemin de fer ne résoud pas du tout le problème des transports. Il retarde de 50 ans la nationalisation des chemins de fer. Voilà, M. Orateur, quelques-unes des raisons qui m'engagent à combattre le projet du gouvernement.

Mais d'un autre côté, j'approuve entièrement la politique si claire et si pratique du chef de l'opposition, pour les raisons suivantes :

1. Les électeurs auront l'occasion de se prononcer avant de lier définitivement le pays à cette entreprise et cela nous permettra aussi d'obtenir les renseignements nécessaires pour décider la question en parfaite connaissance de cause.

2. Cette politique apportera un secours immédiat au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest, encouragera le courant de l'immigration au Canada et développera rapidement les ressources, les industries, et les richesses de toutes les parties du pays.

3. J'approuve cette politique, non seulement parce qu'elle prolonge et complète notre grande voie nationale—le chemin de fer du peuple—de manière à la rendre immédiatement productive, mais aussi parce que cette politique sera le moyen d'utiliser concurremment nos magnifiques cours d'eau et que cela identifiera les intérêts de l'est et de l'ouest, facilitera les échanges interprovinciaux, et assurera le transport des produits canadiens, par des voies canadiennes, jusqu'aux ports canadiens.

4. J'appuie cette politique, parce qu'elle est la seule qui nous donnera un contrôle efficace des taux de transport, et en assurera la diminution, puisqu'elle mettra en concurrence 4 lignes rivales, allant de l'est à l'ouest, et utilisera les grands lacs et notre route nationale du Saint-Laurent.

5. J'appuie cette politique, parce que c'est la seule qui nous assurera le transport à bon marché des produits de l'ouest jusqu'à la mer et qui donnera à la population des provinces maritimes sa part légitime dans les avantages qui devront résulter du trafic entre l'ouest et l'est du Canada.

6. J'appuie cette politique avec une entière confiance, parce qu'elle est celle du grand homme d'Etat canadien du jour—le digne successeur des plus grands hommes d'Etat que le Canada ait produits—je l'appuie, parce qu'elle marque la quatrième grande phase de notre histoire—(a) la Confédération, (b) la construction du Canadien du Pacifique, (c) la politique nationale et (d) le complément des trois autres, la politique conservatrice actuelle " le Canada pour les Canadiens et pour l'empire," " le Canada, une nation dans l'empire."

M. J. E. ARCHAMBAULT (Berthier) : Texte. M. l'Orateur, je n'entreprendrai pas de traiter à fond tout le projet du chemin de fer transcontinental national, mais l'importance de cette question me fait un devoir de signaler à la députation les avantages que la construction de cette ligne va procurer à la province de Québec en général, et tout particulièrement au comté que j'ai l'honneur de représenter. J'entrerai en matière sans autre préambule.

Une des principales raisons alléguées par le gouvernement à l'appui de la mesure dont il propose maintenant l'adoption, c'est le développement de la colonisation dans la province de Québec, et la nécessité de nouveaux moyens de transport, et de communication. En ce qui concerne mon comté et les comtés circonvoisins ce motif est des plus sérieux. Le comté de Berthier a une longueur de 75 milles, il s'étend de Berthierville à Saint-Michel des Saints, et est traversé par deux chemins de fer: le Pacifique et le Grand Nord. Le premier passe dans le bas du comté en longeant à une distance d'à peu près six milles les paroisses de Lavaltrie et de Lanoraie, pour arriver à Berthier Jonction, à deux milles, à Saint-Barthélémi, à un mille, et à Saint-Cuthbert, à trois milles des églises de ces paroisses. Il dessert aussi Saint-Gabriel de Brandon au moyen de l'embranchement de Joliette. Saint-Gabriel est à 21 milles de Berthier et à 54 milles de Saint-Michel des Saints, et n'est relié à chacune de ces paroisses que par une route carossable. Quant au Grand Nord, il traverse les paroisses de Saint-Norbert, Saint-Cuthbert et Saint-Barthélémi en passant à environ trois milles au nord du Pacifique. Est-il étonnant que les progrès de la colonisation dans le haut du comté soient si lents malgré les efforts des autorités locales et du gouvernement libéral de Québec pour les activer ? En effet, le digne ministre des Travaux publics et de la Colonisation de la province de Québec travaille constamment au progrès de la colonisation dans le comté de Berthier comme ailleurs. La preuve, c'est que, l'année dernière et cette année, le curé Morin attaché à ce département et un des hommes les plus dévoués à l'œuvre de la colonisation dans cette province et dans les autres parties du pays, a fait faire des travaux d'arpentage dans deux cantons formant partie des comtés de Joliette et de Maskinongé et situés vis-à-vis la paroisse de Saint-Michel des Saints. Les documents officiels ne sont pas encore publiés, les rapports et les plans qui doivent y être compris n'étant pas encore terminés; mais il n'en est pas moins vrai qu'il y a là des terres merveilleuses couvertes d'arbres précieux, d'une nature très fertile, silonnées de rivières, agrémentées de lacs, riches en poissons de toutes sortes. Qui d'entre nous, n'a pas entendu parler de la Mantavaisie, cette région si merveilleusement riche et qui comprend, au nord de la paroisse de Saint-Michel une étendue de terre d'environ 120 milles carrés et déjà reconnue comme extraordinairement fertile ? Permettez-moi de faire ici quelques citations que j'emprunte à un livre écrit en 1883 par le révérend Th. S. Provost, alors curé du Saint-Esprit et intitulé la " Bourse et la vie ". L'auteur fait une jolie description des paroisses du nord de mon comté: Saint-Gabriel de Brandon, Saint-Damien, Saint-Zénon et Saint-Michel des Saints.

Voici ce qu'il dit à la page 124, chapitre 8 de son livre.

Cette immense vallée dont je veux parler dans le présent chapitre court en latitude 46°, 45° depuis 74° et demi de longitude à l'ouest jusqu'à la rencontre du Saint-Maurice à l'est sur une largeur moyenne de 25 à 30 lieues. Les grandes lignes qui bornent cette vallée en largeur ne sont ni droites ni régulières ; tantôt elles se rapprochent, tantôt elles s'éloignent de la rivière Mantawa. La rivière Mantawa prend ses eaux sur le même plateau que la rivière Rouge, tributaire de l'Ottawa. En laissant le lac Bourget pour remonter vers sa source, nous arrivons bientôt à un endroit où cette rivière se divise dans la partie nord d'une grande baie, le bras sud-ouest est le maître-courant et environ deux milles plus loin elle se divise encore ; un troisième, un quatrième et un cinquième embranchements se succèdent à distance égale un peu plus d'un mille. Enfin, une sixième division où plusieurs courants arrivent de toutes les directions, principalement du sud-ouest, de l'ouest et du nord. C'est le point de jonction des grandes vallées de la Rouge et de la Mantawa qui s'adjoignent l'une à l'autre, présentant le plus vaste théâtre à la colonisation.

A la page 127 de ce livre, le curé Provost, qui alors ne pensait qu'à la colonisation par terre,—c'était en 1883—s'écrie :

Que l'on ouvre un chemin de fer et des paroisses surgiront comme par enchantement !

Mais arrivons à la page 129 :

Un mot du lac Bourget et de ses environs. A six lieues de Saint-Michel des Saints, en remontant la rivière Mantawa, au-dessus du rapide des Trois-Sapins.

Là encore, de beaux terrains riches sous tous rapports.

Page 132 :

Toute la rive sud de la Mantawa, sur une largeur d'environ deux lieues à partir du lac Bourget jusqu'au plateau des sources, est une plaine dont le sol est excellent, recouvert d'une belle forêt. Il en est ainsi de la rive opposée, avec cette différence que la plaine, de ce côté, n'est pas limitée par une mesquine distance de 5 à 6 milles, elle s'étend jusqu'aux Grandes Laurentides, c'est-à-dire, on l'a vue à 25 ou 30 lieues de là. Prenons seulement ici, dans le but d'y tailler quelques établissements, une largeur correspondante à l'autre rive, et nous aurons la place de huit belles paroisses.

Et le curé Provost ajoute, page 133 :

Et afin de ne pas être considéré comme fournissant des données inexactes quoique de bonne foi, je citerai quelques phrases de M. l'arpenteur Laurier, qui a, sans doute, bien examiné le territoire qu'il a circonscrit : "La rivière Mantawa, dit-il dans son rapport, court du sud-ouest au nord-est. Sa largeur moyenne est d'environ 180 pieds. Ses eaux sont pures, agréables au goût et très poissonneuses. La vallée qu'elle arrose est vaste et unie, accidentée seulement de temps en temps par de petits côteaux inconnus sur les rives du Saint-Laurent."

C'était en 1864. Le curé Provost cite, à la page 132, à l'appui de ses assertions, un rapport fait par le ministre de l'Agriculture en 1869, et il termine ainsi :

Je suis donc en mesure d'affirmer de nouveau avec plus d'assurance que jamais que la Mantavaisie est un pays fertile et dont on peut signaler avec avantage la richesse territoriale.

Une observation en passant. L'arpenteur Laurier qui, en 1864, faisait des études sur place dans la Mantavaisie, était le père de celui qui, en 1903, soumet à l'approbation des Chambres, en sa qualité de premier ministre du Canada, le projet d'un chemin de fer destiné à traverser cette même région.

Le curé Provost parle aussi du lac Clair, de la rivière des Postes, de la rivière aux Brochets, etc., etc. Et il ajoute, à la page 152 :

Combien de fois n'avons-nous pas entendu dire : Ah ! s'il y avait un chemin de fer dans les montagnes, j'irais certainement m'établir dans la Mantawa.

Qu'on veuille bien le remarquer, ce livre fut écrit en 1883. La ligne du Pacifique ne s'étendait pas alors au delà de Joliette, celles de Saint-Félix et de Saint-Gabriel n'existaient pas.

Ecoutons encore le curé Provost. Ce n'est pas l'intérêt politique qui l'inspire, c'est son dévouement de prêtre, c'est l'amour de la colonisation et de la patrie. A la page 170, il répond aux objections que l'on a à aller s'établir plus loin. On dirait qu'il lisait dans l'avenir. Quand le transcontinental national passera par ces endroits son rêve sera réalisé.

Comment s'est faite l'ouverture des cantons de l'est ? Quelle ligne d'habitation conduisait jusque-là, quelle prévision, en ce temps d'un chemin de fer passant par là plutôt que sur les rives du fleuve, soit au nord, soit au sud ? Qu'on aille donc aujourd'hui poser la main sur l'épaule du premier colon des Bois Francs et lui dire : "Mon ami, vous avez mal fait ?" En présence du prodigieux développement qui s'était déjà opéré avant le passage des locomotives et maintenant en face du progrès qui s'y est accompli depuis, n'aurions-nous pas raison de demander si c'est lui qui a mal fait ou bien ceux qui ont refusé de le suivre en disant : "Vous ne savez pas ce que vous faites, vous vous ruinez ?"

Est-il possible de prétendre qu'un chemin de fer traversant le nord de la province de Québec, ne serait pas utile ? Je n'ai parlé que des comtés de Berthier, Joliette et Maskinongé, mais ce que j'en ai dit pourrait s'appliquer à tous les autres. Je me suis rendu compte *de visu* de l'exactitude des assertions du curé Provost lorsque, en 1901, j'ai été avec lui, le curé Morin et quelques autres, visiter la Mantavaisie. Je vous prie de croire que ce voyage fut non seulement agréable, mais utile ; aussi "La Presse" jugea-t-elle bon d'en publier un compte rendu très détaillé.

Mais ce n'est pas tout, M. l'Orateur. On se fera une idée de la richesse forestière du haut des comtés de Berthier, de Joliette et de Maskinongé en apprenant qu'entre Saint-Gabriel à Saint-Zénon seulement, sur les trois branches de la rivière Mastigouche, il s'est vendu dernièrement des concessions forestières pour $240,000, et que la Compagnie de Grand'Mère en possède plusieurs dans cette même région et qui valent tout autant. Ces chiffres parlent par eux-mêmes et répondent victorieusement aux discours de ceux qui prétendent que le chemin de fer projeté est inutile et que le nord de la province de Québec est sans valeur. Inutile ce chemin qui va assurer l'exploitation des immenses concessions forestières dont je viens de parler et va faire surgir une vingtaine de nouvelles paroisses dans les limites des comtés que j'ai mentionnés ! Inutile ce chemin qui mettra à la disposition du colon ce merveilleux pays ! M. l'Orateur, pour moi, j'approuve entièrement le projet dont il s'agit, et les conditions du contrat qui en garantit l'exécution.

S'il faut en croire un vieux dicton latin, les choses agréables, mêmes répétées souvent, ne cessent pas de plaire. C'est ce que la députation paraît avoir décidément admis. En effet, que de beaux, que de grands, que de puissants discours prononcés depuis quelque temps dans cette enceinte pour ou contre ce projet ! Phrases sonores, protestations alarmées chez les orateurs de la gauche, confiance en l'avenir, raisons puissantes, arguments irréfutables chez ceux de la droite.

Au risque de rompre l'harmonie d'un aussi beau concert, je me permettrai d'y ajouter

quelques notes. Les conservateurs n'ont pas toujours habité les sombres et froides régions de l'opposition, où, pour me servir des paroles du fabuliste, ils traînent aujourd'hui péniblement une mourante vie.

Ils furent au pouvoir de 1878 à 1896, c'est-à-dire 18 ans, et ils entreprirent, eux aussi, la construction d'un chemin de fer transcontinental. Cette œuvre et les négociations qui s'y rattachèrent au début furent marquées de ce qu'on a toujours appelé le scandale du Pacifique. N'empêche que ces messieurs profitent encore aujourd'hui de toutes les occasions de se vanter d'avoir construit le chemin. Sans m'arrêter, pour le moment à discuter l'opportunité de la construction du Pacifique, je dirai, cependant, qu'elle a coûté trop cher au pays ; en effet, $35,500,000 en argent, $25,000,000 en terres, y compris l'exemption de taxes, et l'absence complète de garanties, c'était plus qu'il n'en fallait pour constituer une preuve d'extravagance contre le gouvernement de ce temps-là. Il suffit de jeter un coup d'œil sur le contrat relatif à l'entreprise dont il s'agit maintenant, pour saisir tous les avantages qui y sont créés en faveur du pays. Ainsi, le gouvernement se charge de construire lui-même la division de Moncton à Winnipeg. Il en sera propriétaire, la ligne entière ne lui aura pas même coûté $13,000,000, et le remboursement des sommes qu'il aura prêtées ou avancées lui est parfaitement garanti.

Il n'est donc pas étonnant que malgré leur mission de critiquer quand même tous les actes du gouvernement, les députés de l'apposition ne sachent que dire contre ce projet et ce contrat dont l'excellence est si manifeste. A les entendre parler les uns après les autres, on est tout naturellement porté à se demander s'ils ont encore un chef et des lieutenants en qui ils aient confiance.

L'honorable député de Sainte-Marie, lui-même, a parlé deux heures durant sans pouvoir ou sans vouloir nous dire s'il était pour ou contre le projet. C'est plus qu'il n'en faut pour en établir l'importance et la nécessité.

Espérant que ces quelques remarques suffiront à l'explication de mon attitude, je déclare que je voterai en faveur du projet et contre l'amendement de l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) à qui cependant, je dois tenir compte de son courage et de ses bonnes intentions.

Je n'approuverais pas le gouvernement de se charger lui-même des détails de la construction ni de l'administration des chemins de fer. L'expérience est une si belle chose !

On sait trop bien ce que nous a coûté la construction et l'administration de l'Intercolonial depuis 1867.

Les déficits n'ont fait que s'accumuler de 1867 à 1896, sous le régime conservateur, et le gouvernement libéral qui, depuis 1896, s'est signalé par tant d'améliorations, n'a pas encore tout à fait réussi, malgré la coopération et les hautes qualités administratives de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) à prouver l'avantage de l'administration de ce chemin de fer par l'Etat.

M. l'Orateur, je le répète, le règne du parti libéral depuis 1896 s'est caractérisé par l'esprit de progrès et par des améliorations de toutes sortes. Il a renouvelé la face des choses, l'industrie agricole, manufacturière et commerciale a joui d'une prospérité sans exemple, que la mise à exécution du projet actuel va encore accentuer dans une immense mesure. La construction du chemin de fer transcontinental national aura été l'œuvre la plus importante et la plus glorieuse du parti libéral, et cette entreprise suffira à elle seule pour immortaliser la mémoire de l'illustre chef de ce parti, qui en aura été l'âme dirigeante.

M. BOYD : M. l'Orateur, j'espère que l'on ne me reprochera pas de manquer de courtoisie si je ne réponds pas au long à l'honorable député qui m'a précédé. Je suis certain qu'il me pardonnera puisqu'il sait que je ne comprends pas bien la langue dans laquelle il a parlé. Je le regrette, car il m'aurait fait plaisir de répondre à son discours d'une manière appropriée.

Mais je ne crois pas avoir à m'excuser de prendre part à ce débat. Dans des circonstances ordinaires, après avoir entendu un grand nombre d'excellents discours sur cette question, nous pourrions nous abstenir de prolonger la discussion, avant de mettre la question aux voix. Mais comme je représente une partie du pays qui doit, dit-on, retirer de grands avantages de cette entreprise, je crois de mon devoir d'en discuter les mérites. Je pourrais reprocher au gouvernement de nous avoir soumis ce projet si tard dans la session, et une fois de plus, je proteste contre la tardive convocation du parlement. Il est vrai que l'honorable premier ministre a donné les raisons pour lesquelles le parlement avait été convoqué si tard—sa propre maladie—mais à en juger par ce qui s'est passé, je crois qu'il aurait mieux fait de nous convoquer plus tôt, car il n'aurait peut-être pas eu à subir les assauts de ses partisans, comme son prédécesseur qui disait qu'il était obligé de monter la garde jour et nuit pour protéger le trésor public. S'il avait convoqué les Chambres plus à bonne heure, il n'aurait eu à combattre que les membres de l'opposition, qui eux, combattent au grand jour.

Je crois donc que cette excuse n'est pas suffisante. Nous protestons, et nous avons raison de protester contre cette convocation du parlement, le 12 mars. Il n'y a pas de raisons pour que les Chambres ne soient pas convoquées beaucoup plus tôt.

Ce projet important dont on s'occupe par tout le pays, que discutent tous les journaux, dont il a été question dans le discours du trône, qui égale en importance toutes les questions qui ont été soumises au parlement depuis la construction du Canadien du Paci-

fique, n'a été connu de la Chambre que près de six mois après l'ouverture de la session. Cette conduite du gouvernement est injuste envers l'opposition et tout le blâme de cette conduite retombe sur lui.

Comme je l'ai dit il y a un instant, il n'y a pas une partie du Canada que ce projet intéresse plus que le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Cela se comprend d'autant plus facilement que nos succès passés ont dépendu et que nos succès futurs dépendront, en grande partie, de nos moyens de transport. Situés comme nous le sommes, ayant à lutter contre des conditions exceptionnelles, notre succès dépend du prix auquel nous pourrons expédier nos produits sur les marchés du monde. Au point de vue du Nord-Ouest cette question renferme deux propositions et, autant que possible, je m'efforcerai de la discuter au point de vue national et non au point de vue d'une province en particulier.

La première question qui se pose est celle-ci : est-il nécessaire de construire de nouveaux chemins de fer dans ce pays ? Je réponds sans hésiter, oui ; il est indéniable que les circonstances se prêtent admirablement à la construction de nouveaux chemins de fer dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. A l'heure qu'il est, la province du Manitoba est assez bien partagée sous ce rapport et, comme l'a expliqué l'honorable premier ministre, la généralité des colons sont à cinq milles d'un chemin de fer. Malgré cela, la population du Manitoba verrait avec plaisir la construction de nouveaux chemins. D'ailleurs on pourrait en dire autant de toutes les autres provinces car, comme l'a fait remarquer l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), construisez un chemin de fer n'importe où et les gens seront toujours contents de l'avoir. On construirait un chemin de fer pour aller au pôle nord qu'il en résulterait certains avantages. Mais la question est de savoir si l'entreprise serait avantageuse.

Le deuxième point à considérer est celui-ci : le projet qui nous est soumis est-il le meilleur moyen de venir en aide à ces vastes régions de l'ouest ? Je n'ai aucune hésitation à dire que je ne le crois pas. Permettez-moi de citer un passage du discours du premier ministre :

> Nous considérons qu'il est du devoir de tous ceux qui siègent dans cette enceinte, par la volonté du peuple, de pourvoir immédiatement au moyen de transporter au plus bas prix possible les produits de ces nouveaux colons jusqu'à un port de mer.

Je maintiens, M. l'Orateur, que le projet qui nous est soumis ne remplit pas cette condition posée par le premier ministre. Tous ceux qui ne sont pas préjugés comprennent que ce chemin de fer ne transportera pas les produits des colons de l'ouest sur les marchés étrangers, au plus bas prix possible. Il a même été démontré d'une manière concluante que ce chemin ne nous sera d'aucune utilité sous ce rapport. Je dirai en passant, que si ce projet me paraissait être le plus désavantageux qui pouvait nous être soumis, si je croyais qu'il donnerait aux colons un moyen peu coûteux d'expédier leurs produits, je l'appuierais cordialement, mais, comme je vais essayer de le démontrer, ce projet n'est pas le plus avantageux qui pouvait nous être soumis, et il ne remplit pas les conditions posées par le premier ministre.

Nous avons beaucoup entendu parler de ce chemin de fer ; nous nous rappelons tous la discussion qui a eu lieu devant le comité des chemins de fer et la manière dont il a été adopté par ce comité. Les principaux journaux du pays en ont parlé avant l'ouverture de la session. Il en avait été question, il y a plus d'un an, dans la ville de Winnipeg, et le "Telegram," de Winnipeg, du 24 août dernier, dit :

> Le "Globe" de Toronto, publie une série d'articles sur le trafic par chemin de fer, et pour des raisons mystérieuses, il cherche à faire croire que ce trafic est si considérable sur les chemins de fer du Manitoba, qu'il ne peut pas être transporté, faute d'une quantité suffisante de chemins de fer. Il ne dit pas un mot du manque de wagons et de locomotives, quand tout le monde sait que c'est de là que provient l'encombrement.
>
> Ceux qui connaissent les tactiques du "Globe" sont d'opinion que dans ce cas-ci, ce journal ne cherche pas seulement à donner le change sur ses intentions. A en juger par les symptômes qui se sont manifestés depuis quelques années, chaque fois que ce journal parle d'un projet, on peut être certain qu'il y en a un autre dans l'incubateur. MM. Jaffrey et Cox auxquels M. Sifton a aidé à s'emparer des mines de charbon du Crow's Nest, ont obtenu, dit-on, la direction du "Globe". Ils sont aussi intéressés dans une opération de chemin de fer avec Jim Hill, du Great Northern et du groupe Morgan. On se demande s'il ne s'agit pas de quelque projet Jaffray-Cox à faire approuver par le parlement, que le "Globe" a pour mission de lancer dans le public et que leur autre domestique, M. Sifton, se chargera de faire adopter.
>
> Immédiatement après cet article, l'organe dévoué à M. Sifton, le "Free Press", déclara que ces soupçons étaient absurdes, que le projet dont on parlait était purement imaginaire.

N'oublions pas que cet article a été écrit il y a plus d'un an, par un homme qui a occupé une haute position dans les rangs du parti libéral et qui comprenait très bien le motif des articles du "Globe." Ce qui s'est passé au comité des chemins de fer et dans cette Chambre prouve d'une manière concluante que les prévisions de cet écrivain étaient justes. On a commencé par demander une charte autorisant le Grand Tronc à construire un chemin depuis North-Bay jusqu'à l'ouest. C'est alors que les députés libéraux de la province de Québec et ceux qui étaient intéressés dans le Trans-Canada entrèrent en scène. Bien que M. Hays nous eut mis sous l'impression et eût même formellement déclaré qu'il n'avait pas l'intention de construire ce chemin, deux jours plus tard, à notre grande surprise, il se

disait prêt à construire un chemin jusqu'à Québec.

Alors, M. l'Orateur, (la Chambre est présidée par M. Logan) le triomphe des gens de Québec ne fit plus de doute pour vous et, dans l'intérêt de vos électeurs, vous êtes intervenu dans la discussion. Je me rappellerai toujours la voix avec laquelle vous avez demandé à M. Hays : " est-ce votre intention de construire ce chemin jusqu'à un port de mer de l'est? " Si je me rappelle bien, M. Hays a répondu : " assurément, non." C'est alors, M. l'Orateur, que vous avez répondu énergiquement : " dans ce cas je combattrai le bill," et vous avez héroïquement repris votre siège. Vous étiez beau à voir, M. l'Orateur, dominant ainsi M. Hays, appuyé comme vous l'étiez par d'autres dignes représentants des provinces maritimes ainsi que par le ministre de la Justice——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oh ! non.

M. BOYD : Oui, le ministre de la Justice est venu à votre secours, M. l'Orateur, et à ma grande surprise, le lendemain, M. Hays était disposé à avaler la montagne et même toutes les montagnes que l'on rencontre entre Winnipeg et Moncton.

Ce que je ne comprends pas, c'est que les représentants de l'Ile du Prince-Edouard, n'aient pas profité de l'occasion pour imposer aussi leurs conditions. S'ils avaient eu plus d'énergie, s'ils avaient compté dans leurs rangs quelques-uns des vieux lutteurs d'autrefois, ils auraient demandé à M. Hays : " Avez-vous l'intention de construire un tunnel entre la terre ferme et l'Ile du Prince-Edouard? " M. Hays aurait commencé par répondre : " Assurément, non." Mais le lendemain, il serait venu déclarer devant le comité qu'il était prêt à leur donner un tunnel. Une bagatelle comme celle-là n'était pas pour embarrasser M. Hays, surtout quand c'est le gouvernement qui devait construire le tunnel de même qu'il construit le chemin de fer.

M. Hays est peut-être celui qui met la machine en mouvement, mais il n'y a pas de doute que c'est le ministre de la Justice qui lui a conseillé de revenir devant le comité le lendemain, et de déclarer qu'il construirait le chemin de Moncton. Quoi qu'il en soit, je répète que je ne comprends pas pourquoi les libéraux de l'Ile du Prince-Edouard ne lui ont pas fait promettre un tunnel. Il n'est pas étonnant que M. Hays se soit engagé à construire un chemin jusqu'à Québec ou jusqu'à Moncton ; il serait même allé jusqu'au pôle nord. Cela lui était parfaitement indifférent, puisque c'était le pays qui devait construire le chemin et lui en donner tout le bénéfice, bien qu'il puisse nous revenir dans 50 ans, si le Grand Tronc ne trouve pas d'avantages à le garder plus longtemps.

Sans doute, M. l'Orateur, que ces petits détails avaient été arrangés entre vous et ceux qui se tiennent dans les coulisses, de sorte que six mois après l'ouverture de la session —retard contre lequel je proteste encore une fois—ce projet a été lancé dans le public qui ne s'y attendait pas. Nous en avons beaucoup entendu parler ici depuis trois semaines, et il en sera encore question quelque temps, mais lorsque nous nous présenterons devant le peuple, nous en parlerons encore beaucoup plus. C'est extraordinaire de voir la masse de renseignements que les deux partis seront en état de donner au public quand le temps sera venu. La partie la plus astucieuse de tout le discours du ministre des Finances est certainement celle où il nous a dit que cette entreprise ne coûtera que $13,000,000.

Une VOIX : Que dites-vous du premier ministre?

M. BOYD : Il est vrai que le premier ministre avait dit la même chose, mais le ministre des Finances, avec ses calculus et ses chiffres, a réglé toute la question. Mais cette histoire de $13,000,000 a fait long feu, comme celle du transit en entrepôt, dont nous n'entendons plus parler. La fausseté de ce calcul était tellement évidente que je ne m'attendais pas à cela de la part du ministre des Finances, qui est un homme que je respecte beaucoup ; et je ne croyais pas qu'un homme de sa position chercherait à tromper le peuple. Moi aussi j'ai retenu les services d'un mathématicien et je vais consigner les résultats qu'il a obtenus, dans le volume qui contiendra tous les discours prononcés sur cette question, afin qu'ils passent à la postérité. Ce volume sera publié sans doute, et les générations futures pourront se rendre compte de l'astuce des hommes qui gouvernent aujourd'hui le Canada. Je calcule que le chemin du gouvernement, de Winnipeg à Moncton, coûtera $88,900 par mille, qui est le prix qu'a coûté l'Intercolonial, d'après le petit livre publié par le Grand Tronc. Ainsi les 1800 milles de chemin entre Winnipeg et Moncton, à $88,900 par mille, coûteront d'après ce que dit mon mathématicien, dans les environs de $88,020,000. Il y a ensuite 1,000 milles de chemin dans la section des prairies, à $30,000 par mille, c'est-à-dire $18,750,000 ; soit un total de $119,770,000. Si on ajoute $10,080,450 pour l'intérêt, pendant la construction, nous avons un total de $129,850,450, lorsque le chemin sera fini. Si à cela on ajoute $29,885,603 pour l'intérêt, pendant 7 ans, nous arriverons au chiffre de $159,736,053. Il faut ajouter encore 3 années d'intérêt, si la compagnie ne réalise pas de bénéfices durant cet intervalle, et cela fera encore $14,374,357 ; soit un grand total de $174,110,410 ; et je ne suppose pas, et personne ne suppose, que la compagnie sera en état de payer.

Pour arriver à ces résultats, M. l'Orateur, je me suis procuré les services d'un mathématicien tout aussi compétent que celui dont s'est servi le ministre des Finances, et je ne doute pas que le ministre des Finances ait aussi eu le concours du ministre de la Jus-

tice. Tout ce qu'a demandé ce mathématicien, c'est que son nom ne soit pas rendu public, vu la position qu'il occupe, mais il garantit l'exactitude de ses calculs. Ils seront consignés dans les Débats et je défie qui que ce soit de les contredire. Voilà la position dans laquelle se trouvera le pays, si ce chemin de fer est construit tel que le propose le gouvernement.

Le Grand Tronc ne voulait pas de ce projet. Cela ressort clairement de tout ce qui s'est passé devant le comité des chemins de fer. Même à l'heure qu'il est, il ne tient pas à cette partie du chemin. La compagnie a obtenu ce qu'elle voulait. Elle voulait que le gouvernement garantit ses obligations pour lui permettre de construire un chemin de fer à travers les fertiles prairies de l'ouest. La compagnie n'avait pas besoin de cette garantie et le gouvernement n'aurait pas dû la lui donner, du moins dans la province du Manitoba. Elle a aussi obtenu une garantie pour la section des montagnes. C'est tout ce que la compagnie voulait avoir, quand elle s'est adressée au parlement ; ce dont elle ne voulait pas, le gouvernement propose de le lui donner pour rien, en augmentant la dette nationale du chiffre énorme que je viens de mentionner.

Où ira le trafic de ce chemin pendant la construction de la ligne ? car si ce bill est adopté, dans un an d'ici, si la compagnie fait diligence, elle aura construit 500 ou 600 milles de chemin dans la partie du pays qui fournit le plus de trafic, c'est-à-dire, dans les prairies. Toute la section des prairies sera terminée avant que le gouvernement ait fait faire les arpentages de la section est. Où iront les marchandises transportées par la partie de la ligne qui sera construite ? Le gouvernement a-t-il conclu des arrangements à ce sujet ? A-t-il mis dans le contrat que ce trafic se fera par une route canadienne ? Non, il n'y a rien de cela dans le contrat. Il n'y a rien pour empêcher la compagnie d'envoyer ce trafic où bon lui semblera et elle l'enverra de l'autre côté de la frontière, sur le réseau qu'elle possède aux Etats-Unis. Certains journaux ont rapporté que le Grand Tronc avait fait l'acquisition du Wisconsin Central qui étendra son réseau jusqu'à la ville de Duluth, ou à quelques milles de là.

C'est un fait bien connu que M. Hill, qui était intéressé dans l'affaire de la Passe du Nid-de-Corbeau, dans laquelle plusieurs personnes ont fait des fortunes, est aussi l'associé de ceux qui veulent aujourd'hui construire le Grand-Tronc-Pacifique. Par conséquent, il serait bien facile de conclure un arrangement avec ce M. Hill, en vertu duquel tout le trafic que le Grand Tronc pourra se procurer dans les prairies du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ira à Superior City par ce chemin de fer et de là à Chicago. Le grain serait mis à bord des bateaux des lacs et transporté dans un port de la baie Georgienne où le réseau du Grand Tronc le prendra pour le diriger sur Portland ou n'importe où il voudra. Il n'y a rien dans le contrat pour empêcher cela. Je maintens qu'il faudra mettre dans le contrat une clause disant que pendant la construction du chemin, le trafic des prairies devra être expédié par des routes canadiennes et c'est le devoir de l'opposition d'exiger que cette condition soit mise dans le contrat.

On se rappelle que la première chose que fit le parti libéral en arrivant au pouvoir au Manitoba, fut de prendre des arrangements pour amener un réseau de chemin de fer américain dans cette province. Les élections se firent sur cette question. Les libéraux disaient : "Nous avons conclu un arrangement qui sera très avantageux à la population de cette province." Une partie du chemin était construite et quand la législature obligea le premier ministre à déposer cet arrangement sur le bureau de la Chambre, savez-vous quelle était cette grande concession que le gouvernement avait obtenue ? Cette concession c'était que le chemin de fer américain n'exigerait pas un taux plus élevé que le chemin de fer Canadien du Pacifique. Voilà le grand avantage que les libéraux de la province du Manitoba avaient obtenu pour les cultivateurs auxquels ils venaient d'imposer une dette d'environ $1,000,000. Remarquons de plus que le gouvernement n'avait pas le moindre contrôle des taux. Quand le parti conservateur eut chassé les libéraux du pouvoir il mit fin à ce système en acquérant cette partie du réseau américain. Il le loua ensuite à une compagnie canadienne et depuis, ce chemin a rendu de grands services à la province. Aujourd'hui les libéraux d'Ottawa nous soumettent un projet qui, s'il est adopté par le parlement, imposera encore au Nord-Ouest et au Manitoba un chemin de fer qui mettra cette population à la mercie des Etats-Unis. C'est ce que voulait la Compagnie du Grand Tronc, quand elle s'est adressée au parlement, et c'est ce qu'elle a obtenu. Car c'est aux Etats-Unis qu'ira ce trafic pendant les dix années que durera la construction du chemin. Je maintiens, M. l'Orateur, et je parle en connaissance de cause, que le chemin entre Moncton et Winnipeg, si on le construit jamais, ne sera pas terminé avant dix ans et pendant tout ce temps le chemin que nous subventionnons pour transporter les produits de l'ouest, aura tellement pris l'habitude d'expédier les produits aux Etats-Unis qu'on aura les plus grandes difficultés à les ramener par des routes canadiennes, si toutefois on y réussit. Le grain ira à Duluth et les marchandises iront à Chicago par le Grand Tronc.

Je drai quelques mots maintenant de ce que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux appelle la partie maigre du chemin—je suis convaincu que le gouvernement la trouvera bien maigre en effet, aussi bien politiquement que financièrement. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, dit-on,

est trop près de la rive du lac Supérieur et cela serait un grand inconvénient au cas d'une guerre avec les Etats-Unis. Voilà, assurément, une raison qui ne mérite pas qu'on s'y arrête. Cette ligne, près du lac Supérieur, a été d'un grand avantage pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cela lui a donné plusieurs postes de ravitaillement. Jackfish, Port-William, Peninsula-Harbour, sont autant d'endroits où le chemin de fer Canadien du Pacifique amène des grandes quantités de charbon et de marchandises pour approvisionner son réseau à l'est et à l'ouest du lac Supérieur. Où la nouvelle ligne pourrait-elle se procurer des ports de cette nature ? Le gouvernement sera obligé de transporter sur son chemin tout ce matériel, toutes les provisions, à 150 milles au nord du lac Supérieur.

Quels sont aussi les arrangements concernant la construction de l'embranchement de Port-Arthur ? Qui construira cette ligne ? Cette ligne sera exploitée par le Grand Tronc, et si jamais des difficultés surgissent, à qui appartiendra le chemin qui transportera le grain depuis Winnipeg jusqu'à un port des lacs ? Voilà encore une question qui n'a pas été discutée comme elle aurait dû l'être. Je maintiens donc que ce chemin qui sera construit par le gouvernement sera dans une position très désavantageuse pendant tout le temps de la construction et même après, vu qu'il passe si loin dans le nord. Où et comment la compagnie se procurera-t-elle du charbon ? Tous ceux qui s'y entendent un peu comprennent ce qu'il en coûtera de transporter du charbon et de le transborder deux ou trois fois pour l'amener à 150 milles des lacs, tandis que le chemin de fer Canadien du Pacifique a deux, trois ou quatre ports à charbon le long du lac Supérieur. Bien plus, si des difficultés surgissaient avec les Etats-Unis, cette importante partie du chemin serait entre les mains de la Compagnie du Grand Tronc.

Un mot, maintenant, de ce que coûtera le chemin. Ce point est important, ou du moins, il le sera beaucoup pour la population du Nord-Ouest. Je veux discuter la question honnêtement et je vais commencer par citer un extrait du discours de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) que le gouvernement a désigné pour donner la réplique à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Pas un seul membre du cabinet n'a désavoué ses paroles et par conséquent, nous devons les considérer comme l'expression des idées du cabinet.

A la page 8728 des " Débats " il dit :

> Un chemin de fer de première classe ne saurait avoir des pentes de plus d'un demi pour cent ou de 26 pieds au mille. Lorsqu'il s'agira de construire cette ligne courte et la voie ferrée de Québec à Winnipeg, il faudra nécessairement qu'elle soit de première classe quant aux pentes, quant à la construction et quant au poids des rails. Les rails devront peser au moins 90 livres et les pentes ne devront pas dépasser quatre dixièmes pour cent, et si ces conditions sont observées, ce chemin de fer pourra faire concurrence à la navigation et à tout autre moyen de transport.

Le gouvernement pourrait-il nous montrer la soumission d'un entrepreneur sérieux, basée sur d'aussi maigres renseignements ? Je voudrais qu'on demande à un entrepreneur sérieux de faire une soumission pour construire un chemin de fer comme celui-là. Quand l'honorable député parle de construire un chemin de fer de cette nature pour $28,000 par mille, il laisse percer sa profonde ignorance du sujet qu'il traite. Je maintiens que l'on ne trouvera pas un seul entrepreneur sérieux, ayant une réputation ou de l'argent à perdre, qui voudrait s'engager à construire un pareil chemin pour $28,000 par mille—non, pas même pour $50,000. Je doute fort qu'on trouverait quelqu'un pour construire un chemin comme celui que décrit le porte-parole du gouvernement, pour $60,000 par mille. Je parle en connaissance de cause, car pendant plusieurs années je me suis occupé de construction de chemin de fer. J'ai été moi-même entrepreneur et j'ai travaillé à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique comme adjoint à M. J. Haney pour construire une partie du chemin que le premier entrepreneur avait été obligé d'abandonner, entre Portage-du-Rat et Winnipeg—une partie du chemin qui a coûté, non pas $28,000 par mille, non pas $50,000, mais $85,000 par mille, sur la plus grande partie du parcours.

M. EARLE : Avec des rails de 90 livres ?

M. BOYD : Non, et les pentes et les courbes n'étaient pas, non plus, comme voudrait les avoir les porte-parole du gouvernement. C'est pure folie qu'une prétention comme celle qu'il a émise. Il n'y a pas un entrepreneur de quelque réputation, connaissant son métier, et ayant de l'argent à risquer, qui voudrait s'engager à construire un chemin comme celui-là pour $60,000 par mille, avec le peu de renseignements que possède la Chambre. Cela n'est pas possible. Il faut tenir compte de ce qu'ont coûté les autres chemins de fer. L'Intercolonial a coûté $53,000 par mille et plus. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a coûté $52,000 par mille ; le chemin de fer Canadien du Pacifique, sur la rive nord du lac Supérieur, a coûté $50,000 par mille ; le Grand Tronc a coûté $100,000 par mille. Un seul de ces chemins est-il construit comme celui que voudrait avoir l'honorable député de Norfolk-nord ? Non. Ce ministre en perspective déclare que les pentes sur les lignes que je viens de nommner ne sont pas du tout ce qu'il faut pour ce chemin. Il prétend que ce sont des chemins d'un autre âge, tout à fait insuffisants pour répondre aux beosins actuels, et il veut un chemin moderne. Remarquez bien ce que je dis : si on construit un chemin comme celui qu'il nous a décrit, entre Winnipeg et Moncton,

il coûtera plutôt $60,000 que $28,000 par mille.

Une VOIX : Que coûterait l'acquisition du chemin de fer Canadien du Pacifique?

M. BOYD: C'est une question que je discuterai un peu plus tard. Comme l'a démontré l'honorable député de Pictou (M. Bell) le Grand-Tronc-Pacifique n'a payé que un et quart pour cent sur son capital. Il n'a jamais payé de dividendes sur ses actions ordinaires, d'environ $110,000,000 ; bien que son prospectus promît un dividende de 11 et demi pour cent, et je ne parle pas des $74,000,000 ou $75,000,000 que cette compagnie doit à l'Etat. Les mathématiciens d'aujourd'hui ne pourraient pas donner de calculs plus précis que ce prospectus du Grand Tronc. Les bénéfices devaient être de 11 et demi pour cent et la longueur du chemin est de 3,142 milles. Il a payé un dividende d'environ $800 par mille. Ce chemin traverse un pays très riche, à travers Ontario et jusqu'à Chicago. La compagnie doit $202,000,000, et ne parvient à payer un dividende de $800 par mille que sur un quart de cette dette. Cependant, on prétend que le nouveau chemin paiera l'intérêt de 3 pour 100 sur $28,000 par mille, ce qui ferait $840—plus que ce qu'a rapporté le chemin l'an dernier. Or, le chemin coûtera beaucoup plus près de $50,000 par mille que $28,000, et alors le chemin devra rapporter $1,500 par mille.

J'aimerais à entendre un député de la droite nous expliquer comment ce chemin de fer pourra donner à la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, les avantages que l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) demande pour cette partie du pays. Je dis que cela est impossible, que cela ne sera pas.

M. SCOTT : Obtiendrions-nous ces avantages en faisant l'acquisition du chemin de fer Canadien du Pacifique le long de la rive nord du lac Supérieur?

M. BOYD : Cette question viendra à son tour. En attendant, je puis dire à l'honorable député (M. Scott) que je suis prêt à discuter ce point de la question avec lui, ici, ou dans tout autre endroit qu'il désignera. L'honorable ministre de l'Intérieur, malgré toute son habileté—et il n'a pas de supérieur dans cette Chambre sous ce rapport—n'a pas pu arriver à nous promettre un taux plus bas que 10·85 cents par boisseau pour le transport du blé entre Winnipeg et la mer ; et même pour arriver à ce résultat, il n'a pas été honnête, car il a pris comme base de son calcul ce que l'honorable député de Peel a justement qualifié d'un tarif d'occasion entre Kansas City et Chicago. Or, voyons quels sont les taux actuels. De Winnipeg à Port-Arthur, 6 cents par boisseau ; de Port-Arthur à Depot-Harbour, 1 cent par boisseau ; de Depot-Harbour à Montréal, 2¼ cents ; soit un total, de Winnipeg à Montréal, de 9¼ cents par boisseau. Ainsi les taux actuels sont de 1:60 cents par boisseau plus bas que le taux le plus avantageux que le ministre de l'Intérieur a pu nous donner avec cette nouvelle ligne. A ce taux, les cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest feraient une économie de $2,200,000 sur les 200,000,000 de boisseaux dont parle le ministre de l'Agriculture.

Ce projet sera-t-il avantageux à la population du Manitoba ? Profiterait-il aux producteurs de grain de cette province? Leur donnerait-il plus de facilités pour l'expédition de leurs produits? Je viens de démontrer que si le grain est expédié par cette voie, le transport coûtera 1·60 cents de plus par boisseau que ce que nous payons actuellement pour le transport mixte, par chemin de fer et par eau. D'ici au parachèvement de cette nouvelle ligne, disons, dans dix ans, il est difficile de dire quelle réduction sera opérée dans le transport mixte. Il a été démontré dans cette Chambre, maintes et maintes fois, qu'à mesure que les taux de chemins de fer sont abaissés, ceux du transport mixte diminuent également. Si le ministre de l'Intérieur ne peut pas trouver mieux que cela et si ce chemin est construit pour le tranport du grain——

M. SCOTT : Le ministre de l'Intérieur ne parlait-il pas exclusivement des taux d'hiver ?

M. BOYD : Le ministre parlait pour le transport entièrement par chemins de fer, par opposition au transport par chemin de fer et par eau. Il faisait ses calculs depuis Port-Arthur et il n'y a pas de chemin allant à Port-Arthur, et il n'y a rien dans le projet qui pourvoit à la construction d'un chemin de fer allant à cet endroit, sous le contrôle du gouvernement. Si le gouvernement se rend à Port-Arthur, ce sera avec le consentement du Grand-Tronc qui exigera les taux qu'il voudra. Le ministre parlait du transport entièrement par chemin de fer ; c'est ce qu'il voulait——

M. SCOTT : Certainement.

M. BOYD : Si le ministre n'a pas pu trouver mieux, ce n'est pas un projet qui se recommande à l'admiration de la population du Manitoba et du Nord-Ouest. Il ne fera pas cesser les désavantages dont les cultivateurs se plaignent. Comme chemin de colonisation destiné à ouvrir au défrichement de nouveaux territoires, à donner de la concurrence dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, pour fournir des moyens de communication aux parties du pays qui n'en ont pas encore, le projet est sans doute acceptable. Les chemins de fer sont toujours une excellente chose, qu'on en construise un ou qu'on en construise vingt. Quel trafic local peut-on attendre sur cette partie de la ligne, au nord du lac Supérieur?

M. BENNETT : Des arbres de Noël.

M. BOYD : Oui, des arbres de Noël, comme dit l'honorable député (M. Bennett) et des piverts comme l'a dit l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) d'après le rapport de l'agent d'immigration du gouvernement d'Ontario. Il y aura abondance de ces deux produits en toute saison ; mais tout autre trafic est bien problématique. Il n'est pas probable que l'on puisse coloniser ces régions tant qu'il y a encore des milliers, des centaines de milliers et des millions d'acres de bonnes terres dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Il n'y a pas un homme qui conseillerait à ses fils où à ses voisins d'aller s'établir dans ces régions incultes, tant qu'ils pourront obtenir des fermes dans les prairies de l'ouest.

Supposons qu'il y ait du bois dans ces régions, comme le prétend l'honorable député, pourquoi enverrait-on des colons détruire ces forêts en coupant le bois et en le brûlant, au grand détriment du pays ? Notre bois marchand est aujourd'hui la plus belle partie de notre avoir. Alors, pourquoi irait-on le détruire comme il faudra le faire, si on envoie des colons s'établir dans ces régions. Il y a très peu de probabilité que ceux qui iront s'établir le long de ce chemin lui fournissent un trafic quelconque. De plus, il est étrange que le gouvernement d'Ontario n'ait pas découvert ces terres depuis longtemps, puisqu'elles sont si près de Toronto. Je trouve étrange aussi que le gouvernement d'Ontario n'ait pas donné à ces volontaires des gratifications dans ces régions, au lieu de leur donner des terrains sur des rochers, à un mille de distance les uns des autres, et en se réservant le bois pour lui.

M. CLANCY : Où il y en avait.

M. BOYD : Oui, là où il y en avait, comme le fait remarquer l'honorable député (M. Clancy). Si le gouvernement d'Ontario voulait récompenser ses soldats des sacrifices qu'ils avaient faits, pourquoi ne leur a-t-il pas donné ces terres dont on dit tant de bien ?

Tout cela fait pressentir des élections prochaines, et plusieurs événements subséquents sont venus confirmer ma conviction sur ce point. Cependant, nous n'en entendons pas autant parler à l'heure qu'il est.

Je pourrais citer la page 23 de la brochure que le Grand Tronc a fait distribuer aux membres de cette Chambre et qui donne la description du pays et du trafic que la compagnie espère y faire. Comme il n'y aura probablement pas de trafic en cet endroit pendant la présente génération, quels avantages la population de l'ouest retirera-t-elle de ce chemin qui passe à travers la solitude et dont la construction et l'exploitation coûteront des sommes énormes au pays?

Je crois avoir démontré, M. l'Orateur, qu'il est impossible de construire ce chemin pour le prix fixé par le gouvernement. Personne ne connaît la longueur exacte du tracé, personne ne peut dire combien il coûtera par mille, personne ne sait au juste où il passera, et personne ne peut dire non plus quels avantages le Canada, et surtout l'ouest en retireront. Alors pourquoi tant se presser, pourquoi cette hâte ? Depuis 7 ans que les libéraux sont au pouvoir, qu'est-il survenu pour nécessiter cette entreprise ? On prétend qu'il y a eu encombrement du trafic dans l'ouest en 1901 et en 1902, mais le gouvernement n'a rien fait alors. Puisqu'il n'y a pas de probabilité qu'il y aura encombrement cette année, ni même l'an prochain, grâce à l'augmentation du matériel roulant sur les deux réseaux que nous avons, pourquoi cette crise d'hystérie de la part du gouvernement? Quelqu'un a prétendu que le temps n'attend pas. Je suis porté à croire que l'article de journal publié il y a plus d'un an, et que j'ai cité il y a un instant, explique toute la question et nous fait connaître la manière dont le Grand Tronc entend exploiter ce chemin. Toute la question est entourée d'incertitudes. Pour engager la Chambre à sanctionner cette dépense de $174,000,000, on ne nous a donné comme raison que des "peut-être" et des "si." D'après l'honorable député à qui le gouvernement avait confié la tâche de répondre à l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, il ne faut pas s'attendre à ce que l'Etat soit remboursé des sommes qu'il aura dépensées, il ne faut pas s'attendre à ce que les taux soient diminués, il est même certain qu'il n'y aura pas de diminution.

J'ai toujours été partisan de la prolongation de l'Intercolonial à travers le continent, et je crois encore que la mise à exécution de ce projet donnerait au gouvernement le contrôle des taux et, sous ce rapport, ce serait un grand avantage pour tout le pays. Ce projet serait aussi très avantageux pour le chemin de fer lui-même. Si l'administration de l'Intercolonial était mise à l'abri des influences politiques—et cela se fera nécessairement un jour—s'il était prolongé jusqu'à l'océan Pacifique, ce serait une entreprise vraiment nationale. A ce propos, je dirai aussi que j'aimerais à voir le gouvernement entreprendre la construction d'un embranchement à la baie d'Hudson. Quand l'Etat possèdera une voie allant d'un océan à l'autre, c'est lui qui déterminera les taux et, alors seulement, les cultivateurs de l'ouest obtiendront justice.

Je ne suis pas prêt à aller aussi loin que l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) et à demander que le gouvernement fasse l'acquisition de tous les chemins de fer du pays. Mais je serais en faveur de la prolongation de l'Intercolonial jusqu'au Pacifique, et si cette entreprise réussissait, le principe de la nationalisation des chemins de fer suivrait son cours naturel.

Le projet du chef de l'opposition pourvoit à la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne et je suis en faveur de cette proposition. Que pouvons-nous attendre de la réalisation de ce projet ? Nous

avons le contrôle absolu des taux dans le Manitoba et dans quelques années, la prolongation du " Canadian Northern " dans les Territoires, nous le donnera probablement aussi dans cette partie du pays.

Il a été prouvé à maintes reprises, que le grain peut être transporté par eau sur toute la longueur du lac Supérieur pour 1 cent par boisseau. A la baie Georgienne, ce grain serait transporté par le chemin du gouvernement et il est facile de voir que cela nous permettrait de régir les taux sur les lacs. La concurrence abaissera toujours les prix du transport au plus bas point, et cela encore donnerait à la population un moyen de contrôler les taux. Il est facile de se rendre compte des avantages que les cultivateurs du Manitoba et les citoyens de l'est en retireraient, puisque les gérants de l'Intercolonial seraient en état de fixer l'itinéraire du trafic ; et il n'y a pas de doute qu'ils le dirigeraient vers des ports canadiens, à Montréal et à Québec en été, et dans les ports des provinces maritimes, en hiver.

Le ministre de l'Intérieur dit que l'Intercolonial n'a pas donné de bénéfices par le passé. Pourquoi ? L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, quand il était encore à la tête de ce ministère, nous a dit pourquoi l'Intercolonial ne rapportait pas de bénéfices et les honorables députés de la droite l'ont chaleureusement applaudi quand il nous a donné ces explications. Si nous exigions, a-t-il dit, sur l'Intercolonial les mêmes taux que sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc, ce chemin nous rapporterait de un à deux millions de dollars par an. Le chemin n'a pas donné de bénéfices parce que les taux sont très bas. Une autre raison pour expliquer cette absence de bénéfices, d'après ce que je comprends, c'est qu'il a son terminus à Montréal, où il ne reçoit aucun trafic d'entier parcours des autres lignes. S'il en reçoit, ce n'est qu'en très petite quantité et il est obligé de ne compter que sur le trafic local, sur ce qu'il peut se procurer à Montréal même et le long du chemin. Si ce chemin était prolongé jusqu'aux rives de nos mers intérieures, s'il était en état de faire concurrence aux autres lignes pour obtenir une partie du trafic des lacs et de transporter sa part légitime des produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, il se trouverait dans une magnifique position et rendrait des services à l'est et à l'ouest. Ce projet amènerait certainement beaucoup plus de trafic aux provinces maritimes et aux ports d'hiver auxquels l'honorable député de Cumberland (M. Logan) s'intéresse tant. Avec le projet actuel, on ne pourra pas transporter le grain jusqu'aux provinces maritimes, et si on n'y transporte pas le grain, quel trafic aura donc le Grand-Tronc-Pacifique? J'ai été informé par une autorité compétente que le grain qui passe sur la rive nord du lac Supérieur, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, représente en moyenne un convoi et demi par jour.

Si c'est tout ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique transporte actuellement, que transportera-t-on par le nouveau chemin, même si l'augmentation sur laquelle on compte se produisait, quand le Grand-Tronc-Pacifique ira à Duluth et Chicago, comme cela arrivera infailliblement ? Quel trafic aurons-nous pour nos ports d'hiver ? Il a été clairement démontré qu'il est impossible d'y amener le blé de l'ouest. Je maintiens donc qu'en construisant ce chemin jusqu'à la baie Georgienne—un chemin de fer moderne de 380 milles peut être construit avec des pentes faciles et transporter des convois de 60 et 70 wagons—on procurerait de grands avantages à la population de l'ouest, à l'Intercolonial lui-même et à nos ports d'hiver. Ce chemin aurait nécessairement un fort trafic et je suis convaincu que lorsque le projet du chef de l'opposition aura été étudié et compris, il recevra l'approbation des contribuables de ce pays.

L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) a terminé son discours en disant qu'un chemin de fer ne peut jamais réussir s'il n'a pas de correspondance avec un réseau productif.

L'Intercolonial n'est pas actuellement dans ces conditions, mais il le serait s'il était prolongé jusqu'à la baie Georgienne et, plus tard, jusqu'à l'océan Pacifique. A l'appui du projet de l'honorable chef de l'opposition, je citerai une partie d'une entrevue avec M. Meighen, président de la Compagnie minotière du lac des Bois et un des plus forts expéditeurs du Manitoba. Cette entrevue a été publiée le 6 août, avant que le projet du chef de l'opposition ait été soumis à la Chambre, et il corrobore presque mot pour mot les prétentions de l'honorable député d'Halifax (M. Borden). Sur cette question, M. Meighen est aussi compétent que n'importe qui au Canada, car toute l'exploitation de sa compagnie consiste à faire de la farine et à expédier ses produits sur le marché. Cette entrevue a été publiée dans le " Telegram ", le 6 août, et porte pour titre " Le transport entièrement par chemin de fer n'est pas praticable pour le grain ". Voici ce qu'il dit :

On n'amènera jamais les produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest jusqu'à un port canadien, ni par le chemin de fer Canadien du Pacifique, ni par le Grand-Tronc-Pacifique, en faisant le trajet entièrement par chemin de fer, par le nord du lac Supérieur. De plus, on n'en amènera jamais qu'une faible proportion par les canaux canadiens à l'est du Sault-Sainte-Marie.

Telles sont les paroles de Robert Meighen, président de la compagnie minotière du lac des Bois qui est arrivé à Saint-Jean hier pour assister à l'assemblée annuelle de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

M. Meighen déclare expressément qu'il faut tenir compte des lacs dans tout projet concernant le transport du grain de l'ouest. Il dit qu'une

partie seulement des produits des prairies de l'ouest arrivera dans les ports canadiens par une route entièrement par chemin de fer, passant au nord du lac Supérieur, et même par notre système de canaux.

Ce qu'il faudrait, dit-il, ce serait des chemins de fer à double voie entre Montréal et la baie Georgienne, et suffisamment d'élévateurs à cet endroit pour y emmagasiner le grain qui serait ensuite expédié à Saint-Jean et Halifax par chemin de fer, quand la navigation serait fermée sur le Saint-Laurent. Si le blé est acheté à Brandon ou à l'ouest de cette ville, après le 25 octobre, il ne peut pas être expédié par les canaux. Il reste deux alternatives à l'expéditeur, il peut le garder dans l'élévateur ou l'envoyer à Fort-William, et de là à Buffalo par eau, et ensuite par chemin de fer, jusqu'à un port d'hiver américain. Il est possible d'expédier du blé de Fort-William à Buffalo jusqu'au commencement de décembre.

Ce qu'il faudrait au Canada, dit M. Meighen, ce serait un port bien outillé sur la baie Georgienne, pour recevoir le grain et des chemins de fer pour le transporter, via Montréal, à Saint-Jean et à Halifax. Le blé pourrait être expédié de Fort-William aux ports de la baie Georgienne jusqu'au 12 de décembre, et à cet endroit, les élévateurs pourraient recevoir le grain pour alimenter les chemins de fer tout l'hiver. Actuellement, une grande partie de notre grain prend la route de Buffalo.

Entre un port de la baie Georgienne et Montréal, on pourrait construire un chemin de fer qui transporterait 80 wagons dans un seul convoi.

Avec des élévateurs suffisants dans un port de la baie Georgienne, et des chemins de fer, de là à Montréal, on pourrait faire concurrence à Buffalo et amener le trafic du grain canadien dans les ports canadiens. Le grain peut être expédié de Fort-William jusqu'à la baie Georgienne pour 1 cent et de là à Montréal pour 3½ cents ou moins, par boisseau, l'hiver et l'été.

Nos canaux sont fermés à la navigation pendant six mois de l'année. Avec des élévateurs à la baie Georgienne, on pourrait emmagasiner le grain arrivé trop tard pour être expédié par la route du Saint-Laurent et avec de bons chemins de fer, on le transporterait, via Montréal, à Saint-Jean et à Halifax.

Quand cela sera fait, ajoute M. Meighen, les produits de nos prairies de l'ouest seront expédiés par une route entièrement canadienne et nous n'aurons jamais qu'une faible partie de ce trafic dans nos ports canadiens, avec notre système de canaux, ou une route entièrement par chemin de fer, au nord du lac Supérieur. M. Meighen n'hésite pas à dire que les ports canadiens devraient avoir le trafic de l'ouest en hiver comme en été. Saint-Jean et Halifax, dit-il, sont les deux ports du Canada et leurs intérêts doivent être protégés.

M. Meighen, à qui l'on demandait s'il était en faveur de la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, répondit qu'il n'avait pas de conseils à donner sur ce point, au delà de ce qu'il venait de dire. Il faudrait des élévateurs et des chemins de fer, et d'une manière ou d'une autre il faut s'en procurer.

Voilà l'opinion d'un homme qui a probablement plus étudié cette question des transports que qui que ce soit au Canada, et comme je l'ai dit, cette déclaration a été faite plusieurs jours, et peut-être quelques semaines avant que le chef de l'opposition nous eût soumis son projet. Ces conseils méritent d'être pris en considération, et je crois que les électeurs en tiendront compte. Voici aussi ce que disait M. Ashdown, à Winnipeg :

Pour ma part, j'aurais préféré que le gouvernement, au lieu de ne posséder que la section est, possédât et exploitât toute la ligne.

Ce M. Ashdown est un de ceux dont l'honorable ministre de l'Intérieur a parlé dans son discours.

Nous avons encore le témoignage de M. Fisher qui, pendant plusieurs années, a été président de l'association liberale du Manitoba et occupait une haute position dans les rangs du parti libéral. Il est encore libéral ; ce n'est pas un ami du parti conservateur ; je l'ai toujours trouvé dans le camp de mes adversaires, chaque fois que j'ai pris part à une lutte électorale dans le Manitoba. Or, voici ce qu'il dit :

J'avoue que j'entretiens des doutes sur la question de savoir si la ligne projetée, étant donné le tracé qu'elle doit suivre, fera réellement concurrence aux autres lignes. Ce qu'il faut, avant tout, au Manitoba, c'est la route la plus courte et la moins coûteuse pour se rendre au lac Supérieur. Je crois que pendant bien longtemps encore, le grain ne sera pas transporté entièrement par chemin de fer. Je veux dire, par là, que pendant longtemps encore, les chemins de fer ne pourront pas transporter le grain avantageusement. Je considère de plus que cette nouvelle ligne passe trop au nord pour nous être aussi utile que le chemin de fer Canadien du Pacifique ou le Canadian-Northern. L'amélioration la plus profitable qu'on pourrait nous donner à l'heure qu'il est, serait probablement une double voie, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Supérieur, parce que je considère que c'est la plus courte ligne canadienne pour atteindre les lacs, et que pendant plusieurs années encore, cette ligne sera le grand canal d'écoulement pour l'expédition de notre grain à l'est. Je me demande aussi, si la construction et l'exploitation d'une ligne, si au nord, où le trafic local sera nécessairement peu important, ne seront pas tellement élevés que les taux s'en ressentiront.

Celui qui parle ainsi n'est pas un ami du parti conservateur ; ce n'est pas un ami du chef de l'opposition ; c'est un homme qui a habité le Manitoba pendant un quart de siècle, un homme de talent et d'intelligence ; un homme auquel le gouvernement du Manitoba a confié la mission de le représenter dans les expéditions envoyées à la baie d'Hudson, et c'est ainsi qu'il s'exprime sur le compte de la partie ouest du projet du chef de l'opposition. Sur la valeur de la partie est de ce projet, je viens de donner l'opinion d'un des plus grands expéditeurs du Canada. Il est impossible de ne pas tenir compte de ces opinions. Nulle part au Canada on ne donne à cette question des transports, autant d'étude et autant d'importance que dans la ville de Winnipeg et dans le Manitoba en général.

Devant une opinion comme celle que je viens de donner exprimée par un homme qui n'est pas un partisan de l'opposition, le gouvernement devrait hésiter. Il est possible

qu'il ne tienne pas compte des critiques de l'opposition, mais il ne peut pas méconnaître ces commentaires d'un de ses partisans.

On a beaucoup parlé de la possibilité de diriger le trafic par une voie, plutôt que par une autre ; or, si le gouvernement veut garder la haute main sur la direction du trafic et sur les taux, qu'il garde la propriété du chemin. C'est le seul moyen efficace. Pas un seul orateur de la droite n'a encore prouvé que le Grand-Tronc-Pacifique sera obligé d'exédier son trafic sur les ports de l'est du Canada.

Ce que nous voulons, par-dessus tout, dans l'ouest, c'est un moyen de transport à bon marché, pour notre grain et nos animaux ; et le projet du gouvernement ne nous le donnera pas. Dans les conditions où le chemin de fer sera construit, il ne fera pas diminuer les taux actuels.

Le capital du Grand-Tronc-Pacifique, à l'ouest de Winnipeg, sera de $56,600 par mille. Cela est aussi élevé que le capital actuel du Canadien du Pacifique. Celui du Canadian Northern, qui est sous la direction du gouvernement du Manitoba, n'est que de $12,500 par mille. Comment veut-on obtenir des taux réduits sur un chemin dont le capital sera aussi élevé que celui du Grand-Tronc-Pacifique ? A qui apartiendront ces $20,000,000 d'actions ordinaires? Personne ne nous a encore dit où iront ces $56,000 par mille. Je n'ai pas de doute que cela constituera une partie de la majoration du capital dont l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) nous a parlé.

Je me suis efforcé, M. l'Orateur, de donner honnêtement mon opinion sur cette question. Je suis opposé, M. l'Orateur, (M. Logan) au projet dont vous avez été un des principaux auteurs.

L'honorable premier ministre a invoqué le besoin de secours immédiats pour l'ouest. Ce chemin, qui ne sera pas terminé avant dix ans, ne nous assurera pas d'avantages immédiats. Le seul mérite que l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) réclame pour ce projet, c'est qu'il nous donnera plus de chemins de fer, et par conséquent, nous assurera la concurrence. Il n'a pas été démontré, et il est impossible de démontrer que ce nouveau chemin nous donnera des taux moins élevés.

Si on donne effet à ce projet, le pays devra encourir des dépenses énormes. Les lourdes obligations qu'il nous imposera, retarderont la réalisation d'autres entreprises d'une nécessité urgente pour la prospérité du Canada.

D'un autre côté, le plan que propose le chef de l'opposition donnera immédiatement des bénéfices. Si nous faisons l'acquisition du Canada Atlantique pour en faire un tronçon de l'Intercolonial, la ligne deviendra immédiatement productive. Le projet du gouvernement est incertain, et il coûtera nécessairement des sommes considérables. Avec le projet de l'opposition, le chemin appartiendra à l'Etat, tandis qu'avec celui du gouvernement, il appartiendra au Grand-Tronc-Pacifique, et c'est ce dernier qui aura le contrôle des taux. La seule chose certaine que je vois dans le projet du gouvernement, c'est qu'il coûtera énormément cher. On dirait que le gouvernement et ceux qui le poussent à se lancer dans cette entreprise, s'inquiètent plus du résultat des prochaines élections que des avantages que le Nord-Ouest et le Canada pourront retirer de ce chemin de fer.

L'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) prétend que personne du côté de la gauche, n'a donné le moindre renseignement sur ce que coûtera le projet du chef de l'opposition, et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) nous a reproché la même chose. Si ces honorables députés avaient écouté le discours du représentant de Bothwell (M. Clancy) ils posséderaient aujourd'hui tous les renseignements nécessaires ; mais lorsque mon honorable ami a pris la parole, nos adversaires en ont profité pour s'absenter. Ils ne veulent pas être renseignés. Quand un député de la droite prend la parole, ils viennent tous reprendre leurs sièges et font du bruit avec le couvercle de leurs pupitres.

Une VOIX : Nous sommes ici, dans le moment.

M. BOYD : Oui, vous êtes juste en nombre suffisant pour permettre de continuer la séance, car sans cela vous seriez absents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Boyd) n'a guère plus de succès parmi ses propres amis.

M. BOYD : C'est un vendredi soir, et nous savons ce que cela veut dire.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est aussi un vendredi pour nous.

M. BOYD : Je réplique par le même argument que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott). Quoi qu'il en soit, nous avons déjà l'Intercolonial depuis Halifax jusqu'à Montréal, et les dépenses ainsi que les distances du projet soumis par le chef de l'opposition, ont été données par l'honorable député de Bothwell comme suit :

De Montréal à la bifurcation de Coteau, 30 milles à $40,000 par mille	$ 1,200,000
De la bifurcation de Coteau à Depot-Harbour, 342 milles avec le matériel	12,000,000
Bifurcation de Scotia à Sudbury, 104 milles, $40,000 par mille	4,160,000
Intérêt durant la construction	200,000
De Sudbury à Fort-William, 555 milles	25,000,000
Améliorations	3,000,000
De Fort-William à Winnipeg, 426 milles, à $30,000 par mille	12,780,000
Améliorations	2,100,000
Total	$60,440,000

En opposition à ce projet, nous avons celui du gouvernement qui coûtera $174,000,000, comme je l'ai démontré. Le projet du chef

de l'opposition donnerait des avantages immédiats à la population de l'ouest ; il nous assure le contrôle des taux, non seulement dans l'ouest, mais aussi dans l'est ; il assure du trafic à l'Intercolonial et en fait un chemin productif.

Pour ma part, je préférerais que l'Intercolonial fût prolongé davantage. J'espère que le jour n'est pas éloigné où il ira jusqu'à la côte du Pacifique et servira à déterminer les taux dans tout le Canada. Le succès de ce projet ne fait de doute pour personne. Il est fort probable qu'avant la prorogation des Chambres nous aurons réussi à faire accepter notre manière de voir par le gouvernement. Je suis prêt à faire la proposition suivante : Que la Chambre soumette le projet du chef de l'opposition et celui du chef du gouvernement à trois ou cinq des meilleurs spécialistes, des experts les plus compétents qu'il soit possible de trouver en Amérique, et s'ils ne disent pas que le projet du chef de l'opposition est plus avantageux et donne une meilleure solution du problème, que celui du gouvernement, j'appuierai ce dernier. Mais il n'est pas probable que ce projet soit approuvé par quiconque possède quelque expérience, en matière de chemin de fer.

Je maintiens aussi que le gouvernement n'a pas reçu de mandat des électeurs pour engager le pays dans cette entreprise. La question n'a jamais été discutée dans les assemblées publiques et le peuple n'a pas eu l'occasion de se prononcer. Je prétends que la voix des contribuables a droit d'être entendue, avant que ce projet devienne loi, et l'opposition manquerait à son devoir si elle ne faisait pas tout en son pouvoir pour empêcher l'adoption de ce projet avant que les électeurs aient été appelés à l'approuver ou à le condamner. Si les têtes dirigeantes de l'opposition partagent ma manière de voir, elles ne permettront pas l'adoption de ce bill, dans sa forme actuelle, quelque temps que cela puisse prendre. Il s'agit d'une vaste entreprise que très peu de gens connaissent, même dans cette Chambre. Avant de nous demander d'approuver une dépense aussi considérable, pour construire un chemin de fer à travers des régions désertes et mettre ainsi le pays dans l'obligation de retarder, pendant 50 ans peut-être, d'autres entreprises urgentes, le gouvernement est tenu de soumettre la question aux électeurs de ce pays. Si le gouvernement et ses partisans sont aussi certains qu'ils le prétendent et qu'ils le font voir par les applaudisements qu'ils prodiguent aux orateurs de la droite, pourquoi ne disent-ils pas : nous sommes si certains des avantages et des mérites de ce projet, que nous consentons à en retarder l'adoption jusqu'à la prochaine session et dans l'intervalle nous en appellerons au peuple sur cette question.

Comme dit l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) soyons tous Canadiens ; agissons dans l'intérêt du pays. Que le gouvernement soumette son projet à l'approbation des électeurs, et si ceux-ci disent qu'ils l'approuvent, qu'ils en désirent la réalisation, l'opposition joindra ses efforts à ceux du gouvernement le plus tôt possible ; nous ne ferons pas comme a fait le parti libéral pendant la construction du Canadien du Pacifique.

Nous n'irons pas décrier le chemin ni le pays qu'il traverse ; nous ne susciterons pas d'obstacles à ceux qui seront chargés de le construire pour les empêcher de se procurer les capitaux nécessaires ; si, après que le peuple se sera prononcé, nous sommes encore dans l'opposition, nous donnerons à ce projet, qui sera alors vraiment national, notre entier et sincère appui.

Comme je l'ai dit au commencement de mon discours, il n'y a pas une partie du Canada, où cette entreprise soit d'un intérêt plus vital pour la population, que le Nord-Ouest. J'ai étudié cette question du mieux que j'ai pu, comme tout le monde dans l'ouest. Jusqu'à présent, du moins, notre seule manière de faire de l'argent et d'en répandre dans l'est, a été de produire et d'expédier du grain. Nous avons répandu dans les différentes provinces de $35,000,000 à $40,000,000 que nous avons retirés de notre récolte de l'an dernier et nous en avions dépensé presque autant l'année précédente. Cet argent provenait, en très grande partie, du blé que nous avions récolté. A l'avenir, nous ferons beaucoup plus. C'est une question que le gouvernement doit prendre en sérieuse considération, et j'espère qu'avant de faire adopter ce projet, il s'assurera qu'il est bien dans l'intérêt de l'ouest et de tout le Canada.

Je n'hésite pas à dire que dans mon opinion, ce chemin de fer n'améliorera pas la position des cultivateurs de l'ouest ; il ne leur donnera pas, aujourd'hui, ni plus tard, de plus grandes facilités pour l'expédition de ce grain qui nous permet de réaliser les millions que nous répandons dans tout le Canada. Une lourde responsabilité pèse sur ceux qui gouvernent actuellement le pays et une fause démarche peut avoir de graves conséquences.

J'ai dit que je ne favorise pas la proposition de l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) qui voudrait que l'Etat s'emparât de tous les chemins de fer du pays ; mais je désirerais la prolongation du réseau du gouvernement et avec votre permission, M. l'Orateur, je terminerai en proposant un sous-amendement. J'ai l'honneur de proposer :

Que tous les mots de l'amendement après le mot "définie," dans la quatrième ligne, soient retranchés et remplacés par les suivants :— "pour étendre et développer notre réseau de chemin de fer de l'Etat et pour en tenir l'exploitation absolument en dehors de toute ingérence des partis politiques."

M. T. G. JOHNSTON (Lambton) : A cette heure avancée, M. l'Orateur, je ne demande la parole que pour quelques instants. Mais

avant de discuter la question qui nous occupe, j'aimerais à savoir de quel droit nos adversaires sont toujours à nous reprocher de ne pas nous entendre entre nous. Il est évident qu'ils prennent leurs désirs pour des réalités. Ils me permettront de leur dire que chaque fois qu'un dissentiment surgit dans nos rangs, une démisison est offerte ou demandée.

Nous n'avons pas pour habitude de médire les uns des autres ni de nous mettre en grève, et sous ce rapport, nous offrons un contraste frappant avec nos prédécesseurs. Depuis l'avènement du gouvernement actuel les méthodes du gouvernement sont complètement changées au Canada et la vie publique n'est plus ce qu'elle était. Les luttes sourdes, les menées secrètes, les moyens inavouables qui jouaient un si grand rôle du temps de nos prédécesseurs ont complètement disparu pour faire place à la confiance, à l'honneur et à une politique d'initiative qui commande l'admiration de tout le pays.

Plus ce débat se prolonge, plus la position du gouvernement devient forte. Les raisons et les arguments sur lesquels s'appuie cette politique, n'ont rien de commun avec les objections contradictoires des députés de la gauche parmi lesquels il ne paraît pas exister la moindre entente, si ce n'est un désir commun de combattre les projets du gouvernement. L'opposition n'a ni principes ni programme, et elle est incapable de s'entendre non seulement sur la manière de combattre les propositions du gouvernement, mais même sur la manière d'appuyer celles de son chef. Les honorables députés de la gauche prennent la parole les uns après les autres, et plus ils parlent, moins il est facile de comprendre le pouvoir à n'importe quel prix et par n'importe quel moyen.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails, concernant le prix de cette entreprise ; cette partie de la question a été discutée à fond par les orateurs des deux côtés qui m'ont précédés. Mais je tiens à déclarer publiquement que je suis entièrement en faveur du projet qui nous est soumis par le gouvernement. Ce nouveau chemin de fer ira d'un océan à l'autre et passera entièrement sur le territoire canadien.

M. SPROULE : L'honorable député prétend-il dire qu'il s'est rendu à l'Atlantique quand il est arrivé à Moncton?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement ; Moncton est sur l'Atlantique.

M. SPROULE : Je crains que ce ne soit un pauvre port océanique.

M. JOHNSON (Lambton) : Ce chemin ira de l'Atlantique au Pacifique en traversant le territoire canadien et sera utile à un triple point de vue. D'abord il servira à la colonisation et au progrès des endroits dans lesquels il passera en se dirigeant du nord-ouest au sud-est. Au Nouveau-Brunswick il ouvrira une région des plus fertiles, restée inculte jusqu'à présent et bien loin de nuire par là à l'Intercolonial, il lui aidera en contribuant à développer des ressources jusqu'ici inexploitées, et à augmenter le trafic en général. Dans la province de Québec il fera utiliser de merveilleuses forces hydrauliques et de magnifiques régions minières qui, selon toute probabilité, seront devenues, dans un avenir relativement rapproché, des centres industriels de ce grand continent. Dans la province d'Ontario il déterminera l'exploitation d'une immense étendue de terres arables et de terres à bois, et des ressources minières dont on ne saurait dire encore toute l'immensité. Au Manitoba et dans les Territoires il suivra la vieille ligne Mackenzie que, de l'aveu général, le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait dû adopter tout d'abord, et traversera une région qui produit le blé dur par excellence. Dans la Colombie Anglaise, il contribuera au progrès d'une région favorisée d'un climat, d'un sol et de ressources incomparables. Ce sera un chemin national ; en rendant les différentes provinces jusqu'à un certain point dépendantes les unes des autres, il resserrera les liens de la Confédération, tout en constituant un nouveau moyen de contribution à la prospérité du commerce universel. On sait jusqu'à quel point le chemin de fer Canadien du Pacifique a développé le commerce avec l'Orient ; il y a lieu de croire que ce nouveau chemin de fer le développera encore plus.

Quant à la convention faite par le gouvernement avec le Grand-Tronc-Pacifique, je ne crois pas qu'elle eût pu être plus sûre ni plus avantageuse et qu'il eût été possible d'y mieux protéger l'intérêt public. Telle est la prudence qui s'accuse dans ce contrat, que je me demande comment la compagnie a pu y consentir. L'intérêt public y est protégé à tous les points de vue. On ne saurait en dire autant de la proposition de l'honorable chef de l'opposition. Il voudrait nous faire acheter des chemins de fer qui existent déjà et qui traversent des régions établies, des chemins que le gouvernement a déjà subventionnés. Nous croyons préférable de développer une nouvelle partie du pays, de créer pour ainsi dire un autre Canada en ouvrant des régions encore inexploitées, mais riches en bois, en mines, et susceptibles d'être cultivées avec le plus grand succès. Lorsque ce chemin sera terminé, il prouvera surabondamment que nous sommes une jeune nation. Le pays voisin compte une population quatorze fois plus considérable que la nôtre, notre jeunesse aspire toujours à y émigrer et à y tenter fortune ; l'exécution de notre projet agrandira ici le champ d'action et augmentera tous nos avantages, y compris celui de garder notre jeunesse chez nous et de conserver ainsi un puissant élément du progrès de ce pays dont nous sommes si fiers. Naturellement l'opposition ne pouvait pas se dispenser de présenter un plan quelcon-

que et elle en a présenté un qui, évidemment, n'a pas été mûri et qui ne semble pas plus sérieux que ne le serait celui d'une personne irresponsable et tout à fait incapable de donner suite à sa proposition. On a dit que la politique du gouvernement est une politique hybride ; c'est ainsi qu'il conviendrait de qualifier celle de l'opposition.

M. SCOTT : De l'opposition surtout.

M. JOHNSON (Lambton) : Oui, probablement. Certains membres de l'opposition ont pris un air tout à fait sérieux pour dire qu'il conviendrait d'en appeler au peuple sur ces deux projets opposés. S'il nous était donné de connaître le fond des cœurs, nous trouverions qu'ils n'expriment pas franchement leur opinion. Ils approuvent notre projet dans une très large mesure, et c'est l'esprit de parti et non pas le patriotisme qui leur a dicté leur attitude. J'ai été fort heureux d'entendre dire à l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) qu'il désirait l'amélioration de l'éducation de notre jeunesse. On ne saurait rien faire de mieux que d'enseigner à notre jeunesse que nous, les descendants de ceux qui ont conservé le Canada à l'Angleterre, nous avons parfaitement conscience des responsabilités dont nous nous chargeons, et sommes disposés à en accepter de plus lourdes encore pour assurer le développement de ce pays. Je viens de dire que nous sommes les descendants de ceux qui ont conservé le Canada à l'Angleterre ; j'ai dit une vérité. En 1776 nos compatriotes Canadiens-français repoussèrent l'envahisseur, et en 1812, à Chateauguay et Lundy's Lane, des soldats des deux races ont travaillé au succès de la même bonne cause. Nous avons donc le devoir de nous montrer dignes de nos ancêtres et de léguer à nos enfants un noble et durable héritage.

Vu l'heure avancée, j'ai cru devoir taire une bonne partie de ce que je m'étais proposé de dire. J'ajouterai cependant que j'ai confiance en la construction de ce chemin pour les raisons suivantes : La politique du gouvernement est inspirée par le patriotisme. Cette œuvre va développer le pays et déterminer notre jeunesse à y rester ; elle va augmenter notre commerce et faire de nous une nation ; elle repose sur une croyance profonde en la magnificence de notre pays et en sa grandeur future. Cette œuvre est praticable. Elle aura pour effet de resserrer les liens de la Confédération. Comme je l'ai dit précédemment, elle infusera aux provinces un peu d'esprit d'indépendance sans pour cela diminuer chez elles le sentiment de la mutualité. Elle contribuera à nous donner une plus haute opinion de nous-mêmes et des aspirations plus élevées ; elle favorisera l'immigration, la colonisation et le commerce, et assurera la prospérité dans toutes les sphères d'action. Elle est à notre portée, nous pouvons en entreprendre l'exécution sans nous apercevoir du fardeau qu'elle pourra représenter. Elle est tout à fait conforme à l'énergie, à l'esprit d'entreprise, à l'optimisme qui s'est développé dans tout le pays depuis que la bienfaisante influence du régime libéral s'est fait sentir. Lorsque nous serons devenus une nation, et une grande nation, comme nous le serons certainement un jour, il sera reconnu que la construction de ce chemin de fer transcontinental aura été pour nous un puissant élément de progrès et de prospérité.

Sur motion de M. Vrooman, le débat est ajourné.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à minuit.

INDEX

TROISIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

ALCORN, George Oscar (Prince-Edouard) :

Bil (n° 235), Transcontinental national, sur motion pour 3e l., 12960 ; amendement, 12961, rejeté, 12961 ; pétitions contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13547.
Deseronto, édifice public (sub.) 13380.
Picton, édifice public (sub.) 13380 et suiv. ; bureau de poste (observ.) 13403.
Rossland, dépôt d'armes (sub.) 13401.
Edifices publics fédéraux, loyers (sub.) 13402.
Anderson, M. J. G., nomination (int.) 13648.
Ficelle d'engerbage, inspection (int.) 14989.

ANGERS, Charles (Charlevoix) :

Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6705.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10611.

ARCHAMBAULT, Joseph Eloi (Berthier) :

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, (débat) 10335,

AVERY, Melzar (Addington) :

Grande-Vallée, jetée (sub.) 1590 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4259 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4876.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5650.
Quarantaine (sub.) 5689 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11865 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13619 et suiv.
Directeur de la poste d'Entreprise, destitution (int.) 14296.

BALL, George (Nicolet) :

Bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, 1ère l., 454 ; 2e l., 646 ; 681 ; 874 ; 1558 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapp. de ce comité, (débat) 6829.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10430.
Canal de Chambly, percepteur (int.) 12750.

BARKER, Samuel (Hamilton) :

Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 442 et suiv.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 851.

BARKER, Samuel—*Suite.*

Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 932 ; 14717 et suiv.
Rideau Hall, divers (sub.) 1026.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1278.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1379.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1404.
Wendover, quai (sub.) 1485
Lac Francis, Man., décharge (sub.) 1500.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2491.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2679 et suiv. ; 3690 et suiv. ; 3857 et suiv. ; 3970 et suiv. ; 4025 et suiv. ; 4130 et suiv. ; 5433 ; 5759 et suiv. ; 5874 et suiv. ; 5963 et suiv. ; 6277 et suiv. ; 6387 ; 6422 ; 8387 ; amend. du Sénat, 14140 ; 15062.
Dragueurs, réparations (sub.) 2705.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurise (sub.) 2780.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2804.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2812 et suiv.
Etudes et inspections (sub.) 2817.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 3008.
Bill (n° 183) canal Desjardins et main-levée d'hypothèque sur terrains dans la ville d'Hamilton (observ. sur mot. pour 1ère l.) 3516.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3800 et suiv. ; améliorations à Sydney (sub.) 3829 et suiv. ; aménagements à Lévis, 3836 et suiv. ; wagons et locomotives (int.) 4518 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (int.) 4602 ; remise à locomotives à la jonction de la Chaudière 12847 et suiv. ; machine à scier les rails, achat, 12861 et suiv. ; crédit général, 13133 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14345 et suiv. ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14372 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5135 et suiv.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5267.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5331 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5827 et suiv. ; 5981 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie de transport et d'entrepôt (en comité) 6081 et suiv.

BARKER, Samuel—*Suite.*
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101 et suiv.
Bill (n° 157) en comité, 6190.
Commission géologique (sub.)7030 et suiv.
Recensement (sub.) 7279 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7651 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757 et suiv.; 14407 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7785.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8016 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8088 et suiv. ; 3e l., 8298 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155 ; (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8267 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8511 et suiv ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8522 et suiv. ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8529 et suiv. ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 8532 ; matériel roulant, 8534 et suiv. ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553.
Transports, commission (int.) 8572.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8845 ; bill (n° 235) en comité, 11457 et suiv. ; 11641 ; sur mot. pour 3e l., 13025 ; (amend.) 13025.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9410.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9684 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11029 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11064.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (int.) 11222.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11306 et suiv. ; 11369 et suiv. ; 12692.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11431.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11448 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11672.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12774.
Chemins de fer, avances au ministre (en comité sur résol.) 12830.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12548.
Bill (n°258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13215 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14093 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14778 et suiv.
Bill (n° 269) attributions de certains départements, en comité, 15043.
Transcontinental national, pétitions contre (rép. à observ. Talbot) 15150 et sniv.

BAZINET, Charles (Joliette) :
Bill (n° 52) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Joliette et du lac Manouan (mot. pour 2e l.) 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

BEITH, Robert (Durham-ouest) :
Bowmanville, édifice public (sub.) 522.

BELAND, Henri Sévérin (Beauce) :
Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-est, 1ère l., 2671 ; 2e l., 3282 ; 3e l., 7711.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10488.

BELCOURT, Napoléon (Ottawa) :
Bill (n° 30) Compagnie d'huile du Canada, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Montréal, édifices publics (sub.) 446.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 777.
Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.
Compagnie d'amélioration du gaz du Dominion, bill (n° 91), 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1360 et suiv.
Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa, bill (n° 108), 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, (bill n° 118) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3371.
Bill (n° 134) en comité, 3707 et suiv.
Bill (° 144) chemin de fer Interprovincial et de la Baie James (en comité et 3e l.) 4752.
Bill (n° 73) Ontario and Quebec Power Company (mot. pour comité) 5039 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 161) pour faire droit à la Compagnie des machines à cylindre de Wolf, 3e l., 5749.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6062 et suiv.
Postes ,service extérieur (sub.) 6230.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6513.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7021.
Bill (n° 104) en comité, 7564 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7734.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8278 et suiv.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national, en comité (décision) 10902-10903.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12589 et suiv. ; 12758 et suiv. ; 12777.
Yukon—terres fédérales, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14081 et suiv.

BELCOURT, Napoléon—*Suite.*
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14109 et suiv. (sur mot. pour 3e l.) 14235.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14596 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14718.

BELL, Adam Carr (Pictou) :
Changements ministériels, explications, débat, 189.
Bétail canadien en Angleterre (mot. en amend. à mot. Fielding pour comité des subsides) 270 ; 375.
Yukon—concession Treadgold (mot. pour doc.) 293.
Steamers de l'Etat, commandants (int.) 454.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 597.
Scotch-Hill, station (int.) 895.
Postes, rapp. (int.) 901.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1072.
Yukon, concession Treadgold (mot. pour doc.) 293 ; int.) 1231 ; 5423 ; taxes de représentation (int.) 6193.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (int.) 1338.
Amherst, N.-E., bureau de poste (int.) 1648.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (int.) 1924.
Springhill, N.-E., arsenaux, gardien (int.) 1925.
Intercolonial, tarif (int.) 1925 : circulation gratuite (mot. pour doc.) 2416 ; taux de transport (mot. pour doc.) 2418.
Budget (débat) 1976.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2781.
Intercolonial, garage de Lorne (int.) 3022.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (int.) 3107.
Brimades dans l'armée anglaise (débat sur observ. Charlton (int.) 3245.
Transport, commission (débat sur observ. Borden) 3622 et suiv.
Conseils de conciliation (int.) 3759 ; 4150.
Steamer "Minto", usage (int.) 3762.
Intercolonial—mot. pour doc., et débat sur l'exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3820 et suiv. ; tarifs du trafic (mot. pour doc.) 3846.
Ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4080 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc., (sub.) 4313 et suiv.
Pêche dans la zone de trois milles (int.) 4332.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4405.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4435.
Recensement (sub.) 4825 et suiv.
Maison Mortimer et Cie, incendie (int.) 5006.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5083 et suiv.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5458.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5574 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5619 et suiv.
Yukon——
Goélette "Markland" saisie (sur observ. Kaulbach) 6198.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6572.

BELL, Adam Carr—*Suite.*
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6707 ; 7432 et suiv.
Milice, loi, dépêche Chamberlain (int.) 6754.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6790.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7338.
Armée anglaise, commissions accordées aux officiers canadiens (mot. pour doc.) 7518.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8212.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8450 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8541 et suiv.
Listes électorales, Nouvelle-Ecosse (int.) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10048 ; bill (n° 235) en comité, 11457 ; 11507 ; 11631-45 ; sur mot. pour 3e l., 13029 ; (amend.) 13031.
Service postal du Canada, par New-York (int.) 10980.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11295 et suiv. ; 12065 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11438 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., salle d'exercices militaires (int.) 12749.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13069.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13271 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13310 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13559.
Alaska, frontière, commission, opinion de lord Alverston (int.) 13955.
Recensement, coût (débat sur observ. Blair) 14025 et suiv.
Bibliothécaires du parlement et régistraire de la cour Suprême, appointements, résolution (en comité) 14120.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14276 et suiv.
Chambre des commuens, augm. d'app. de dix commis (sub.) 14404 et suiv.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14485.
Halifax, bureaux de la marine et des pêcheries (int.) 14573.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14669 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14840.
Situation financière, revue, (observ.) débat, 14902 et suiv. (amendement) 14917, rejeté, 14944.
Chemins de fer, subventions (int.) 14991.

BENNETT, William H. (Simcoe-est) :
Importation du grain par les ports de l'Ontario Occidental, en 1902 (int.) 99.
Fabrication de l'alcool méthylique (int.) 99 ; (sub.) 5560 et suiv.
Libération d'Arthur Brunet (int.) 110.
Changements ministériels, explications, débat, 176.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements (sub.) 218.
Revenu de l'Intérieur, ministère ; appointements (sub.) 231.
Expédition de blé de Port-Arthur et de Fort-William (int.) 288.
L'Assomption, édifice public, 436 et suiv.
Alexandria, édifice public (sub.) 502.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 884.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 917 ; en comité, 925 ; 934.
Edifices publics en général, dépôt d'armes (sub.) 993 ; loyer (sub.) 1016.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999 et suiv. ; 1004 et suiv.
Rideau Hall, divers (sub.) 1025.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1044 et suiv. ; 1048 et suiv.
New-Harbour, brise-lames, réparations ; talus, protection (sub.) 1176 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1571 et suiv.
Transport des malles entre Ashcroft et Barkerville (int.) 1653.
Murray-Bay, quai (sub.) 2352.
Chemin de fer Transcontinental, construction (int.) 2387.
Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, transport des malles entre (int.) 2387.
Cutler, Bore-Bay et Kagawong, transport des malles entre (int. Bennett) 2388.
Canal de la vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2400 et suiv.
Saskatchewan, Compagnie des terres de la vallée de la (int.) 2587.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (int.) 2854.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3113 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3426 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3489 et suiv.
Milice (sub.) : troupes et matériel, transport, 3890 et suiv. ; aide aux associations de tir, 3908 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4053 et suiv.
Yukon—sténographes, M. J. A. Valiquette (int.) 4152.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4164.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4771 et suiv.
Recensement (sub.) 4832 et suiv. ; 4993 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4842 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5467.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5595 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5930 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6023 et suiv.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108 et suiv.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6111 et suiv.
M. J. G. Grant, de Barrie, cautions (int.) 6194.
Postes, service extérieur (sub.) 6265 et suiv.; salaires (sub.) 6343.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Indiens, (sub.) : Ontario et Québec, 6551 et suiv. ; arpentage des réserves, 6620 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6633 et suiv.
Steamer "Alaska", achat (int.) 6842.
Terres fédérales, agents (sub.) 6979.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6979.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6979.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6979.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7602 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7749 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7790 et suiv.
Indiens, réserve de Duceis (int.) 8151.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8207 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8343 et suiv.
Intercolonial, freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8526 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9457 ; bill (n° 235) en comité, 10875 ; 11635 ; sur mot. pour 3e l. 13018, 13024.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11033 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11871 et suiv.
Article de l' "Evening Journal" (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13174.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13280 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.), observations, 13329.
Saint-Jean, P.Q., entrepôt de vérification (sub.) 13335 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13336 et suiv.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354 et suiv.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13374.
Gore's-Landing, quai (sub.) 13515 et suiv.
Midland, port, améliorations (sub.) 13517 suiv.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Explication de nature personnelle, compagnie de New-Market (rép. à explications de M. Mulock) 13528.
Trancontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des Priv. et Elec., 13541 et suiv.
Intercolonial, incendie des gares, etc. (int.) 14967.

BERNIER, Hon. Michel Esdras (Saint-Hyacinthe) :
Revenu de l'Intérieur (rapp.) 91 ; appointements (sub.) 230 ; recettes minimes (sub.) 5590.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 448.

BERNIER, Hon. Michel Esdras—*Suite.*

Tabac, importé, droits (rép. à int. Clancy) 455 ; droits (rép. à int. Henderson) 2174 ; 12751 ; canadien et étranger, timbres (sub.) 5559.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les T. N.-O. (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 904.
M. F. X. Chabot, retraite (rép. à int. Morin) 2085.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire, sur mot. pour 2e l., 2420.
Bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère l. 3841 ; 2e l. et comité, 4154 ; 3e l., 4156.
Bill (n° 187) modifiant la loi d'inspection de la lumière électrique, 1ère l., 3841 ; 2e l. en comité et 3e l., 4154.
Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures, 1ère l., 3841 ; en comité, 4156 ; 4341 ; 3e l., 4358.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550, 14254 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. (sub.) 5559, 5591; droits (rép. à int. Clarke) 14578.
Alcool méthylique (sub.) 5560.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5567.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5574.
M. A. E. Forrest, remboursement (sub.) 5591.
M. J. Kelly, paiement d'appointements (sub.) 5592.
M. A. Guay, compensation partielle pour perte d'un cheval (sub.) 5593.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593.
Trottier, M. Louis, emploi (rép. à int. Morin) 8736.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12787 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14115 et suiv.; (sur mot. pour 3e l.) 14234.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14262.

BICKERDIKE, Robert (Saint-Laurent, Montréal) :

Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 3058, 3281 ; 3e l. et adop., 3282 ; mot. pour substitution du titre de " Agence Impériale " à celui de " Compagnie Impériale ", adoptée, 3282.
Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.
Cigarettes, prohibition (mot.) débat, 841.
Compagnie de Garantie du Dominion (à responsabilité limitée) bill (n° 92) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Fédération Maritime du Canada. Bill (n° 93) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1371 ; en comité et 3e l., 3059.
Compagnies légalement constituées, bill (n° 94) 1ère l., 1229 ; mot. pour 2e l., 3369; retiré, 3371.
Bill (n° 133) prohibition des cigarettes, 1ère l., 2084 ; 2e l., 2383, 3,400 ; retiré, 3402.
Bill (n° 153) constituant en corporation la banque d'Epargne de Montréal, 1ère l., 2586 ; 2e l., 2816.
Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de terminus de Montréal, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059.

BICKERDIKE, Robert—*Suite.*

Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4617.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6315 ; 6337 et suiv.
Service océanique (débat sur obser. Hughes) 7823.

BIRKETT, Thomas (Ottawa) :

Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Blind-River, quai (int.) 1340.
Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne de Montréal, 1ère l., 2586 ; retiré, 11099.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2592.
Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, 1ère l., 4003 ; 2e l., 4285 ; en comité, 7704 ; 3e l. et adopt., 7711.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4243 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4322 et suiv.
Bill (n° 73) en comité, 5039 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, en comité, 6057.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7020.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10480.
Nouveau musée géologique (int.) 11455.
Pointe Nepean, usage (int.) 12086.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12587 ; 12763 et suiv. ; 12828.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14098 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14537.

BLAIN, Richard (Peel) :

Ficelle d'engerbage, prix (int. 206 ; 455 ; ventes (int.) 3934.
Edifices publics en général, dépôts d'armes (sub.) 991.
Pélérinage des Doukhobortses (int.) 1059.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1173.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1421.
Wendover, quai (sub.) 1494 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1588 et suiv.
Budget (débat) 1850.
Cure-môles, coût (int.) 1924.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2428 et suiv.
Belle-Ile, ligne télégraphique (sub.) 2807 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3160 et suiv.
Entrefilet du " Citizen " d'Ottawa, explication de nature personnelle par M. Talbat (observ.) 3238.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3279.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3426 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3462 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3641 et suiv.

BLAIN, Richard—*Suite.*

Débats, bureau des traducteurs (int.) 3935.
Douanes, appoint. et dép, casuelles dans les ports du Canada (sub.) 4037 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4211 et suiv. ; 4256 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4712.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4764 et suiv.
Recensement (sub.) 4799 et suiv. ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (int.) 6647 ; tableaux (int.) 7106 ; 11688 ; (sub.) 7270 et suiv. ; coût du recensement (observ. et amendement) débat, 13984 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5201.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5210 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6050.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6061 et suiv.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6108.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6111 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6133 ; 6257 ; salaires (sub.) 6356.
Malles, service (sub.) 6269 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6307 et suiv. ; 6466 et suiv.
Indiens, dépenses légales et générales, M. Stewart (sub.) 6626 et suiv. ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7476 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6991 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6991 et suiv.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7081 et suiv.
Latour, M. L. J., congé (int.) 7106.
Savard, M. P. V., emploi (int.) 7107.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7184.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7202 et suiv.
Yukon—Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7496 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication, en comité sur résol.) 7591 ; inspection (sub.) 7997 et suiv. ; 8005.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7854 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7962 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7982 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8451 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 18545 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure (sub.) 8550 ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux) (en comité) 13232 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13326 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13338 et suiv.
Quelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.

BLAIN, Richard—*Suite.*

Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13355 et suiv.
Vancouver, édifice public (sub.) 13400.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13413 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13435.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13452 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9686.
Cummings, M. James, paiement (sub.) 9723.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (int.) 10366 ; 10674 ; 10981 ; 11221.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9758 ; bill (n° 235) en comité, 10976 ; sur mot. pour 3e l., 12980 ; (amend.) 12981 ; rejeté, 13006.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada ; 2e l., 10999 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11043.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11883 et suiv. ; 12545.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12577.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13462 et suiv.
Port-Crédit, lac Ontario (sub.) 13523.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13546 et suiv.
Sauvetages, stations, récompenses (sub.) 13827.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13879.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13910 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13925.
Postes, administration (observ.) 14328 et suiv.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14349 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14399 et suiv. ; 14411 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14678 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14739 et suiv.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement, 14958 et suiv.

BLAIR, Hon. Andrew George (Saint-Jean, ville) :

Chemins de fer et Canaux (rapp.) 93.
Canal de la Vallée de la Trent (rép. à int. Ward) 131 ; (mot. Ward pour doc.) débat, 2397 et suiv.
Changements ministériels (explications) débat, 148.
Chemin de fer de la Rive Sud (rép. à observ. Geoffrion) 208 ; (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 459.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer, 1ère l., débat, 248 et suiv. ; 2e l., 2673 ; en comité, 2674 ; 3665 ; 3847 ; 3967 ; 4020 ; 4118 ; 4129 ; 4273 ; 4723 ; 4856 ; 4896 ; 5423 ; 5506 ; 5702 ;

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*
5749 ; 5872 ; 5960 ; 6275 ; 6380 ; 6411 ; 6481 ; 7520 ; 8388 et suiv. ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 ; 15064.
Rails d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (rép. à int. Monk) 289.
Bill (n° 8) expropriation, en comité, 298 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 339 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 427 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (rép. à mot. Tarte pour doc.) 456 ; propositions au gouvernement (rép. à int. Sproule) 897.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 461.
Intercolonial—embranchement de la Rivière-Ouelle (rép. à int. Casgrain) 554 ; paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (rép. à int. Monk) 683.
Subventions en terres et en argent aux chemins de fer (rép. à int. Davis) 1233 ; subventions (rép. à int. Scott) 1234 ; 1738 ; 1739.
Intercolonial : Gages des employés (rép. à int. Kendall) 1339 ; tarif (rép. à int. Bell) 1925 ; wagons particuliers (rép. à int. Fowler) 2388 ; circulation gratuite (rép. à mot. Bell pour doc.) 2417 ; trafic, échange avec Grand Tronc (rép. à int. Kemp) 2857 ; garage de Lorne (rép. à int. Bell) 3022 ; guide officiel (rép. à int. Clarke) 3662 ; (rép. à mot. Haggart pour doc.) 3665 ; terrain acheté par le gouvt. à Lévis (rép. à int. Casgrain) 3762 ; exposé d'usage touchant la situation, par l'hon. M. Blair (débat) 3764 et suiv.; améliorations à Sydney (sub.) 3826 ; construction primitive (sub.) 3831 ; pour renforcer les ponts (sub.) 3831 ; aménagements à Lévis (sub.) 3836 ; tarifs du trafic (rép. à mot. Bell pour doc.) 3846 ; wagons et locomotives (rép. à int. Barker) 4517 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (rép. à int. Barker) 4603 ; surestarie (rép. à int. Fowler) 4837, 5130 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B. (rép. à int. Fowler) 4837 ; prix du transport des houilles (rép. à int. Kendall) 6375.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 559.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de de fer (2e l.) 575 : mot. pour renvoi devant comité des chemins de fer, 578.
M. George Robertson, M.P.P., commissaire, garde-bestiaux, nomination (rép. à int. Ganong) 685.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (rép. à int. Lancaster) 685.
Garde-bestiaux, commission (rép. à int. Lennox) 686, 897, 1062.
Le Grand Tronc et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement (rép. à int. Monk) 688.
Chemin de fer Trans-Canada (rép. à mot. Tarte pour doc.) 689 ; propositions au gouvt (rép. à int. Monk) 1054, 1060 ; (rép. à int. Wilmot) 2857 ; explication personnelle, 2893.
Stock-Hill, station (rép. à int. Bell) 895.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*
Chemins de fer, accidents, pertes de vie, (rép. à int. Clarke) 896, 1060, 1374 et suiv. ; traverses, importation (rép. à int. Emmerson) 1740.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 956.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1081.
Garde-bestiaux (rép. à int. Borden) 1235.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1367 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1562.
Ile du Prince-Edouard, coût des chemins de fer (rép. à int. Hughes) 1741 ; embranchement de chemin de fer, construction (rép. à int. Hackett) 6375.
Immigrants pour les provinces maritimes (rép. à int. Emmerson) 1924.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (rép. à int. Bell) 1924.
Canal Welland, force motrice (rép. à int. Lancaster) 1928.
Canaux, employés, salaires (rép. à int. Broder) 2382.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, engagements avec le gouvt pour construction de soixante milles du Grand Central du Nord-Ouest (rép. à int. Douglas) 2385 ; capital supplémentaire (rép. à int. McCreary) 2391.
Subventions aux chemins de fer (rép. à int. Wilson) 2386, 4115.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire (sur mot. pour 2e l.) 2426.
Alberton, gare (rép. à int. Hackett) 2588.
Ile du Prince-Edouard, chemins de fer, billets (rép. à int. Hackett) 2588 ; chefs de gare (rép. à int. Hackett) 4517 ; prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (rép. à int. Lefurgey) 4601.
Chemin de fer de Southport et Murray-Harbour (rép. à int. Lefurgey) 2672.
Pont de Hillsbourough (rép. à int. Lefurgey) 2673 ; (rép. à int. Hackett) 2855.
Compagnies de téléphone dans les provinces maritimes (rép. à int. Clarke) 2673.
Yukon—Concession Treadgold (débat) 2965. Commission d'enquête, observ. Casgrain (débat) 4016, 4671.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie Canadienne (en comité) 3333.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338 et suiv.
West Lorne, accident de chemin de fer (int. à int. Clarke) 3344, 4895, 5261, 6275.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3349 et suiv.
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (rép. à observ. Marcil, Bonaventure) 3415.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à int. Clarke) 3416 ; (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3845.
Fret, classement (rép. à int. Kemp) 3417, 3664.
Bill (n° 134) en comité, 3707 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (mot. pour comité, sur résol.) 4339 ; en comité, 4520 et suiv., 5131 et suiv., 5262 ; estimations du coût de cette ligne (mot.) 5224.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S. R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4360.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, sémaphores (rép. à int. Hackett) 4601 ; pont de Hillsborough (rép. à int. Hackett) 4602.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*

Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4621 et suiv.; 4637 et suiv.
M. Albert J. White, emploi (rép. à int. Fowler) 4837.
Territoires du Nord-Ouest, organisation en provinces, naturalisation (rép. à int. Borden) 5261.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5268 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5274 et suiv.; (2e l. et adop.) 5297.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5317 et suiv., 5372 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, commis principal de la correspondance (rép. à int. Lennox) 5502.
Bill (n° 209) concernant certaines subventions pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 5544 ; 2e l. et comité, 5780 ; en comité, 5981 ; 3e l. et adop., 6019.
Bill (n° 102) en comité, 6090.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 6406.
Démission de l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6948.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résolution) 8359.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8653.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12069 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885 et suiv., 14725 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14741 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour construction, 15031 et suiv.

BORDEN. Hon. sir Frederick W., K.C.M.G. (King, N.-E.) :

Rapports (rép. à int. Hughes) 209.
Milice, ministère ; gestion, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 224 ; loi, dépêche Chamberlain (rép. à int. Bell) 6755.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352.
L'Assomption, édific public (sub.) 437.
Port-Moody, réserve militaire (rép. à int. Earle) 455.
Chemin de fer Canadien Transcontinental (rép. à int. Casgrain) 553.
Nouveau bill de la milice (rép. à int. Hughes) 686.
Général en chef, rapport (rép. à int. Hughes) 687.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Scott) 841.
Bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la milice, 1ère l., 894 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2316.
Dépôts d'armes (sub.) 995.
Guerre Sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (rép. à int. Hughes) 1055 ; retour de la force constabulaire (rép. à int. Ingram) 1056 ; selles et brides pour dernier contingent (rép. à int. Borden) 1736 ; médailles pour 3e bataillon de carabiniers, à cheval (rép. à int. Taylor) 1237.

BORDEN, sir F. W.—*Suite.*

Springhill, N.-E., arsenaux, gardien (rép. à int. Bell) 1925.
" Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine ", caricature insultante à l'adresse des Irlandais (rép. à int. Hughes) 2174 ; pensions aux soldats (rép. à int. Hughes) 3023 ; médailles (rép. à observ. Clarke) 8561 ; 10758 ; membres de la force constabulaire, congé (rép. à int. Hughes) 14581.
Milice canadienne, organisation, discours Hughes) 3023 ; médailles (rép. à observ Bourassa) 2485.
Brimades dans l'armée anglaise (rép. à observ. Charlton) 3242 ; officiers des corps permanents (rép. à int. Smith) 4601 ; 6645.
Plaines d'Abraham, cession (rép. à int. Casgrain) 3346.
Sussex, N.-B., manœuvres militaires (rép. à int. Fowler) 3348.
Milice (sub.) solde et indemnités, débat, 3714; exercices annuels et tir, 3732 ; appointements et salaires, 3737 ; propriétés militaires, 3741 ; troupes et matériel, transport, 3886 ; aide aux associations de tir, 3901 ; dépenses casuelles, 3912 ; collège militaire royal, 3912 ; défense d'Esquimalt, 3912 ; tentes, achat (int. Taylor) 3940 ; 5959 ; couvertures, tissus, chaussettes, achat, rép. à int. Blain) 10982 ; 11221.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie (rép. à int. Smith, Wentworth) 3938.
Martineau, Arthur, nomination (rép. à int. Ingram) 3938.
Gendarmerie à cheval, tentes (rép. à int. Taylor) 3940.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (rép. à int. Morin) 8868 ; (rép. à int. Bell) 12749.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à observ. R. L. Borden) 12975.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 1330 et suiv.
Québec, ville, magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 et suiv. ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 et suiv.
Montréal, casernes pour milice permanente (sub.) 13343.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13346.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.
Toronto, salle d'exercices, aménagements (sub.) 13353.
Kingston, salle d'exercice du collège militaire (sub.) 13361.
Winnipeg, édifices militaires (sub.) 13396.
Débardeurs de Montréal, grève, frais de milice (rép. à int. Gallery) 3751 ; (rép. à int. Monk) 4153.
M. J. B. Metts, débiteur de l'Etat (rép. à int. Wade) 6374.
Winnipeg, pavage de la rue vis-à-vis casernes (sub.) 7163.
Hamilton, achat d'un terrain près salle d'exercices (sub.) 7164.
Couronnement, contingent, somme additionnelle (sub.) 7164.
Cole, lieut.-colonel, pour lui rembourser ses frais, cause Cooke contre Cole (sub.) 7164.
Arsenal fédéral (sub.) 7306.
Gordon Highlanders, trophée des (rép. à observ. Hughes) 7473.
Dixon, M. le capitaine (rép. à int. Hughes) 8150.

BORDEN, sir F. W.—*Suite.*

24e régiment (rép. à int. Hughes) 9340.
Pêche, primes, fraudes présumées (rép. à int. Hackett) 11221.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (rép. à int. Bourassa) 11456.
Strathcona, cavalerie, caserne (sub.) 13399.
Velleyfield, grève, paiements à la milice sub.) 13647.
Troupes régulières, solde (int. Gilmour) 13648.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13655.

BORDEN, Robert L. (Halifax) :

Adresse en réponse au discours du Trône, 24.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 102.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 107.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 114.
Peter J. Carlin, destitution (int.) 132.
Changements ministériels (explications) débat, 151.
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 212 et suiv.
Finances, ministère, et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles, 229.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 248 et suiv.
Affaires des Indiens (sub.) 178 et suiv.
Milice (rapp.) 287.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 476.
Alaska—frontière, traité (observ.) 490 ; (int.) 900 ; entrevue avec M. Aylesworth (int.) 13952 ; dépêche de lord Alverston (observ.) 14091 ; commission, frais (sub.) 14245.
Affaires de la Chambre (int.) 492 ; (observ.) 494.
Alexandria, édifice public (sub.) 508.
Clinton, bureau de poste (sub.) 540.
Rapports, demande de (observ. sur int. Taylor) 556.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 564.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 608 et suiv.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 615 et suiv.
Bill (n° 8) expropriation (en comité) 636.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (int.) 684.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 695 et suiv.
Colombie Anglaise, statuts, refus de sanction par gouvernement fédéral (mot. pour doc) 723 ; 2086 ; 2769.
Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes (débat sur 1ère l.) 732 ; annexes et cartes (int.) 899.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 802.
Commission des transports et enquête sur tarif (observ. sur int. Monk) 876.
Ile du Prince-Edouard, correspondance (int.) 898.
Nouveau-Brunswick, correspondance (int.) 898.
Bond-Hay, traité (int.) 900.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Conférence coloniale (int.) 900.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 906 et suiv.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 921 et suiv. ; en comité, 929 et suiv., 936.
Cour Suprême du Manitoba, jugements ou opinions concernant exemption de taxes, terres du Pacifique (mot. pour doc.) 939.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 954.
Représentation dans la Chambre des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (int.) 965.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 979.
Edifices publics en général (sub.) 987 ; dépôts d'armes (sub.) 996.
Rideau Hall, divers (sub.) 1023.
Yukon—concession Treadgold (int.) 1052 ; instructions au commissaire de l'or (int.) 4723 ; commission (int.) 5009.
Foin et avoine achetés pour le gouvernement impérial (mot. pour doc.) 1085.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1088.
Bill (n° 15) loi des élections fédérales, de 1900, en comité, 1092.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118 et suiv.
Bill (n° 78) loi des pensions militaires (en comité) 1150.
Immigrants, installation (rép. à observ. Borden) 1164.
Garde-bestiaux (int.) 1235.
Commission des transports (int.) 1235 ; 3240 ; 4273 (observ.) débat, 3556 et suiv. (int.) 4895 ; 5009 ; 7424 ; 7518.
Bill (n° 66) représentation du peuple dans la Chambre des communes, débat sur mot. Laurier pour 2e l., 1244 ; 1304 ; 1331 ; observ. sur mot. Laurier pour renvoi à comité, 1335.
Budget (débat) 1514.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1635.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1643.
Murray-Bay, quai (sub.) 2347 et suiv.
Rivière-du-Loup, quai (sub.) 2358.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2375 ; 3495 et suiv. ; 6120 ; 13104 et suiv.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (rép. à observ. Charlton) 2381 ; préséance des mesures ministérielles (débat sur mot. Laurier) 3842 et suiv.
M. George Swinehammer, démission (int.) 2392.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2429.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2430 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2447 et suiv.
Bill (n° 53) concernant la faillite (débat sur mot. pour 2e l.) 2465.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2631.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2688 ; 3848 et suiv. ; 3978 ; 4024 et suiv. ; 4118 et suiv. ; 4130 et suiv. ; 4281 et suiv. ; 4732 ; 5892 ; 5966 et suiv. ; 6281 et suiv. ; 8367.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2755.
Câble transpacifique (int.) 2769.
Débardeurs de Montréal, grève (int.) 2770.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2774 et suiv.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2815.
Etudes et inspections (sub.) 2820 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2826.
Guerre sud-africaine, achat de provisions (mot. pour doc.) 2858 ; 5600.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie, organisation en provinces (mot. pour doc.) 2877 ; 5261 (mot. pour impression des doc. déposés) 5773 (observ.) débat, 14144 et suiv.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2885.
Yukon—concession Treadgold (débat) 2990 ; dépêche de Dawson (int.) 3413 ; 4752 ; commission d'enquête (int.) 3418 ; 3519 ; 3846 ; (débat) 4010 ; (int.) 4272 ; 6638 ; débat, 4667.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3144.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3166 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3303.
Chenal du Saint-Laurent (sub.) 3330 ; 3423 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3463 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3478 et suiv.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3524.
Cour d'Amirauté, Québec, appoint, du registraire (sub.) 3531.
Yukon—cour Territoriale, allocation de subsistance (sub.) 3546 et suiv. ; livres de droit et transport d'iceux, pepeterie, etc., 3631.
Conférence coloniale (mot. pour doc.) 3763.
Intercolonial—améliorations à Sydney (sub.) 3828.
Milice (sub) : troupes et matériel, transport, 3893 et suiv.
Douanes (sub.): ministère, appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3917 et suiv.
Bill (n° 163) assurance Empire-Uni, sur la vie (en comité) 3932, 4128.
Naturalisation dans les Territoires du Nord-Ouest, dernière période décennale (mot.) pour doc.) 3941, 5261, 5600.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3956 et suiv.
Fer et acier, industrie (avis de mot.) 4002 ; mot. et débat, 4420.
Ligne transatlantique rapide (int.) 4020 ; 4154, 4603 ; (observations) débat, 1445 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseax de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4224 et suiv., 4264 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4211 et suiv.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux sous, 1ère l., 4331.
Bill n° 188) poids et mesures (en comité) 4342.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4359.
Bill (n° 184) loi des brevets (en comité) 4368 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5941 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6124 et suiv., 6207.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6167.
Subsides provisoires, entente avec le chef de l'opposition (rép. à observ. Fielding) 6199 ; (rép. à mot. Fielding) 6206.
Québec (province), ports, rivières et ponts (sub.) 6274.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance "Century" (en comité) 6409.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6576.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6639.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6651 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des grains de semence (en comité) 6732.
Démission de l'hon. M. Blair (int.) 6736 ; explications, débat, 6960, 6968.
Bateaux à vapeur, inspection (en comité sur résol.) 6758.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6849.
Yukon : Commission Treadgold, nomination du juge en chef Killam (int.) 4850 ; choix des commissaires (int.) 7518 ; commission Treadgold, droit de représentation (int.) 4850 ; télégramme de Dawson (int.) 4752, 8321.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6853 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6920 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, politique du gouvernement (int.) 7017.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7019.
Rivière à la Pluie, service postal (observ.) 7101.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (mot. pour doc.) 7103 ; gouvernement (sub.) 7160 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7108 et suiv.
Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (en comité) 7129 et suiv.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 7134.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7137 et suiv.
Terres fédérales, arpentages (sub.) 7155 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167 et suiv.
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7215.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7245 ; racontars de journaux, explication de nature personnelle par M. Bourassa (observ.) 7422.
Chemins de fer, politique du gouvernement (observ.) débat, 7325 et suiv. (int.) 7518, 7622.
Travail, ministère, traitement (sub.) 7371 et suiv.
Bill (n° 193) loi des travaux publics (2e l. et comité) 4377 et suiv.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4400.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (observ.) débat, 4503.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4509.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4527 et suiv. ; 5170 et suiv. ; 5286 et suiv.
Woodstock, bureau de poste (mot. pour doc.) 4722 ; 4753 ; 5929.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4748 et suiv.
Recensement (sub.) 4805 et suiv.
Bill (n° 184) brevets d'invention (en comité) 4840 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4959 et suiv.
Bill (n° 199) en comité, 5011.
Politique fiscale du gouvernement ; débat sur amendement Tarte, 5100.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (int.) 5128.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5234.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5271 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5297.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5313 et suiv. ; 5390 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (int.) 5601.
Bill (n° 201) avance de deniers aux commissaires du port de Montréal (en comité) 5604.
Décès de M. Donald Farquharson, député, 5702.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5781 et suiv. ; 5983.
Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des comptes concernant les ouvriers de chemins de fer (amendements du Sénat) 5846 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5849 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5914.
Yukon—chemins et ponts, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7507 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7528 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7717 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7747.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7836 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (débat sur motion Laurier pour 1ère l.) 7930 et suiv. ; 7959 ; sur mot. pour 3e l., 12866 ; 13015 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7974 ; entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7985 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8051 et suiv. ; 3e l., 8295 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8156 (sur mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8159 ; sur mot. Monk en amend.) 8275.
Conférence coloniale, débats, publication (int.) 8159 ; 9722.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8165 et suiv.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8243.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8329 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur projet de résolution) 8434.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8472 et suiv.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8482.
Guerre sud-africaine, médailles (sur observ. Clarke) 8505 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9218 ; bill (n° 235) 11457 et suiv. ; 11572 ; amendement, 12897 ; rejeté, 12947 ; débat sur mot. Talbot pour renvoi de pétitions au comité des privilèges et élections, 13540 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9690 et suiv.
Yukon—commission Treadgold, dépêche concernant enquête (int.) 10080 ; 10244.
Transport, commission, composition (int.) 9722 ; 10081.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10233 et suiv.
Bil (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11283 ; mot. pour doc. soumis au comité chargé d'étudier le bill, 11686 ; en comité, 11702 ; 11849 et suiv. ; 11954 ; sur mot. pour 3e l., 12734.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11447 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11668 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (mot. pour doc.) 11689.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Bill (n° 251) revenu consolidé et audition des comptes, dépôt de documents (int.) 11951 ; poursuite des délibérations (int.) 13530.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un juge additionnel (en comité sur projet de résol.) 12078.
Loi électorale, bill (n° 3) (int.) 12471 ; 12976.
Consul d'Allemagne, correspondance (int.) 12472.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12758 et suiv.
Sault Sainte-Marie, désordres (observ.) 12973 ; 13203.
Chambre—maintien de l'ordre pendant séances (observ.) 12980.
Bill (n° 237) inspection des bateaux à vapeur, amendement de la loi de 1898 (en comité) 13035.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13040 et suiv.
Acte de 1901 concernant les sinistres maritimes, amendement (en comité sur projet de résolution) 13060 et suiv.
Bill (n° 256) aide financière au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 13102.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Intercolonial, crédit général (sub.) 13134 et suiv.
Canal de Chambly, pour macadamiser chemin de halage (sub.) 13169.
Cargill, M. Henry, député, décès, 13200.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (2e l. et comité) 13208 et suiv.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13258 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Sydney-Mines, N.-E., édifice public (sub.) 13293 et suiv.
Québec, citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13321 et suiv.; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13345 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13332.
Longueil, édifice public (sub.) 13342.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13359 et suiv.
Toronto, hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13369 et suiv.
Sainte-Marie (comté de Perth), édifice public (sub.) 13377.
Yukon.—Concession Treadgold, commission d'enquête, rapport (int.) 13402, 13530.
Cabotage aux Etats-Unis (sur rép. de l'hon. M. Paterson à observ. Taylor) 13405.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13421 et suiv.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13451 et suiv.
Baie des Glaces, N.-E., quai, 13454 et suiv.
Chambre,—séance du samedi (rép. à mot. Laurier) 13537.
Le roi contre Calver, commutation de peine (mot. pour doc.) 13574.
Division Saint-Jacques (Montréal) bref d'élection, émission (int.) 13575 ; (sur int. Monk) 13653.
Télégraphe : ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13505.
North-Atlantic Trading Company, contrats (int.) 13648, 13952.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13650.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13749.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13752 et suiv.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13754 et suiv.
Steamers "Stanley" et "Lawrence", réparations (sub.) 13801 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre, irrégularités (int. concernant motion Talbot) 13843, 13956.
Bill (n° 263) modifiant acte de 1901, concernant sinistres maritimes (sur mot. pour 3e l.) 13843-44.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13868 et suiv.
Steamers, service entre Grande-Bretagne et Canada (sub.) 13958 ; entre le Canada et l'Australie (sub.) 13968 et suiv.; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13981 et suiv.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14047 et suiv.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14055 et suiv.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Terres fédérales, service extérieur, appointements (sub.) 14057 et suiv.; Yukon, approbation de règlements (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 14078 et suiv.
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14060 et suiv.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves (sub.) 14066.
Grains, nomination de peseurs (en comité) sur projet de résol.) 14093.
Bill (n° 357) service civil (en comité) 14117.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modifications, amendements du Sénat, 14122 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14242.
Banff, nouveaux édifices (sub.) 14243 et suiv.
"Canadian Mining Institute", publication de documents (sub.) 14252.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14274 et suiv.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 4) 14817 ; (article 5) 14819 ; (article 6) 14820 ; (article 8) 14821.
Alaska : frontière, décision de la commission d'arbitrage (int.) 14826 ; (motion pour documents) 14835 ; correspondance, 14993;
Sacs de poste, usage (observ.) débat, 14835 ; (débat sur int. Taylor) 14986 ; (sur observ. Mulock) 15153.
Statuts fédéraux, revision (sub.) 14947.
Journaux, et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14980.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15037 et suiv.
Voies et moyens (motion Fielding) 15059.
Subsides, dernière épreuve (observ.) 15061.
Vankleek-Hill, service postal, plainte (observ.) 15066.
Transcontinental National, arpentage (int.) 15067.
Colombie Anglaise, commerce de bois (observ.) 15067.
Bill (n° 3) retiré, 15070.
Bill (n° 155) cour de l'Echiquier, juridiction en matière de dettes de chemins de fer (amendements du Sénat) 15071.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15094.
Transcontinental National, pétitions contre (rép. à observ. Talbot) 15148 et suiv.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158 et suiv.

BOURASSA, Henri (Labelle) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 76.
Abrogation du traité Clayton-Bulwer (mot. pour doc.) 111 ; 7518.
Embargo sur le bétail canadien (mot. pour doc.) 111.
Ecole de marine, réserve navale au Canada, organisation (mot. pour doc.) 111 ; 7518.
Agents d'immigration (mot. pour doc.) 293.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 707.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 783.
Comité des Débats (discussion sur mot. Champagne pour adoption du 2e rapport, affaire S. A. Mackay) 1144 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2443 et suiv.

BOURASSA, Henri—*Suite.*

Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (observ.) débat, 2480 ; état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5916.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4484.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4539.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4939.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5115.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5321 et suiv.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6847.
Immigration, agences (sub.) 6882 et suiv.
Opérations de la bourse (observ.) débat, 7221 et suiv. ; racontars de journaux (explication de nature personnelle) 7422.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (int.) 10364.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9927.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (int.) 11455.
Alaska, frontière, décision de la commission (observ.) débat, 15075 et suiv.

BOYD, Nathaniel (Macdonald) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 219.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 404.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 450 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives (mot.) débat, 471.
Bowmanville, édifice public (sub.) 526.
Grain, peseurs automatiques, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (débat sur mot. Stewart pour doc.) 870.
Immigrants, installation (observ.) 1151 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (int.) 1337.
Sénateurs, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 1338.
Rivière Assiniboine et rivière Rouge, navigation (int.) 1339.
Bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley, 1ère l., 2171 ; 2e l., 2384 ; en comité, 3335 ; 3e l. et adop., 3336.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2548.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3283.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3322.
Bill (n° 95) conciliation (débat sur mot. pour 2e l.) 3394.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3542.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4345 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4767 et suiv. ; envoi de bestiaux (int.) 5007.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5254 et suiv.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5570.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8233.

BOYD, Nathaniel—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10340.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (sur observ. Scott) 12081.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12572.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12621 ; 12785 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14241.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14315 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14526 et suiv.
Parlement, convocation (observ.) 15155.

BROCK, William Rees (Toronto-centre) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 257 4916 et suiv.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 305 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 360 et suiv.
L'Assomption, édifice public (sub.) 434 et suiv.
Alexandria, édifice public (sub.) 500.
Bomanville, édifice public (sub.) 518.
Clinton, bureau de poste (sub.) 538.
Bill (n° 39) afin d'établir de nouvelles dispositions répressives de la cruauté envers les animaux et de modifier le code pénal de 1892, 1ère l., 553 ; 2e l., 682, 1366 ; en comité, 1366, 2878, 3349.
Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Intercoloniale d'outillage des chemins de fer, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 866.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1011.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1213 et suiv.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2595.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2641.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3179 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3374 et suiv.
Douanes : ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4090 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4308 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, étiquettes sur publications (int.) 4333.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5052 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5827 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6049.
Bill (n° 176) Cie de transport et d'entrepôt (en comité) 6084.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095 et suiv.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6100.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6102 et suiv.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110 et suiv.

BROCK, William Rees—*Suite.*

Toronto, hôtel des postes (sub.) 6120.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892, (sur 2e l.) 6854 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6896 et suiv.
Indiens, affaires de Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7479.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7778 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7829.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8328 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10133 ; bill (n° 235) en comité, 10812 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11964 et suiv.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12551.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13108 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13145.
Loyer au Grand Gronc (sub.) 13150 et suiv.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13277 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour règler niveaux (sub.) 13623.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14651 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14661 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14692.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14699.

BRODER, Andrew (Dundas) :

Alexandria, édifice public (sub.) 503.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 773.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 860.
Budget (débat) 2190.
Canaux, employés, salaires (int.) 2382.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l., 4396 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4965 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5642 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5666 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9657 ; bill (n° 235) en comité, 10969 ; sur mot. pour 3e l., 12953 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11051.
Guerre sud-africaine, pensions (observ.) débat, 14892 et suiv.
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14943.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe (Rouville) Orateur :

Greffier de la Chambre, 1.
Pétitions d'élection. jugements de la cour Suprême, 1 ; 93.
Elections contestées, 2.
Vacances, 2 ; 1051.
Députés, nouveaux, 3 ; 6 ; 373 ; présentés, 3.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*

Discours du Trône, 3 ; 15163.
Messages de Son Excellence, économie interne (lec.) 92 ; budget supplém., 725 ; 5127 ; 14332 ; 14966.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 110.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (déc. sur observ. Maclean) 112.
Division Saint-Jacques (Montréal) vacance (rép. à int. Monk) 417 ; nouveau bref d'élection, 1052.
Traduction française des bills (rép. à observ. Monk) 493.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) déc., 560.
Routes publiques, subventions, requêtes rejetées (déc.) 605 ; 670.
Bill (n° 26) Compagnie de force et d'estacades de Winding-Ledges (2e l.) déc., 646.
Message de Son Excellence, adresse, remerciements, 1241.
Edifices du parlement, pelouse, entretien (rép. à observ. Sproule) 2479.
Bill (n° 53) relatif à la faillite, décision (sur mot. pour 2e l.) 3361.
Bill (n° 133) prohibant importation, fabrication et vente des cigarettes, décision (sur mot. pour 2e l.) 3400.
Bill (n° 137) inspection et vente des tissus, décision (sur mot. pour 2e l.) 3412.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton, décision (sur mot. Compbell pour laisser bill en suspens) 5039.
Bill (n° 73) Ontario and Quebec Power Company, décision (sur mot. pour 3e l.) 5042.
Politique fiscale du gouvernement, décision (débat sur amendement Tarte) 5052-5056.
Chambre des communes, service téléphonique (rép. à observ. Reid) 5262.
Sénat, appoint. et dép. casuelles (sub.) 5446.
Débats, publication (sub.) 5446.
Chambre des communes (sub.) 5446 et suiv.
Bibliothèque du parlement, employés, appoint. (sub.) 5449.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5456.
Sanction royale (communic.) 5498 ; 5614 ; 6565 ; 6598 ; 8892 ; 15161.
Ascenseur de l'édifice du parlement, accident (rép. à observ. Hughes) 5604.
Procédure (décision sur mot. Haggart) 6091.
Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée) amendements du Sénat (décision) 7059.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité (décision) 7564 et suiv. ; 7693 et suiv.
Visiteurs au Canada, observ. Smith, Wentworth (décision) 7713.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes, débat sur observ. Ethier (décision) 7799 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité (décision) 8067.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (décision) 8154 et suiv. ; sur mot. Wade pour adoption du 2e rapp. (décision) 8158.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, débat sur mot. pour 3e l. (décision) 8595.
Explication de nature personnelle, M. Osler, paroles de M. Scott, député, et arti-

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*
cles du Star et du Globe de Toronto (décision) 10770 et suiv.
Beurre canadien, observ. Henderson (décision) 11013.
Pommes canadiennes, propos de M. Prestion (en comité) 11825 et suiv. ; sur mot.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation en comité, 11825 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12689.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Règle 51 de la Chambre des communes et règle 49 du Sénat (rép. à mot Demers modifiant rapport du comité de revision) 12469.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur motion pour 3e l., 13031 ; pétitions à l'encontre du bill, responsabilité des députés quant aux signatures, règle 84 (rép. à int. Talbot) 12971 (rép. à observ. Marcil, Bagot) 13204 et suiv. (observ. et décision sur mot. Talbot pour renvoi de ces pétitions au comité des privilèges et élections) 13538 et suiv..
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle, par M. Roche (Halifax) 13650.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (observ. sur motion Douglas) 14074.
Chambre des communes, augmentations d'appointements de dix commis (sub.) 14403 ; ouvriers et autres (sub.) 14406 ; journalistes commis de la session (rép. à int. Hughes, Victoria) 14535 ; commis de la session, augm. d'appointements (sub.) 14535 ; compte rendu des débats, clavigraphistes (sub.) 14536 ; messagers de la session (sub.) 14536.
Messagers au service de M. Taylor (rép. à int. Talbot) 14580.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14869 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, conférence avec le Sénat, 15042 ; message, 15062 et suiv., 15064.
Prorogation, 15146.

BROWN, James P. (Châteauguay) :
Bill (n° 37) concernant la compagnie de chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Saint-Chrysostôme, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; mot. pour renvoi au comité, 7623 ; en comité, 8004 ; 3e l. et adop. 8005.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3322 et suiv.

BRUCE, Frank C. (Hamilton) :
Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, du Canada, 1ère l., 725 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2383 ; 3e l. et adop. 2383.
Dragueurs, réparations (sub.) 2730.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7437 et suiv.

BRUNEAU, Arthur Aimé (Richelieu) :
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13116 et suiv.

BUREAU, Jacques (Trois-Rivières et Saint-Maurice) :
Trois-Rivières, port, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2376.

BUREAU, Jacques—*Suite.*
Desjardins, M. Camille, nomination (int.) 3664.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub) 4243.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal, entrée de l'est (sub.) 6103 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10169.
Montréal, port, hangars permanents (int.) 14576.
Dragueur "W. S. Fielding" (int.) 14577.
Dette publique, intérêt (int.) 14969.

CALVERT, William Samuel (Middlesex-ouest) :
Bill (n° 31) Ordre Canadien des Forestiers du Monde, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité et 2e l., 1922.
Banque du Canada. Bill (n° 100) 1ère l., 1336 ;2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.
Compagnie contre les accidents et de garantie (bill n° 107) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1566, 1882 ; en comité, 2853, 3059 ; 3e l., 3059.
Bill (n° 121) Corporation des syndicats réunis, 1ère l., 1736 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3334 ; 3e l., 3335.
Bill (n° 203) concernant la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo, 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 6609.
Recensement, Cardwell, Halton et Peel, tableaux (int.) 7309.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11844 et suiv., 11867 et suiv.
Réserve du canal Rideau, bail à M. Thomas Birkett, député (int.) 12470.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sub.) 14610 et suiv.

CAMPBELL, Archibald (York-ouest, Ont.) :
Bill (n° 20) modifiant l'acte des poids et mesures, bidon à lait règlementaire, 1ère l., 205 ; 2e l., 2418, 3357 ; mot. pour renvoi à un comité, 3359.
Bill (n° 27) Compagnie Nationale de chemin de fer et de transport, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 1054 ; 3e l., 1054.
Bowmanville, édifice public (sub.) 523.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 667 et suiv.
Bill (n° 113) Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité, 3337.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto et Hamilton, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4836, 5038, 5744, 6406 ; en comité, 9684 ; 3e l. et adop., 9696 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3689 et suiv. ; 6310 et suiv. ; 6500.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3844.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Borden) 4961 et suiv.
Bill (n° 205) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta-ouest, 1ère l., 5418; 2e l., 5548 ; 3e l., 6870.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt, en comité, 5546.
Bill (n° 210) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissing à Ottawa, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; retiré, 7420.
Arichat, édifice public (sub.) 6031.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation, 11274 et suiv., 11841 et suiv., 11925 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12714.

CAMPBELL, Archibald—*Suite.*
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13972.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14607 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14607 et suiv.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14771 et suiv.

CARGILL, Henry (Bruce-est) :
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 402.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2365.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4381 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5710.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6055 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10412.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11264.

CARROLL, Hon. H. G. (Kamouraska) :
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet, démission (rép. à int. Léonard) 290.
Ficelle d'engerbabe, prix (rép. à int. Blain) 455 ; (rép. à int. McCreary) 1653 ; vente (rép. à int. Blain) 3934.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 949.
Commission de refonte des Statuts (rép. à int. Sproule) 1058.
Tabac, monopole (rép. à int. Monk) 1338.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2439 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11206.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, frais d'exploitation (sub.) 13153 et suiv.

CARSCALLEN, Alexander W. (Hastings-nord) :
Congrès international de géologie, réunion au Canada en 1906 (int.) 8352.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8465 et suiv.
Hôtel des Monnaies, construction (int.) 11222.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard, G.C.M.G. (Oxford-sud) :
Ministère du Commerce (rapp.) 93.
Affaires des Indiens (sub.) 280.
Expédition de blé de Port-Arthur et de Fort-William (rép. à int. Bennett) 288.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 485.
Budget (débat) 1654.
M. George Roy, inspecteur des peaux (rép. à int. Casgrain) 3758.
Ligne transatlantique rapide (rép. à int. Borden) 4024, 4154, 4693, 4895.
Agences commerciales du gouvernement (rép. à int. Thomson, Grey-nord) 4516 ; (sub.) 7993.
Grain, inspection (rép. à int. Clarke) 5007 ; (sub.) 13984 ; peseurs, nomination (en comité sur projet de résol.) 14092.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbabe, nomination (rép. à int. Wilson et Taylor) 5131 ; (rép. à int. Wilson) 5779.
Canada et Afrique australe, service de paquebots (sub.) 6076.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard—*Suite.*
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6078.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200.
Halifax et Canso, service hebdomadaire (sub.) 6205.
Steamer " Lord Strathcona ", services (sub.) 6205.
Steamer " Saint-Laurent ", appareils de sauvetage (sub.) 6205.
Commerce, ministère (sub.) appointements et dépenses casuelles, 7801.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7801, 7962.
Service océanique (rép. à observ. Hughes) 7812 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7964 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7964, 13958 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 ; entre Saint-Jean et Digby, 7973 ; entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7973 ; entre Victoria et San Francisco, 7974 ; entre le continent et les Iles de la Madeleine, 7974, 13960 ; entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, 7975 ; entre Grand-Manan et le continent, 7975 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth, 7975 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7977 ; entre Montréal, Québec et Manchester, 7979 ; entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7980 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7989 ; entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, 7992, 13980; entre la France et le Canada (résol.) 10675 ; en comité, 11070 ; 11684 ; 1ère l., 2e l. et adop., 11685 ; entre l'Angleterre et le Canada, 13957 ; entre l'Ile du Prince-Edouard, Cap-Breton et Terre-Neuve, 13961 ; entre Sydney, la baie Saint-Laurent et ports intermédiaires, 13961 ; entre le Canada et l'Australie, 13962 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 13979 ; entre Victoria et côte occidentale de l'Ile de Vancouver, 13979 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 13981.
Immigration chinoise, application de la loi (sub.) 7992.
Bureau international des douanes, dépenses payables par le Canada (sub.) 7993.
Fer et acier, prime (sub.) 7995 ; (rép. à int. Henderson) 11818.
Denrées, inspection (sub.) 7995.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7995; (rép. à int. Alcorn) 14989.
Commerce avec le Japon (rép. à int. Clarke) 8869.
Yukon—Commission Treadgold, enquête (rép. à int. Borden) 10244.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9883 ; bill (n° 235) en comité, 11622 ; pétitions contre, comité des privilèges et élections (rép. à int. Borden) 13956.
Saint-Denis et la Malbaie, service de vapeurs (rép. à int. Monk) 10763.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11709 et suiv.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12788 et suiv.
Canal Rideau, employés, paiement (rép. à int. Taylor) 13574.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard—*Suite.*
Division Saint-Jacques (Montréal) bref d'élection, émission (rép. à int. Borden) 13575.
Alaska, frontière, commission, opinion de lord Alverston (rép. à int. Bell) 13956.
Steamer " Lord Strathcona ", services (sub.) 13982
Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982.
Bill (n° 266) modifiant de nouveau l'acte général d'inspection, 1ère l., 14093 ; 2e l. et comité, 14606 ; 3e l. et adop., 14608.
Parlement, convocation, longues sessions (sur observ. Boyd) 15160.

CASGRAIN, Thomas Chase (Montmorency) :
Juges, traitement (int.) 97.
Détenus, libération conditionnelle (int.) 97.
Exercice de la prérogative de clémence (int.) 98.
Amendement à la loi des brevets (int.) 98.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (mot. pour doc., et débat) 100.
Libération d'Arthur Brunet (mot. pour doc.) et débat) 103.
Extradition Gaynor et Greene (mot. pour doc.) 111.
Fabrique de carabines à Québec (mot. pour doc.) 111.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 391.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 425 et suiv.
Lévis, édifice public (sub.) 438 et suiv.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Chemin de fer de la Rive Sud (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 458.
Parlement, sessions plus hâtives, (débat sur mot. Boyd) 481.
Affaires de la Chambre (observ.) 494.
Elections contestées, bill modifiant loi des (int.) 496.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (int.) 496.
Chemin de fer canadien transcontinental (int.) 553.
Intercolonial, embranchement de la Rivière-Ouelle (int.) 553.
Traduction française des documents de la Chambre (observ.) 557.
Lois concernant la libération conditionnelle des détenus (mot. pour doc.) 580.
Prérogative de pardon (mot. pour doc.) 580.
Ile d'Orléans, service postal (int.) 687.
Bill (n° 103) Compagnie de fidéicommis la Royale, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.
Québec : Manufacture Ross (mot. pour doc.) 2180 ; port, entrefilet du " Soleil " (int.) 2313 ; nouveau quai, contrat pour constr. (int.) 4116.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int.) Monk) 2591 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries ; 2723 et suiv.
Yukon—Concession Tredgold (débat) 2896 ; commission d'enquête (débat) 4003 ; (observ.) débat, 4645 et suiv.

CASGRAIN, Thomas Chase—*Suite.*
Travaux public (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3056 ; 3059.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081 et suiv.
Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines, provinces maritimes, golfe Saint-Laurent et Belle-Isle (sub.) 3094.
Plaines d'Abraham, cession (int.) 3346.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3470.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3594 et suiv.
Immigrants, examen médical (int.) 3663.
M. George Roy, inspecteur des peaux, nomination (int.) 3758.
Terrain acheté par le gouvernement à Lévis (int.) 3762 (mot. pour doc.) 3942.
Bill (n° 194) observ. sur mot. pour 2e l., 4379.
Juges des cours provinciales, traitement, (en comité sur résolution) 11028 et suiv.
Bill (n° 261) pilotage, Montréal et Québec (sur mot. pour 3e l.) 14225 et suiv.

CHAMPAGNE, Louis N. (Wright) :
Comité des Débats, 1er rapp., quorum, 671 ; mot. pour adop., 834 ; 2e rapp., paiement à M. S. A. Mackay, 964 ; (mot. pour adop.) discussion, 1144 ; 4e rapp., nomination de M. Léon Gérin, paiement à M. Slyva Clapin, 1736 ; 3e rapp. (mot. pour adop.) 1828 ; 4e rapp. (mot. pour adop.) 2005 ; 5e rapp. (mot. pour renvoi au comité) 7622 ; 6e rapp., secrétaires des sténographes, appointements, 7890 ; mot. pour adop., 8158 ; 9611 ; 8e rapp., M. Dunbar, sténog., 12469 ; 7e et 8e rapports (mot. pour adop.) 14342.

CHARLTON, John (Norfolk-nord) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 67.
Bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8 de 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer, 1ère l., 93 ; 2e l., 558 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, 717 ; en comité, 1086 ; 3e l., 1236.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900, 1ère l., 93 ; 2e l., 908 ; en comité, 926 ; 1236 ; 13844 ; 14704.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 480.
Cour de divorce (mot.) débat, 581.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 753.
Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie, 1ère l., 834 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1922.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 972.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, 1ère l., 1336 ; 2e l., 2468 ; 13396.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1346.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (observ.) 2379.
Bill (n° 128) pour faire droit à William F. Schooley (sur mot. Boyd pour 2e l.) 2384 ; en comité, 3335.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2594.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3140.
Brimades dans l'armée anglaise (observ.) 3240.

CHARLTON, John—*Suite.*

Criminels allemands libérés, au Canada (int.) 3332.
Bill (n° 148) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3380.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3583.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6653 et suiv.
Ottawa, commission d'embellissement (en comité sur résol.) 6664 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7536 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7729 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impressions des documents) 8155.
Chemin de fer transcontinental national, débat sur motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, 8714, 8736 ; bill (n° 235) en comité, 10710 et suiv., 10862.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9408.
Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid (en comité) 9407.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10236 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11873 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12654.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11822.
Tempête de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12085.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (observ.) débat, 13064 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13228 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13272 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13277 et suiv.

CHRISTIE, Thomas (Argenteuil) :

Chemin de fer, de l'intersection du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760 et suiv.

CLANCY, James (Bothwell) :

Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1ère l., 115 ; 2e l., 721, 1088 ; en comité, 1090, 3349 ; 3e l., 3349.
Revenu de l'Int., min., appoint. (sub.) 245.
Intérieur, min., appoint. (sub.) 275 et suiv.
Recensement, coût (int.) 290 ; (observ. sur int. Taylor) 294.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 307.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 229 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appoint. et dép. casuelles (sub.) 344 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 357 et suiv.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 405.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 428.
Tabac importé, droits (int.) 455.
Alexandria, édifice public (sub.) 516.

CLANCY, James—*Suite.*

Bill (n° 8) expropriation (en comité) 631 et suiv.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 926, 14725.
La Biche, palais de justice (sub.) 985.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 989.
Edifices publics en général, dépôts d'armes (sub.) 992 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1046.
Amherstburg, dragage (sub.) 1220.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1222 et suiv.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1646.
Budget (débat) 1742.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Trav. pub. et de la Mar. et Pêch., 2735 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822 et suiv. ; 2830.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3201 et suiv.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3320 et suiv.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection sur mot. pour 2e l.) 3406.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3659 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3871 ; 4872 ; 6391 et suiv.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3918 et suiv. ; 4050 et suiv. ; appointements des employés (int. Clancy) 8351.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4159 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4454.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4513 et suiv.
Statistique générale (sub.) 4588.
Sociétés d'agriculture, aide (sub.) 4590.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, renouvellement et amélioration des échantillons (sub.) 4594 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4710 et suiv.
Recensement (sub.) 4753 et suiv. ; 4797 et suiv. ; 4969 et suiv. ; 7305 ; coût (débat sur observ. Blain) 14038 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4759 et suiv.
Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5696 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6236 ; salaires (sub.) 6353.
Indiens, arpentage des réserves, 6622.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6684 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7067 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7117.
Chemin à partir de Teulon-nord, Manitoba (sub.) 7141 et suiv.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7146 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 7161.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7171 et suiv.

CLANCY, James—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7581 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7649 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7854.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8219 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8340 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat), 9946 ; bill (n° 235) en comité, 10822 ; 11498.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 11004.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11010.
Bill (n° 66) remaniement de la réprésentation (en comité) 11229 et suiv. ; 11393 et suiv. ; 11701 ; 11828 (amend.) 12739.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11436.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12571.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12755 ; 12807.
Intercolonial, édifices à la Rivière-du-Loup (sub.) 12847 ; machine à scier les rails, achat (sub.) 12862.
Recettes et dépenses en 1903 (int.) 12972.
Chemins de fer et canaux, bureaux de perception, appointements et dépenses imprévues (sub.) 13195 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13227 et suiv.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13249.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13412.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13419 et suiv.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13626 et suiv.
Revenu et dépense de l'année (int.) 13646.
Postes, administration (observ.) 14321 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14527.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (mot. pour documents) 14572.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14617 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.
Chemin de fer de Mabou et du golfe (sub.) 14622 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14664 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14695.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14740.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746 et suiv.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14752 et suiv.

CLANCY, James—*Suite.*
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14770 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14800 et suiv.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14810.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 8) 14823.
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14935 et suiv.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14952.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14956.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement (sub.) 14958 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles et améliorations (sub.) 14965.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14984 et suiv.

CLARE, George A. (Waterloo-sud) :
Edifices publics, loyer (sub.) 1016 et suiv.
Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et Baie Georgienne, 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 4752.
M. Michael Robson, directeur de la poste, d'Ayr, destitution (int.) 1231.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 2629 et suiv.
Ports du Canada, appoint et dép. casuelles (sub.) 4060 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6261 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10324.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11900 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick (Toronto-ouest) :
Toronto, exposition (observ.) 547 ; hôtel des postes (sub.) 982.
Clinton, bureau de poste (sub.) 549 et suiv.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 662.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observation Maclean) 680.
Houille, importation (int.) 686.
Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2382 ; 3e l., 2383.
Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 815.
Eclairage de la Chambre (int.) 836.
Articles admis en franchise (int.) 838.
Droits réduits (int.) 838.
Chemins de fer, accidents, pertes de vie (int.) 895, 1060, 1272, 9476.
Défense navale, article du " Globe " (int.) 968.
Edifices publics en général (sub.) 988 ; loyer (sub.) 1015.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1001 ; service téléphonique (sub.) 1041 et suiv.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1026.
Immigration irlandaise (int.) 1060.
Bowmanville, brise-lames (sub.) 1396 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1420.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1502 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1575 et suiv.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1635.
Céréales en Angleterre, impôt (int.) 1742.
Conseil du Travail de Toronto (int.) 1922.
Budget (débat) 2283.
Bureaux des traducteurs des Débats (int.) 2391.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2498.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2590.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2663 et suiv.
Compagnies de téléphone dans les provinces maritimes (int.) 2673.
Dragueurs, réparations (sub.) 2727 et suiv.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) 2761.
Immigrants, examen médical (int.) 2854.
Douanes, amend. à la loi (en comité sur résol.) (débat) 3196 et suiv.
West-Lorne, accident de chemin de fer (int.) 3343, 4895, 5261 (mot. pour doc.) 5422.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (int.) 3345.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3375 et suiv.
Windsor, jonction, enquête sur accident (int.) 3416, 6375 (mot. pour doc.) 3620, 3845.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3470 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3543 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3634 et suiv.
Préférence commerciale, tarif (mot. pour doc.) 3713.
Milice, solde et indemnités, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3719 et suiv.; propriétés militaires, 3744 et suiv. ; troupes et matériel, transport, 3889 et suiv.
Intercolonial—guide officiel (int.) 3662 ; débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3809 ; billets de faveur (mot. pour doc.) 9847.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4041 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4160 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4193 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, atelier libre (int.) 4336 ; compositeurs (int.) 4602.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité 4844 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4863 et suiv ; 4896 et suiv. ; 5510 et suiv. ; 5727 et suiv. ; 5872 et suiv. ; 6286 et suiv. ; 8361 et suiv.
Grain, inspection (int.) 5007.
Bill (° 199) en comité, 5009 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, estimation du coût de cette ligne (mot. pour impression) 5225 ; (en comité sur résol.) 5262 et suiv. ; 5283 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité, 5348 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5477.
Edifices publics, contrat pour fourniture de combustible (int.) 5501.
Quarantaine (sub.) 5680 et suiv.
Toronto, travaux publics, employés (int.) 5779.
Toronto, Ile de, dommages (int.) 5780.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5787.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5859 et suiv.
Bill (n° 213) constituant en corporation la Citizen's Bank of Canada, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; en comité, 7703 ; 3e l. et adop., 7704.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5924.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6169 et suiv.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6207 et suiv. ; salaires (sub.) 6340.
Malles, service (sub.) 6272.
Etablissement Barr (observ.) débat, 6566.
Service météorologique (int.) 6646.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6855 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6903 et suiv. ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7071 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7111 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7349.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7368 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7524 et suiv. (int.) 7793 ; 7794.
Bill (n° 104) en comité, 7568 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (en comité) 7704.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7716 et suiv. ; 11017 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7802 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7880.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7980 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (sur mot. Sutherland pour renvoi au comité) 8047 ; (en comité) 9686 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8054 et suiv.
Pénitencier de Kingston, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (int.) 8320.
Guerre sud-africaine, médailles (observ.) 8503 (int.) 10758.
Soumissions, mode employé par le gouvernement pour les demander, cablogramme publié par le " Free Press ", d'Ottawa (observ.) 8651.
Tarif japonais (int.) 9475.
Wagons officiels, frais de traction (int.) 9945.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10242 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10573 ; bill (n° 235) requêtes contre (débat sur

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*

mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections) 13544 et suiv.
Explication de nature personnelle par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et article du Star et du Globe, de Toronto, 10784 et suiv.
Alaska, frontière (int.) 10804.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 10986 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc, taux de transport des voyageurs (observ.) 11012.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11044.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11088 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11164 et suiv.; (en comité) 11228 et suiv., 11394 et suiv., 11694, 11840, 11951 ; sur mot. pour 3e l., 12712.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11435 et suiv.
Etalon des grains (observ.) 11444.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12084.
Poursuites contre M. W. T. R. Preston (int.) 12473.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries faites à certains membres, à Newport, Vt (observ.) 12747.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12764.
Ordre du Service impérial décorations (int.) 12971, 13953, 14224.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13257 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Transports, commission (int.) 13292.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13331.
Montmagny, édifice public (sub.) 13332 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13336 et suiv.
Guelph, dépôt d'armes (int.) 13349 et suiv.
Toronto, salle d'exercices aménagements (sub.) 13353 ; remises pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 et suiv.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13358 et suiv.; nouveau hangar à charbon (sub.) 13384.
Wingham, édifice public (sub.) 13391 et suiv.
Port-Hood, jetée, (sub.) 13475 et suiv.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13513.
Little-Current, chenal du nord, baie Georgienne (sub.) 13517.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13600 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour règler niveau (sub.) 13614 et suiv.
Valleyfield, grève, paiements à la milice (int.) 13647.
Steamers, service entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow (sub.) 13959 et suiv.; entre le Canada et l'Australie (sub.) 13962 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*

Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982 et suiv.
Droits de douane et d'accise, revenu (int.) 14223, 14578.
Douanes employés, appointements (sub.) 14280.
Postes, huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14286.

COCHRANE, Edward (Northumberland-est, Ont.) :

Traduction des documents publics et des bills, traducteurs (int.) 496.
Alexandria, édifice public (sub.) 516.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1029.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1133.
Necum Teuch, quai (sub.) 1172.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1407.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1484.
Wendover quai (sub.) 1486 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1574 et suiv.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire (sur mot. pour 2e l.) 2428.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2784.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2787 et suiv.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câble sous-marins (sub.) 2806 et suiv.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3326.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3423 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer en comité) 3970 et suiv.; 4872 et suiv.; 4972 et suiv.; 4925 et suiv.; 6418 et suiv.; 8366 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4055 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4236 et suiv.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4342.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4391 et suiv.
Recensement (sub.) 4985 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5170 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5231 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5299 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5452 et suiv.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5456 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5612 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5940 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6096 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6557 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et T.N.-O., protection (sub.) 6992 et suiv.
Arboriculture, T.N.-O. (sub.) 6992 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7065 et suiv.
Bill (n° 200), inspection et vente des graines, (en comité) 7439.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7872 et suiv.

COCHRANE, Edward—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8000 et suiv.
Canal Welland, barrage et pont de Dunnville (sub.) 8045 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10705 ; pétitions contre, mot. Talbot (débat) 13553.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11249 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11443.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11448.
Pommes canadiennes, propos de M. Preston (int.) 11452.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13114 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13142.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13179.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13250.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13309 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13330.
Longueil, édifice public (sub.) 13340.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13352 ; Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13425.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13459.
Kamouraska, jetée (sub.) 13735.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13743 et suiv.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Sabrevois, quai (sub.) 13764 et suiv.
Kamouraska, jetée (sub.) 13772 et suiv.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13777.
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13810 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13930.
Steamers, service entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow (sub.) 13959 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 1499 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14271 et suiv.
Postes, service extérieur, app. et allocation (sub.) 14325.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14346.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14401 et suiv. ; 14416 et suiv.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14429.
Canal Murray, maison de M. H H. Johnston, achat (sub.) 14435 et suiv.; clôture de fil de fer et achat de terrain (sub.) 14443.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14598 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14726.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14766 et suiv.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14811.

COPP, Albert J. S. (Digby) :
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1169.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Archives (sub.) 13786.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc. (sub.) 13938 et suiv.

COPP, Albert J. S.—*Suite.*
Piscifactures et homarderies (sub.) 13947.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14544.
Neuvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553 et suiv.

COSTIGAN, Hon. John (Victoria, N.-B.) :
Bill (n° 26) Compagnie de force et d'estacades de Winding-Ledges, 1ère l., 374 ; 2e l., 645.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 611.
Home Rule en Irlande, mot. pour adresse à Sa Majesté (débat) 738 et suiv.
Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des montagnes Rocheuses, 1ère l., 4418 ; 2e l., 4561 ; 3e l., 5749.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5554 et sui.
Bill (n° 135) chemin de fer Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6173 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9324.

COWAN, Mahlon K. (Essex-sud) :
Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer, 1ère l., 205 ; 2e l., 939 ; retiré, 7421.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 917 (en comité) 931.
Bill (n° 102) Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1878 ; 1921 ; en comité, 6090.
Bill (n° 120) chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 123) chemin de fer Huron, Erié et Buffalo, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3e l. et adop., 4747.
Bill (n° 149) chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 3e l. et adop., 4746.
Rivière Détroit, lac Erié, etc., travaux par le gouvernement des Etats-Unis(mot. pour doc.) 2877.
Bill (n° 154) chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4897 et suiv. ; 5970 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6386 et suiv. ; 6428 et suiv. ; 8428 et suiv.

CULBERT, John (Brockville) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11747 et suiv.

DAVIS, Thomas Osborne (Saskatchewan) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 482.
Clinton, bureau de poste (sub.) 544.
Bill (n° 58) concernant la Compagnie du tramway urbain d'Edmonton, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.
Subventions en terres et argent aux chemins de fer (int.) 1233.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (int.) 1233.
Bill (n° 110) chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Bois, commerce, coalition (observ. sur int. Scott) 1636 et suiv.
Canaux, dépenses (int.) 1651.

DAVIS, Thomas Osborne—*Suite.*

Budget (débat) 1777.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2537.
Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 16e rapport, 5418 ; en comité, 6188 ; 3e l. et adop., 6192.
Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du chemin de fer du Yukon Occidental, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 6090.
Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 7712.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3290.
Yukon, concessions Treadgold (débat sur observ. Casgrain) 4703 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5274 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5220 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5803 et suiv., 5998 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5874, 6484, 6533, 8410.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6075.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6601.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6809 ; agences (sub.) 6903 et suiv.
Bill (n° 232) acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8230.
Chemin de fer Transcontinental national motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10284 ; bill (n° 235) en comité, 11514.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe" de Toronto, 10774.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11354 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11423 et suiv.; 12015 et suiv.
Bill (n° 253) représ. des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (en comité) 12555.
Transcontinental, plan de M. R. L. Borden, requêtes à l'appui (int.) 13293.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13857 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (débat sur observations Borden) 14182 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (observ.) 14237.
Littérature électorale, expédition franco (int.) 14580.

DEMERS, Louis Philippe (Saint-Jean et Iberville) :

Adresse en réponse au discours du trône, 19.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême, 1ère l., 287 ; mot. pour 2e l. (débat) 2432 et suiv.

DEMERS, Louis Phelippe—*Suite.*

Bill (n° 23) concernant les dommages provenant d'incendies causés par les chemins de fer, 1ère l., 287 ; 2e l., 2879 ; retiré, 7421.
Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan, 1ère l., 671 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 859.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 952.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1295.
Bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer, 1ère l., 2586 ; 2e l., 8481, 8482 ; en comité, 8482, 8605 ; 3e l. 8614.
Règle 51 de la Chambre des communes et règle 49 du Sénat, revision (mot. pour comité) 4599, 13830 ; mot. modifiant rapp. du comité, 12469, 13830.
Fermes expérimentales (sub.) 4707.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4921, 6510 et suiv.; 3e l., 8593.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4955 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5072.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7731 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13855 et suiv., 14710.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, wagon n° 001, possession par l'hon. M. Tarte, améliorations et aménagement par le gouvernement (int.) 14575.

DESJARDINS, Samuel (Terrebonne) :

Indiens de Doncaster (mot. pour doc.) 293.
Terrebonne, bureau de poste, construction (mot. pour doc.) 293.
Rivière Jésus, creusage (mot. pour doc.) 293.

DOUGLAS, James M. (Assiniboïa-est) :

Chemin de fer Canadien du Pacifique, engagements avec le gouvernement pour la construction de soixante milles du Grand Central du Nord-Ouest (int.) 2385.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2562.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6442.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8231 ; (amendements du Sénat) 13908.
Elevateurs, hausse des droits (observ.) 11229.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (motion) 14074 ; 14332.

DYMENT, Albert Edward (Algoma) :

Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest (Bill n° 89) 1ère l., 1228; 2e l., 1370.
Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (Bill n° 97) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.
Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et d'Algoma (Bill n° 98) 1ère l., 1241 ; 2e l., 1566.
Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Ste-Marie (Bill n° 104) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867 ; 7058 ; 7353 ; 7560 ; 7623 ; 3e l., et adop., 7695.

DYMENT, Albert Edward—*Suite.*
Chemin de fer "Nepigon Iron Range", requête pour charte (mot. pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Bill (n° 170) constituant en corporation la "Nipigon Iron Range Railway Company", 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059.
Quarantaine (sub.) 5186 et suiv.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Ste-Marie, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867 ; 7058 ; 7353 ; 7560.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14738 et suiv.

EARLE, Thomas (Victoria, B.C.) :
Réserve militaire de Port-Moody (int.) 455.
Colombie Anglaise, rapport concernant pêcheries (int.) 1235 ; 6566.
Creek False, concession, correspondance entre Vancouver et gouvt. (mot. pour doc.) 2417 ; 3239 ; 5702 ; (int.) 7793.
Yukon—lignes télégraphiques (sub.) 6022 et suiv.
Esquimalt, bassin de radoub, constables spéciaux (sub.) 6119 ; station navale, départ du commandant (int.) 11223.
Indiens, affaires des, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7478 et suiv.
Bois, mesurage (sub.) 8033 et suiv.
Travail, enquête, rapport (int.) 8352.
Saumon (dans la Colombie Anglaise), protection (observ.) 10232 (int.) 10367 ; 10505.
Quesnelle, C. A., barrage (int.) 11817.

EMMERSON, HENRY R. (Westmoreland) :
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1077.
Chemins de fer, traverses, importation (int.) 1740.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2450.
Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux-passeurs de l'Ile du P.-E., 1ère l., 3513 ; 2e l., 4129 ; en comité, 8003 ; en comité et 3e l., 8150.
Intercolonial,—débat sur exposé d'usage par le min. des Ch. f. et C., 3814 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5367 et suiv.; 5389 et suiv.; 8128 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8956-8969 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12987 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12074 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12825.
Campbellton, édifice public (sub.) 13303.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14618.
Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14620.
Chemin de fer de Shédiac et du littoral (sub.) 14622.
Chemin de fer da la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sub.) 14640 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14709 et suiv.

EMMERSON, Henry R.—*Suite.*
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14775.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14984.

ERB, Dilman Kinsey (Perth-sud) :
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5628 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6424.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885.

ETHIER. Joseph Arthur C. (Deux-Montagnes) :
Rivière du Nord, passes migratoires (mot. pour doc.) 2877.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4948 et suiv.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (observ.) débat, 7795 et suiv.
Bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, 1ère l., 2e l., et renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 13257 ; en comité et 3e l., 13604.

FIELDING, Hon. William Stevens (Shelburne et Queen, N.-E.) :
Adresse en réponse au discours du Trône (mot.) 90.
Subsides (mot. pour comité) 90 ; 206 ; 270 ; 375 ; 492 ; 738 ; 970 ; 1151 ; 1372 1425 ; 2480 ; subsides provisoires, entente avec chef de l'opposition (observ.) 6198 (mot.) 6206, mot. pour comité, 6377.
Voies et moyens (mot. pour comité) 90.
Comptes publics (rapp.) 91.
Auditeur général (rapp.) 91 ; bureau, appointements (sub.) 227.
Agriculture (rapp.) 91.
Message de Son Excellence (sub.) 92 ; budget supplém. (mot.) 725 ; 5128.
Amendement à la loi des brevets (rép. à int. Casgrain) 99.
Fabrication de l'alcool méthylique (rép. à int. Bennett) 99.
Changements ministériels, explications, débat, 167.
Recensement de 1901, coût (rép. à int. Taylor) 205 ; 207 ; 490.
Acte des pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 206 ; en comité, 607 et suiv.
Gouverneur général, bureau du secrétaire, dépenses éventuelles (sub.) 209.
Secrétariat d'tEat (sub.) 225 ; trois commis supplémentaires nommés permanents, appointements (sub.) 14548.
Impressions et papeterie (sub.) 226.
Finances et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles (sub.) 229 ; frais d'administration (sub.) 12837.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (rép. à int. Ingram) 269.
Bétail canadien en Angleterre, embargo, (mot. Bell) 271, 381 ; correspondance déposée, 605.
Banques non autorisées, loi les concernant (rép. à int. McGowan) 290.
Recensement de 1901, coût (rép. à int. Clancy) 290; (rép. à int. Monk) 1651; (sub.) 4757 et suiv. ; 4969 et suiv.
Paiements faits à M. P. D. Tyerman (rép. à int. Taylor) 291.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Listes électorales, impression (rép. à int. Léonard) 292.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 325.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appointements et dépenses casuelles (sub.) 340 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Compagnies de téléphone, loi générale (rép. à int. Maclean) 416.
Défense de l'empire, discours de lord Rosebery (rép. à int. Sproule) 418.
Traduction des rapports publics et des bills (rép. à int. Monk et Casgrain) 495 ; (rép. à int. Cochrane) 496.
Bowmanville, édifice public (sub.) 527.
Rapports, demande de (rép. à int. Taylor) 556.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 601.
Bill (n° 49) modifiant la loi des pensions de retraite du service public, 1ère l., 611 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 3e l., 1148.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (rép. à mot. Monk pour doc.) 694.
Bill (n° 15) élections fédérales (2e l.) 721.
Inspection des banques (rép. à int. Ingram) 840.
Conférence coloniale (rép. à mot. Monk pour doc.) 875.
Commission des transports et enquêtes sur le tarif (rép. à int. Monk) 876.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 937.
Sommaire des relevés des compagnies d'assurance du Canada pour 1902 (rapp.) 1054.
Tabac canadien, vente, rapp. de M. Dugas (rép. à int. Monk) 1063.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1087 et suiv.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1130 et suiv.
Green-Cove, havre pour bateaux (sub.) 1132.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1140.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Budget (débat) 1425.
Tarif allemand (rép. à observ. Sproule) 1512 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1562.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1623 et suiv.
Actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 déc. 1902 (liste) 1632.
Commerce de bois, coalition (rép. à int. Scott) 1636, 1647 et suiv.; commission d'enquête (rép. à int. Scott) 6375.
Inspecteur vétérinaire en chef (rép. à int. Monk) 1649.
M. Charles A. Fisher (rép. à int. Monk) 1649.
Fermes expérimentales, beurre (rép. à int. Monk) 1651 ; rapport présenté, 2005.
Canaux, dépenses (rép. à int. Davis) 1651.
Bill (n° 28) Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1874.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1879.
Ferme expérimentale d'Ottawa, beurre (rép. à int. Monk) 1925.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Travaux publics, conditions hygiéniques (rép. à int. Monk) 1926.
Frank, désastre (rép. à int. Scott) 2171.
Bassins de radoub (mot. pour comité sur résolution pour subvention) 2312 ; en comité, débat, 3111 ; 2e l. et adop., 3412.
Murray-Bay, quai (sub.) 2348 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2278.
Bill (n° 54) corporation permanente d'hypothèques du Canada, en comité, 2383.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire, sur mot. pour 2e l., 2421 et suiv.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2430.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2450.
Bill (n° 53) concernant la faillite, 2e l., 2454 et suiv.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Henderson) 2475.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, provinces maritimes (sub.) 2806 ; Belle-Isle (sub.) 2808 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2825 et suiv.
Guerre sud-africaine, achat de provisions (rép. à mot. Borden pour doc.) 2859.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (sur mot. pour 2e l.) 2888.
Prêts d'argent par le gouvernement au Grand Tronc (rép. à int. Talbot) 3024.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3083 et suiv.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (rép. à int. Bell) 3107.
Exposition internationale de Saint-Louis (rép. à int. Lemieux) 3107.
Elections fédérales, loi de 1900, (bill (n° 3) mot. pour renvoi devant comité, et pour nomination d'un comité chargé d'étudier la loi des élections fédérales, de 1900), et de faire rapport à la Chambre, 3107.
Revision du tarif (rép. à mot. Tarte pour doc.) 3109.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3173 et suiv.
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale (en comité) 3282.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3320.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (rép. à int. Sproule) 3332.
Bill (n° 121) corporation des syndics réunis en comité) 3335.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3370.
Bill (n° 178) concernant l'aide à accorder pour la construction de bassins de radoub, 1ère l., 3412 ; 2e l. et comité, 4842-43 ; en comité, 6069 ; 3e l. et adop., 6070.
Bill (n° 163) assurance Empire-Uni, sur la vie (en comité) 3932 ; 4128 et suiv.
Balances de dépôts faits dans les banques du Canada, et non réclamées (rapport) 3940.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4194 et suiv.
Bill (n° 198) concernant les banques de petite épargne (penny banks) 1ère l., 4329 ; 2e l. et comité, 6667 ; 11060 ; 3e l., 11066.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Imprimerie de l'Etat, étiquettes sur publications (rép. à int. Brock) 4334 ; outillage (sub.) 12841.
Commissaires du port de Montréal, avances pour outillage du port (mot. pour comité sur résol.) 4419.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4433 ; primes à la fabrication (rép. à int. Wilson) 6646 (en comité sur résol.) 6842.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4510 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4584.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (mot. pour comité sur résol.) 4419 (en comité sur résol.) 4603-04 et suiv. (1ère, 2e l. et adop. des résol.) 4645.
Bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal, 1ère l., 4645 ; 2e l., 5604 ; en comité, 5604 ; 3e l., 5849.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4956 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5107.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (rép. à int. Borden) 5129.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, services au Yukon (sub.) 5174 ; exercice annuel, habillements, munitions (sub.) 5176.
Intercolonial, rails d'acier et attaches (sub.) 5177.
Rideau Hall, améliorations, entretien, y compris terrains, etc. (sub.) 5177.
Saint-Laurent, fleuve, rive nord, lignes télégraphiques (sub.) 5178.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5219.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5297 ; 5303 et suiv.
Papier-monnaie, impression et gravure (sub.) 5310.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5323 et suiv.
Bill (n° 206) supplémentaire, de subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1902, 1ère l. ; en comité et 3e l. et adopt., 5423.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5805 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5855.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5913.
Bill (n° 176) Compagnie de transport et d'entrepôt (en comité) 6082.
Sir John Boyd, juge en chef d'Ontario, paiements en sus de son traitement (rép. à int. Taylor) 6193.
Pêcheries, appointements (sub.) 6274.
Plomb, fabrication, prime (mot. pour comité sur résol.) 6376 ; en comité, 8432.
Bill (n° 218) à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices financiers expirant respectivement le 30 juin 1903 et le 30 juin 1904, 1ère l., 2e l. et comité, 6378 ; 3e l. et adop. 6380.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance "Century" (en comité) 6408.
Ottawa, commission d'embellissement (mot. pour comité sur résol.) 6479 (en comité) 6660 (2e l. et adop.) 6666.
Billets fédéraux, garantie (mot. pour comité sur résol.) 6480 (en comité) 6648 (2e l. et adop.) 6660.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Bill (n° 220) concernant les caisses fédérales d'épargne des postes, 1ère l., 6565 ; 2e l. et comité, 7026 ; 3e l. et adop., 7027.
Transports, politique du gouvernement (rép. à int. Sproule) 6637.
Banques autorisées, faillites (rép. à int. Reid) 6645.
Ficelle d'engerbage, prime à fabrication (mot. pour comité sur résol.) 6647 ; en comité, 7521 et suiv. ; inspection (sub.) 8005 ; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14337.
Bill (n° 222) concernant les billets fédéraux, 1ère l., 6660 ; 2e l. et comité, 7126 ; 3e l. et adop., 7128.
Bill (n° 223) modifiant de nouveau la loi de 1899 concernant la ville d'Ottawa, 1ère l., 6666 ; 2e l. et comité, 7018 ; 3e l. adop., 7026.
Démission de l'honorable M. Blair (rép. à int. Borden) 6736.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6850.
Immigration, agences (sub.) 6881 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7104.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7148 et suiv.
Dépenses imprévues (sub.) 7165 ; 12841 ; 13172 ; dans le rapport de l'auditeur général (sub.) 7208.
Pour indemniser le chemin de fer Canadien du Pacifique, dépenses relatives à visite de sir Edmund Barton, premier ministre d'Australie (sub.) 7166.
Naturalisation, acte de, 1902, paiement de tous les services sous l'empire de cet acte (sub.) 7166.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167 et suiv.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Association du souvenir canadien de l'Afrique-sud (sub.) 7207.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7243.
Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (rép. à int. Monk) 7421.
Bill (n° 104) en comité, 7567 et suiv. ; 7623 et suiv.
Intercolonial (sub.) pour changer barres d'attelage des wagons à manchandises, 7746 ; pour munir vestibules des voitures à voyageurs, 7746 ; facilités de trafic à Lévis, 7746 ; embranchement depuis station de la Rivière Ouelle, construction, 7752 ; freins à air comprimé, pour wagons à marchandises, 7754 ; 8521 ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8529 ; nouvelles machines pour ateliers (sub.) 8531 ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch, 8532 ; matériel roulant (sub.) 8533 ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Ristigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; pont de Miramichi, idem, 8549 ; améliorations à Pointe Tupper (sub.) 8551 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 ; réparation des wagons à marchandises, agrandissement de l'atelier à Moncton (sub.) 8554 et suiv.; remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup (sub.) 8556, à la bifurcation de la Chaudière, 8557 ; améliorations à Saint-Jean (sub.) 8557 ; à Halifax, 8558,

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

à Pictou, 8559 ; système de pension (rép. à int. Gourley) 9475 ; embranchement de la Rivière Ouelle (rép. à int. Monk) 10757; édifices à la Rivière-du-Loup, 2846 ; remise à locomtives à la Jonction de la Chaudière, 12847 ; nouvelles commodités à Saint-Jean, N.-B., 12850 ; à Halifax, 12851 ; à Sydney-nord, 12851 ; à Moncton, 12853 ; à Amqui, 12855 ; à Sainte-Flavie, 12856 ; à Truro, 12857 ; tronçon de la Rivière Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, 12853 ; voitures à voyageurs, vestibules, 12854 ; habitation pour agent à Rivière-du-Loup, 12854 ; détroit de Canso, service de bateau-passeur, améliorations, 12857 ; station du Petit-Métis, améliorations, et déviation du chemin public, 12858 ; machine à scier les rails, achat, 12861 ; améliorations à Saint-Jean, N.-B., 13081, à Halifax, 13082, à Pictou, 13085, à station du Petit-Métis, 13086 ; crédit général, 13132 ; 13133 et suiv.; commande de rails à la Cie Clergue (rép. à int.) Ross, Ontario) 13953 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14344 ; 14398 ; doubles voies sur parties de la ligne, 14352; nouveaux aménagements à Saint-Jean, 14353 ; agrandissements à Halifax, 14371 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14371 ; améliorations à Pictou, 14378 ; à Sydney-nord, 14380 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380 ; New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement, 14386 ; Métapédia, nouvelle gare, etc, 14387 ; Windsor, N.-E., nouvelle gare, etc., 14387 ; rails d'acier et chevilles, 14387 ; matériel roulant, 14391 ; Jonction de la Chaudière, remise à locomotives, 14397 ; locomotives et wagons, nouvelles machines pour ateliers de construction, 14397 ; dragage et pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, 14949 ; incendie des gares, etc., 14967.

Canso, détroit, service du bateau-passeur (sub.) 7751, 14384.

Chemin de fer d'extension vers l'Est du Nouveau-Brunswick, reliquat d'intérêt sur jugement des arbitres (sub.) 7755.

Chemin de fer d'extension vers l'Est, de la Nouvelle-Ecosse, moitié des honoraires des arbitres et sténographes, ancien crédit périmé (sub.) 7755.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) halle aux marchandises à Mount Stewart, agrandissement, 7756 ; redressement de la ligne à Blue Shank, 7756 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7759, 8035, 13087, 14399, 14407 ; achat et pose de rails d'acier (sub.) 8036 ; nouvelle gare à Alberton, 14424 ; pont Montague, levé, 14424 ; pour redresser voie à Blue Shank, 14424 ; gare et emplacement à Albany, 14424.

Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 ; George Goodwin, entrepreneur, travaux (sub.) 14434 ; brèche à la berge, entre écluses, réparation (sub.) 14446.

Canal de la Trent, construction (sub.) 7778 ; inspecteur sanitaire (rép. à int. Hughes) 8353 ; salaire de Thos Dodds (idem) 8354.

Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787, 13165.

Canal de la Pointe Farran, agrandissement (sub.) 7792, 13159, 14442 ; éclairage au gaz acétylène (sub.) 14447.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national (débat sur motion Laurier pour 1ère l.) 7961 ; (mot. pour comité sur projet de résolution) 8151 ; en comité, 10685 et suiv.

Bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada, 3e l., 7962.

Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8029.

Grains et farines, inspection (sub.) 8031.

Bois, mesurage (sub.) 8032.

Chenal du Nord, travaux de creusement et construction d'une ligne (sub.) 8037 ; pour compléter travaux (sub.) 14433.

Canal des Galops, agrandissement (sub.) 8037, 13160, 14432.

Canal Welland, écluse, enlèvement d'obstacles, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont à Dunnville (sub.) 8044.

Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040 ; appareils électriques, installation (sub.) 4433 ; portes d'écluse, protection (sub.) 14434 ; pavage de la rue Mill (sub.) 1445 ; gratification à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître (sub.) 14449.

Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 ; pont tournant sur écluse d'amont de Hog's Back (sub.) 13165 ; pont tournant sur Canal, Ottawa (sub.) 14442.

Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8138.

Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8160 et suiv.; (projet de résol. lu et adopté) 8225.

Bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier, 1ère l., 8225 ; 2e l. et comité, 11067 ; 3e l. et adop., 11070.

Chemin de fer de Napanee à Deseronto (rép. à int. Porter) 8320.

Chemin de fer Transcontinental national, paroisses et montagnes traversées (rép. à int. Morin) 8353 ; (rép. à mot. Haggart pour doc.) 8469.

Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (mot. pour comité sur projet de résolution) 8354 : (en comité) 8470.

Bill (n° 240) afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne, 1ère l., 8481 ; 2e l., 10982 ; 3e l., 11008.

Tabac, commission, frais (sub.) 8507.

Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8508, 8619 ; pour compléter chenal (sub.)14947.

Sommes payées au "Herald", de Montréal (rép. à int. Rosamond) 8572.

Chemins de fer de l'Etat, avances au ministre des Chemins de fer et Canaux (mot. pour comité sur résol.) 8575, 11456 ; (mot. pour substitution d'une autre résolution) 10982 ; (en comité) 11456, 12829.

Bill (n° 241) accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses de l'exercice expiré le 30 juin 1903, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8651.

Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (rép. à int. Sproule) 8735.

Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (rép. à int. Morin), 8735.

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8795 ; bill (n° 235) en comité, 10685 et suiv. ; 10889 ; 11458 ; 11566 ; sur mot. pour 3e l., 12951.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Tarif japonais (rép. à int. Clarke) 9475.
Chemins de fer canadiens, accidents (rép. à int. Clarke) 9476.
Débats, compte rendu officiel, secrétaire des sténographes (observ. sur mot. Champagne pour adop. du 6e rapport) 9612.
Assurances du Dominion, rapport du surintendant pour l'année finissant en décembre, 1902.
Cummings, M. James, paiement (rép. à int. Blain) 9723.
Service civil, employés, liste (rép. à int. Léonard) 9944.
Wagons officiels, frais de traction (rép. à int. Clarke) 9945.
Yukon—Commission Treadgold, dépêche concernant enquête (rép. à int. Borden) 10080.
Transports, commission, composition (rép. à int. Borden) 10081.
Pont de Québec, subvention (rép. à int. Morin et Monk) 10763.
Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb, 1ère l., 8468 ; 2e l. et comité, 11066; 3e l. et adop., 11067.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (rép. à int. Barker) 11223.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11208 et suiv.; 11814 et suiv. ; 11993 et suiv. ; 12056 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12699 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11427 ; poursuite des délibérations (rép. à int. Borden) 13530 et suiv.
Transport du blé, coût (rép. à int. Kemp) 11455 ; 11689.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (rép. à observ. Taylor) 11814 et suiv.
Grand Tronc, taux de transport des voyageurs (rép. à int. Maclean) 11818 ; 12085.
Félicitations au premier ministre (rép. à observ. Sproule) 11949.
Saint-Jean, N.-B., louage du grand quai (rép. à int. Fowler) 12086.
Réserve du canal Rideau, bail à M. Thomas Birkett, député (rép. à int. Calvert) 12470.
Loi électorale (rép. à int. Borden) 12471.
T.N.-O., aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12559 ; bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement, 1ère l., 12583; 2e l. et comité, 13102 ; 3e l. et adopt., 13104.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries faites à certains membres, à Newport, Vt (rép. à obser. Clarke) 12749.
Canal de Chambly, percepteur (rép. à int. Ball) 12750.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12792 et suiv.
Bill (n° 258) modifiant la loi relative au ministère des Chemins de fer, 1ère l., 12837 ; 2e l. et comité, 13206 ; 3e l. et adop., 13247.
Haut-commissaire en Angl., bureau (sub.) 12839.
Assurances, surintendant (sub.) 12839.
Agence canadienne à Paris (sub.) 12842.
Académie des beaux-arts (sub.) 12842.
Arbitrage entre le Canada, Ontario et Québec, frais (sub.) 12843.
Cour de l'Echiquier, avance du gouv. fédéral (sub.) 12844.
"Canadian Mining Institute", publication de documents (sub.) 12845.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Dictionnaire anglais-micmac, préparation et impression (sub.) 12845.
Archives (anciennes) du Canada, classement au bureau du Conseil privé (sub.) 12845.
Commission géologique, app. (sub.) 12845.
Revenu et dépense de l'année (rép. à int. Clancy) 13646.
Chemins de fer, subventions (motion pour comité sur projet de résolution) 13832 ; (rép. à int. Wilson et Heyd) 14222 ; en comité, 14608 et suiv.; art. 4, 14816 ; art. 5, 14818 ; art. 6, 14820 ; art. 8, 14821 ; 14991.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13876 et suiv.
Halifax, terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13925.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Indiens, Manitoba, T.N.-O., écoles (sub.) 14073.
Commerce privilégié, câblogramme publié par le "Star" de Montréal (rép. à int. Lemieux) 14225.
Saint-Jean, N.-B., abandon du port par certains navires de la ligne Allan (rép. à int. Fowler) 14225.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World" de Toronto (rép. à int. Sproule) 14342.
Bétail, embargo (rép. à int. Sproule) 14344.
Chemins de fer, ministère, appointements d'un commis supplémentaire de 2e classe (sub.) 14344.
Grand-Narrows, port, travaux de protection (sub.) 14385.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (sub.) 14398.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 1443.
Goodwin, M. George, entrepreneur du canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.
Canal Murray, achat de la maison de M. W. H. Johnson (sub.) 14435 ; clôture de fil de fer et plan de terrain (sub.) 14442.
Canal Welland, grand bief, creusage (sub.) 14440 ; tranchée (sub.) 14440 ; éclairage électrique, installation (sub.) 14440 ; pour abaisser buscs de demi-écluse (sub.) 14440.
Port-Colborne, tranchée jusqu'à Humberston (sub.) 14440 ; élévateurs, fondations (sub.) 14440.
Canal de Williamsburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour surveillant, construction (sub.) 14441 ; allège, construction (sub.) 14446.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14444.
Brown, veuve W. P., gratification (sub.) 14447.
Heath, M. George, indemnité (sub.) 14448.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14542.
Billets fédéraux, impression (sub.) 14545 et suiv.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14546 et suiv. ; intérêt (int. Bureau) 14969.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Casselman, M. W. J., ex-éclusier, pension (sub.) 14565.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Canadian Bank of Commerce, services au Yukon (sub.) 14567.
Halifax, bureau de la Marine et des Pêcheries (rép. à int. Bell) 14573.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14609 ; 14643 ; 14815.
Chemin de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 14609.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest (sub.) 14609-14610.
Chemin de colonisation de Montfort et de la Gatineau (sub.) 14612.
Chemin de fer de Jonquières à la baie des Ha ! Ha ! (sub.) 14612.
Chemin de fer de Lime-Ridge au comté de Mégantic (sub.) 14612.
Chemin de fer de Joliette au lac Manouan (sub.) 14612.
Chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide (sub.) 14613.
Chemin de fer de Robertval vers la baie James (sub.) 14613.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (sub.) 14615.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14616.
Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.
Chemin de fer de Shédiac et du littoral (sub.) 14621.
Chemin de fer de Mabou et du golfe (sub.) 14622.
Chemin de fer de l'Est de la Nouvelle-Ecosse (sub.) 14623.
Chemin de fer de la station de Debert à la mine de houille de Debert (sub.) 14624.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14626.
Chemin de fer de Middleton à Victoria-Beach (sub.) 14627.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest (sub.) 14627-14628.
Chemin de fer d'Inverness (si-devant d'Inverness et de Richmond) (sub.) 14633.
Chemin de fer de Wolfville au Bassin des Mines (sub.) 14634.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635.
Chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (sub.) 14639.
Chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sub.) 14640.
Chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian (sub.) 14642.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659 ; 14745.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14695 ; 14699.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14750.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758.
Chemin de fer, de l'intersection du Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, et de là vers le nord sub.) 14759, 14760.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14764.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789, 14815.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer Montreal-Northern (sub.) 14790.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.
Chemin de fer de Midland (sub.) 14792.
Chemin de fer de Saint-Pierre à Louisbourg (sub.) 14792.
Chemin de fer Kootenay-Central (sub.) 14793 ; subvention additionnelle, mot. pour comité sur résolution, 14824.
Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.) 14794.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart (sub.) 14800.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14801.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska) pont de chemin de fer sur (sub.) 14812.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, pour renforcer et compléter fondations et abords du pont sur rivière Saint-François (sub.) 14814.
Bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour la construction des chemins de fer y mentionnés, 1ère l., 14824 ; 2e l. et comité, 15037 ; 3e l. et adop., 15043.
Bill (n° 21) modifiant la loi des chemins de fer (motion pour comité spécial de conférence avec le Sénat sur amendements, 14825 ; rapport du comité, 14967 ; mot. pour conférence avec le Sénat, 14967, 14994 ; amendements du Sénat, 15065.
Québec, pont (mot. pour dépôt de doc.) 14826 ; (mot. pour comité sur résolution) 14994.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14918 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 14947 ; à MM. Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Ketchawana, battures, dragage (sub.) 14948.
Lac Buckhorn, battures, dragage (sub.) 14948.
Peterborough, et Heeley's Falls, battures, dragage (sub.) 14948 ; digue (sub.) 14948.
Burleigh, jetée (sub.) 14948.
Trancontinental national, études topographiques, etc. (sub.) 14949 ; arpentages (rép. à int. Borden) 15067.
Canal de Soulanges—à MM. A. J. et M. O'Leary, intérêt (sub.) 14954.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955.
Commerce, coalitions, frais d'enquêtes (sub.) 14955.
Victoria, Sa Majesté la Reine, monument commémoratif ; contribution du Canada (sub.) 14958.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles et améliorations (sub.) 14965.
Henry, M. le juge, allocation de retraite (sub.) 14966.
Garde-bestiaux, commission (rép. à int. Pringle) 14991 ; rapport, 15061.
Steamer "Eureka" (rép. à observ. Tarte) 14992 et suiv.
Bill (n° 272) autorisant une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec pour compléter son entreprise et ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide, 1ère l., 15036 ; 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15037.
Voies et moyens (mot. pour comité) 15058.
Bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier, de 1897, 1ère l., 15061.
Colombie Anglaise, commerce de bois (rép. à observ. Borden) 15068.
Bill (n° 271) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904, 1ère l., 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15070.
Chemins de fer dans les différentes provinces (subventions) 15155.

FISHER, Hon. Sydney Arthur (Brome) :
Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets, 1ère l., 3753 ; 2e l. et comité, 4368 ; 4838 ; 3e l., 5423.
Recensement des confessions religieuses, à Saint-Jean, N.-B. (rép. à int. Ganong) 3937 ; dans Carleton et Victoria, N.-B. (rép. à int. Hale) 4151 ; dans Sunbury et Queen, N.-B. (rép. à int. Wilmot) 4152.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3947.
Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses, affectant les animaux, 1ère l., 4150 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4855 ; 3e l., 4856.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (débat sur observ. Borden) 4504.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence, 1ère l., 4600 ; en comité, 6674 ; 7428 ; retiré, 12745.
Agriculture, ministère, appointements (sub.) 4505 ; division du commissaire de l'agriculture, de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des

FISHER, Hon. Sydney Arthur—*Suite.*
marchés, de la volaille, des graines et des fruits, appointements, etc. (sub.) 4835 ; 7840.
Archives (sub.) 4587 ; 13783.
Statistique criminelle (sub.) 4587.
Statistique générale (sub.) 4587.
Annuaire statistique (sub.) 4587.
Sociétés d'agriculture, aide (sub.) 4590.
Brevets, classification (sub.) 4591.
Fumigation, stations de (sub.) 4592 ; 13782.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, pour renouveler et améliorer échantillons (sub.) 4593.
Lazaret de Tracadie (sub.) 4597.
Travaux publics, loi sanitaire (sub.) 4598.
Fermes expérimentales (sub.) 4707 ; Mlle Hagar (rép. à int. Talbot) 5499.
Recensement (sub.) 4753 ; 4969 ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (rép. à int. Blain) 6647 ; 7106 (rép. à int. Calvert) 7310 ; coût (sur observ. Blain) 13992 ; mode de travail (rép. à int. Heyd) 14224.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4159 ; envoi de bestiaux (rép. à int. Boyd) 5007.
Exposition du Japon (observ.) 4786.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (rép. à int. Fowler) 5130.
Beurre, réglementation de la vente (mot. pour comité sur résol.) 5131 ; falsification, (en comité sur résol.) 5225 (2e l. et adop. de la résol.) 5257 ; interview publiée dans le News, de Toronto (rép. à observ. Henderson) 11014.
Quarantaine, districts organisés et hygiène publique (sub.) 5178 ; 5678 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5257 (rapport, 2e l. et adop. de la résol.) 5261.
Bill (n° 207) tendant à réprimer le marquage illégitime du beurre, ainsi que la fabrication et la vente des beurres falsifiés, 1ère l., 5420 ; 2e l. et en comité, 5606 ; 6043 ; 3e l. et adop., 6051.
Explication de nature personnelle (entrefilet du Citizen) 5497.
Beurre et fromage, pesage (rép. à int. Monk) 5601.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (rép. à int. Borden) 5602 (débat sur observ. Pope) 5655.
Archives canadiennes pour l'année 1902, rapport, 5604.
Immigration, agences (sub.) 6924 et suiv.
Service océanique (rép. à observ. Hughes) 7812.
Sussex, salle d'armes (rép. à int. Fowler) 8574.
Conférenciers agricoles (rép. à int. Lemieux) 8867.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9776 ; bill (n° 235) en comité, 11560.
Anderson, M. J. G., nomination (rép. à Int. Alcorn) 13649 ; emploi (rép. à int. Taylor) 13788 et suiv.
Toronto, Association de l'exposition industrielle (sub.) 13781.
Acadiens, données historiques, compilation sub.) 13786.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13788.
Tuberculose, association canadienne pour prévention (sub.) 13798 et suiv.

FISHER, Hon. Sydney Arthur—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14340.
Bill (n° 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14603 et suiv.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761 et suiv.

FITZPATRICK, Hon. Charles (comté de Québec) :
Justice (rapp.) 91.
Bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des statuts revisés, au sujet des pensions de retraite des juges, 1ère l., 94 ; rayé, 649.
Bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations, 1ère l., 95 ; 2e l., 295 ; en comité, 295; 627 ; 647 ; 3e l., 969.
Bill (n° 9) amendant la loi du territoire du Yukon, 1ère l., 95 ; 2e l., 318 ; en comité, 318 ; 3e l. et adop., 319.
Bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants dans la province du Nouveau-Brunswick, 1ère l., 96 ; 2e l., 319 ; en comité, 319 ; 3e l. et adop., 321.
Bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts, 1ère l., 96 ; 2e l., 649 ; en comité, 649 ; 3e l., 650.
Bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892, 1ère l., 96 ; 2e l., 321 ; en comité, 321 ; 3e l., 606.
Bill (n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées, 1ère l., 97 ; 2e l., 650 ; en comité, 650 ; 969 1147 ; 2315 ; 3e l., 2315.
Juges, traitement (rép. à int. Casgrain) 97.
Détenus, libération conditionnelle (rép. à int. Casgrain) 98.
Exercice de la prérogative de clémence (rép. à int. Casgrain) 98.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 102.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 106.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 114.
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements, 212.
M. le juge Myers, nomination (rép. à int. Roche) 289.
Douanes, ministère ; appointements (sub.) 327.
Division Saint-Jacques, vacance (rép. à int. Monk) 417.
Lévis, édifice public (sub.) 438 et suiv.
Chemin de fer de la Rive-Sud (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 458.
Prérogative de pardon (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 581.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 618 et suiv.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 678.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 695.
Bill (n° 66) à l'effet de repartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes (1ère l.) débat, 736 ; sur mot. Laurier pour 2e l., 1266 ; 1303 ; 1305.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 808.
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, correspondance (rép. à int. Borden) 898.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 929 et suiv. ; 13868 et suiv. ; 14705 et suiv.; (rép. à int. Borden) 12976.
Bill (n° 15) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (sur mot. pour 2e l.) 1098 ; en comité, 1090 et suiv.; 3349.
Bill (n° 109) Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, 1ère l., 1424.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1618 et suiv.
Service postal entre Upper et Lower Gagetown (rép. à int. Wilmot 1737.
Saunders, Dr C. E., nomination (rép. à int. Talbot) 1737.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Ficelle d'engerbage, quantité et prix (rép. à int. Heyd) 2391 ; (rép. à int. Léonard) 4336 ; 4337 ; (rép. à int. Clarke) 7794 ; inspection (sub.) 8010 et suiv.
Juges, pensions de retraite (mot. pour rescision de l'ordre pour comité sur résolution) 2670.
Drague hydraulique, provinces maritimes (sub.) 2760.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2782.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2813 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2835 et suiv.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2883.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 3000 ; 4691.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3354.
Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des statuts revisés, relatif au département de l'Imprimerie et de la Papeterie de l'Etat, 1ère l., 3515 ; 2e l. et comité, 4358 ; 3e l., 4368 ; amend. du Sénat, 6070.
Bill (n° 183) canal Desjardins et main-levée d'hpothèque sur terrains dans la ville d'Hamilton, 1ère l., 3515 ; 2e l., comité et 3e l., 4368.
Territoires du Nord-Ouest, dépensbes diverses (sub.) 3520.
Exécutions capitales, ch. 181, S. R. C. (sub.) 3524.
Cour Suprême (sub.) arrêtiste, 3524 ; achat de livres, 3524 ; 3528 ; dépenses casuelles, appointements, etc., 3527 ; impression, reliure et dist. des déc., 3527.
Cour de l'Echiquier (sub.) : commis de seconde classe cadette, 3528 ; M. Duncan Clarke, app., 3528 ; dépenses casuelles, frais de déplacement, impression, reliure, etc., 3529 ; registraire, supplém., 3530 ; M. Clarke Morse, 3530 ; loyer, 3531.
Cour d'Amirauté, Québec, appointements du registraire (sub.) 3531.
M. George Craig, sén., voyage (sub.) 3532.
M. George L. Taylor, magistrat de police, voyage (sub.) 3532.
Yukon—cour Territoriale (sub.) : shérif et greffier, app., 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3524 ; 3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Juges (sub.) : frais de voyage, Manitoba, 3521 ; Colombie Anglaise, 3522 ; Yukon, 3532 ; allocations de subsistance, 3534 ; juge de la cour des divorces, N.-B., trai-

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
tement, 3523 ; chambres des juges, Prince-Albert, 3524 ; juges ad hoc, allocations, 3524 ; pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 3555 ; 4418 ; 5421 ; en comité sur résol., 8323 ; 8614 ; juges des cours de comté, Manitoba, traitement (rép. à int. LaRivière) 3759 ; 5422 ; (rép. à int. Lennox) 5773.
Police fédérale, y compris appointements de M. A. J. Cawdron (sub.) 3636.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3636 ; de Kingston, 3636 ; de Saint-Vincent de Paul, 3661 ; de Manitoba, 3661.
Milice, solde et indemnités, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3729.
Yukon—sténographes, M. J. A. Valiquette (rép. à int. Bennett) 4152.
Canadien du Pacifique, taxe scolaire sur terres au Nord-Ouest (rép. à int. Oliver) 4153.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4171.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4281, 4737 et suiv., 5976 et suiv., 7520 8360 et suiv., 8426 et suiv.; mot. pour 3e l., 8576 ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 et suiv.
Bill (n° 199) concernant la maison de correction du Bon-Pasteur, dans la ville de Saint-Jean, N.-B., 1ère l., 4332 ; 2e l., 5009; en comité, 5009 ; 3e l. et adop., 5012.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4623.
Bill (n° 131) Cie de télég. Marconi (en comité) 5274.
Régina, prison, achat de terrain (sub.) 5310, 5211.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5394 et suiv.
Chambre des communes, représentation (rép. à int. Lefurgey) 5499.
Bill (n° 176) Cie canadienne de Transport et d'entrepôt (en comité) 5745 et suiv.
Bill (n° 150) Cie d'amélioration du euve Colombie (en comité) 5749.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, 1ère l., 5772 ; 2e l., 6851 ; en comité, 7715, 11014 ; retiré, 15070.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers, 1ère l., 5959 ; 2e l. et comité, 8500, 8618 ; en comité, 11093.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6073.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du " Globe " (observ. sur int. Haggart) 6092.
Bill (n° 221) concernant les prisons publiques et les écoles de réforme, 1ère l., 6638; 2e l., 8322 ; en comité, 8322 ; 3e l., 8323.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7264 et suiv.
Steamer " Scotia ", sauvetage, réclamations (débat sur observ. Osler) 744.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8031.
Graines et farines, inspection (sub.) 8032.
Bois, mesurage (sub.) 8033.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8052 et suiv.
Hétu, Rodolphe, libération (rép. à int. Northrup) 8151.
Pénitencier de Kingston, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (rép. à int. Clarke) 8320 ; fourniture des épiceries et provisions (rép. à int. Sproule) 10364.
Commission des chemins de fer (loi de 1900) membres, secrétaire et autres employés

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
(mot. pour comité sur projet de résolution) 8321 ; en comité, 8355 ; renvoi au comité général sur bill (n° 21) 8360.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8482 et suiv., 8605.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9264 ; bill (n° 235) en comité, 10688 et suiv., 10918, 11457, 11581.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (rép. à int. Ingram) 10365.
Juges des cours provinciales, traitement (mot. pour comité sur projet de résolution) 10366 ; en comité, 11026, 11027 ; 1ère et 2e l. et adop., 11060.
Bill (n° 250) modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales, 1ère l., 2e l. et comité, 11060, 11668 ; 3e l. et adop., 11684.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11065.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet démissionnaire (rép. à int. Léonard) 11100 ; administration de l'hôpital (rép. à int. Lemieux) 13954 ; enquête de 1898 (rép. à int. McCreary) 14579.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11242 et suiv., 11751 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12690 et suiv.
Bill (n° 253) augmentant la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat, 1ère l., 11950 ; 2e l. et comité, 12554 ; 3e l. et adop., 12556.
Bill (n° 254) modifiant de nouveau l'acte du Territoire du Yukon, 1ère l., 1191 ; 3e l., 12554.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un juge additionnel (en comité sur projet de résol.) 12078 ; (sur mot. Laurier pour 2e (l) 12090 ; bill (n° 255) à cette fin, 1ère l., 12090 ; 2e l. et comité, 12553 ; 3e l. et adop., 12554.
Recettes et dépenses en 1903 (rép. à int. Clancy) 12972.
Trent, canalisation (rép. à int. Porter) 12973.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : quai et hanger à houille à Summerside, 13086, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13087, agrandissement à Kensington, 13098, service d'eau, amélioration, 13100, commodités supplémentaires à Kinkora, 13100, nouvelles gares à Northam et à Richmond, 13100 ; frais d'exploitation, 13152.
Subvention votées aux chemins de fer pour exercices 1900, 1901 et 1902 (rép . à int. Wilson) 13101 ; 13292.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 ; installation électrique (sub.) 14425.
Rapides Plats (sub.) 13160.
Rapides des Galops, enlèvement de cailloux (sub.) 13161.
Canal Welland, éclairage électrique (sub.) 13161 ; enlèvement d'obstacles (sub.) 13163; jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; vannes, apareils de suspension, nouveau canal (sub.) 13166 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166 ; assainissement le long du canal d'alimentation (sub.) 13167.
Port-Colborne, améliorations (sub.) 13163 ; bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, approfondissement (sub.) 13164.
Canal de Lachine, améliorations (sub.) 13164 ; 13167.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Lac Saint-Louis, nettoyage du chenal (sub.) 13165.
Canal de Chambly (sub.) : station électrique et déversoir à Sainte-Thérèse, 13167 ; pour macadamiser chemin de halage, 13168, 14443 ; dommages aux terres, 13169 ; écluse de Saint-Ours, barrage pour billes, 13179 ; quai de débarquement, 13170 ; 14446.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 ; Henry Tucker, service comme commissaire-enquêteur (sub.) 14450.
Chemins de fer et Canaux, ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.) 13172 ; 13195 ; frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13195.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13182 ; employés, augm. d'app. (sub.) 14450.
Employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13190.
Transcontinental, construction, adjudication des entreprises (rép. à int. Grant) 13292.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 13297 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13299.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13436.
Baie des Glaces, N.-E., quai, 13454 et suiv.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13485.
Chemins de fer, subventions (rép. à int. Wilson) 13531 ; 14646.
Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 12864 ; 2e l. et comité, 14141 ; en comité, 14581 ; 3e l. et adop., 14583.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13174 et suiv.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13264 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des Priv. et Elec., 13542 et suiv.
Le Roi contre Calver, commutation de peine (rép. à mot. Borden pour doc.) 13574.
Télégraphe : ligne de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; de Bersimis à Godbout (sub.) 13606; de Sainte-Anne au lac Clair, 13607.
Téléphone : ligne de l'Ile de Vancouver à Salt-Spring-Island (sub.) 13612.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13732 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751 et suiv.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758 et suiv.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.
Bill (n° 265) concernant les Statuts revisés du Canada, 1ère l., 13951 ; 2e l. et comité, 14592 ; 3e l. et adop., 14594.
Bibliothécaires du parlement et régistraire de la cour Suprême, traitement (mot.) pour comité sur projet de résolution) 13955 ; en comité, 14118 ; bill (n° 267) concernant les bibliothécaires, et (n° 268) concernant le régistraire, 1ère l., 14120 ; bill (n° 267) 2e l. et comité, 14594 ; 3e l., 14595 ; bill (n° 268) 2e l. et comité, 14596 ; en comité, 14702 ; 3e l., 14704.
Steamers, service entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13981 et suiv.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (débat sur mot. Douglas) 14336.
Goodwin, M. George, entrepreneur du canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Lisgar, pétition d'élection, à Wm Perkins pour copies supplémentaires de dépositions (sub.) 14545.
Power, M. A. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Fraser, M. G. L. B. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Mlle M. Quain, augm. d'app. (sub.) 14548.
McGillivray, M. A. J., augm. d'app. (sub.) 14549.
Morris, M. Thomas, app. (sub.) 14549.
Sherwood, M. B. W., promotion (sub.) 14549.
Tucker, M. W., promotion (sub.) 14549.
Allen, M. S. S., promotion (sub.) 14549.
Johnston, M. E. S., promotion (sub.) 14549.
Taschereau, M. E. R. A., appointements (sub.) 14550.
Cour Suprême du Canada, jugements, publication (sub.) 144551.
Territoires du Nord-Ouest, frais de justice (sub.) 14551.
Cour Suprême, juge additionnel, traitement (sub.) 14551.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14551.
Nouvelle-Ecosse, cour de comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553.
Yukon—bibliothèque de droit (sub.) 14561.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14561.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14571.
Le Roi contre la British Bank Note Company, frais (sub.) 14572.
Bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements, 1ère l., 14575 ; 2e l. et comité, 15043 ; 3e l. et adop., 15058.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14591.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14757.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758 et suiv.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Statuts fédéraux, revision (sub.) 14945 et suiv.
Juges, fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (rép. à int. Grant) 14969.
Québec, pont, en comité sur résolution pour aider à la construction, 15009 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (conférence avec le Sénat) 15042, 15064, 15146.

FOWLER, George W. (King, N.-B.) :
Bloomfield-Station, N.-B., directeur de la poste (int.) 839.
Intercolonial, articles entrés en franchise par cette voie, pour son usage (mot. pour doc.) 939 ; wagons particuliers (int.) 2388.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1005 et suiv., 1912 et suiv.
Edifices publics du Canada, loyer (sub.) 1019.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1580 et suiv.
Digby, port, améliorations (int.) 2171.
Bill (n° 142) chemin de fer Elgin et Havelock, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité et 3e l., 4752.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2326 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2344 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Indiens du comté de King, N.-B., médecin (int.) 2587.
M. T. Daly, destitution (int.) 3022.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077 et suiv.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3902 et suiv.
Sussex, N.-B., manœuvres militaires (int.) 3348.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3807 et suiv.; surestarie sur wagons (int.) 4836 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B., 4837 ; surestarie sur les wagons (int.) 5130 ; pour renforcer ponts (sub.) 8509 et suiv.; matériel roulant (sub.) 8534 et suiv., nouveaux aménagements à Saint-Jean (sub.) 14353 et suiv.
Recensement, paroisse de Kars, King, N.-B. (mot. pour doc.) 3940 (sub.) 4970 et suiv.
White, M. Albert J., emploi (int.) 4837.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (int.) 5130.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5349 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5515 et suiv. ; 5756 et suiv.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5586 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5851 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6024 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6595, 6599.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux sous (penny banks) en comité, 6667 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6688 et suiv.
Nobles, M. Israël, destitution (int.) 7107.
Bishop, capitaine, destitution (int.) 7108.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7833.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7879 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8080 et suiv. ; 3e l., 8291 et suiv. ; 8564.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8347 et suiv.
Sussex, salle d'armes (int.) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10508 ; bill (n° 235) en comité, 11483 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12966 ; 13000 ; amendement, 12967 ; rejeté, 12968.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12066 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12743.
Dragueur "International" (int.) 12471.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12589 et suiv. ; 12753 et suiv.
Famille Chevrier et service civil (int.) 12751 ; 12972.
Intercolonial—Nouvelles commodités à Amqui (sub.) 12855.
Petit-Métis, amélioration à station, et élévation du chemin public (sub.) 12859 et suiv.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773 et suiv.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13806 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13854 et suiv.; 14705 et suiv.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13973 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13871 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., abandon du port par certains navires de la ligne Allan (int.) 14225.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14230 et suiv.
Alaska, frontière, commission, frais (sub.) 14244 et suiv.
Accise, employés, augm. d'app. (sub.) 14256 et suiv.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14263 et suiv.
Chemins de fer, accidents (sub.) 14447.
Commission des chemins de fer du Canada, frais et appointements (sub.) 14447.
Heath, M. George, indemnité (sub.) 14448 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14538 et suiv.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Nouvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805 et suiv.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement (sub.) 14962 et suiv.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (int.) 14990.
Gloucester, N.-B., variolés (int.) 14992.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour aider à construction, 15020 et suiv.

FRASER, Duncan C. (Guysborough) :
Comptes publics, comité (mot.) 374.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1105.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1108.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1117.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Caraquette, quai (sub.) 1210.
Budget (débat) 2201.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3644 et suiv.
Bill (n° 134) en comité, 3709 et suiv.
Bill (n° 185) concernant la Compagnie canadienne d'aciéries, 1ère l., 3841 ; 2e l., 3932; en comité et 3e l., 4836.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3864 et suiv., 5972 et suiv., 8363 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5408 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5452.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5641 et suiv.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6170.
Bill (n° 135) chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6177 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6930 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7120.

FRASER, Duncan C.—*Suite.*
Beauharnois, enquête Loye (mot. pour emploi d'un sténographe) 7420.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7550 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada, en comité, 7702 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7721 et suiv., 11017 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8064.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8493 et suiv., 8606.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9409.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9686 et suiv.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10912.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11383 et suiv.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13415 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13428.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales de 1900 (en comité) 13863 et suiv.
Chemin de fer de Mabou et du Golfe (sub.) 14624.

GALLERY, DANIEL (Sainte-Anne, Montréal) :
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2477.
Débardeurs de Montréal, grève, frais de milice (int.) 3751.
Bill (n° 169) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à M. James Sinclair McDougall (en comité et 3e l.) 4836.
Substances alimentaires, falsification, analyse (sub.) 5579 et suiv.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13041 et suiv.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14315.
Canaux en général, employés, augm. d'appointements (sub.) 14450.

GALLIHER, William Alfred (Yale et Cariboo) :
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1504.
Budget (débat) 2132.
Bill (n° 150) compagnie d'amélioration du fleuve Colombie, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 5749 ; 3e l., 5776 ; amendements du Sénat, 7059 ; 2e l., 7105, et adop., 7106.
Bill (n° 17) concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2640.
Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3931.
Bill (n° 23) incendie par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2883.
Bill (n° 157) chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson (observ. sur mot. Davis) 5419 ; (en comité) 6189 et suiv.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (mot. pour lecture et adoption de requête demandant acte confirmant charte) 5700.
Bill (n° 211) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 6638 ; 3e l., 6644.

GALLIHER, William Alfred—*Suite.*
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5854 ; en comité, 6060.
Bill (n° 216) concernant la Compagnie du chemin de fer de Midway et Vernon, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; 3e l., 6870.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5961 et suiv. ; 8362 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6553 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7205.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7359 ; 7561 et suiv.; 7626 et suiv ; mot. pour 3e l., 7692-7693.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7386.
Indiens, affaires des, Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7487 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8332 et suiv.
Yukon—Soncession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11353 et suiv.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634 et suiv.
Chemin de fer Kootenay-Central (sub.) 14793.
Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.) 14794.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14896 et suiv.

GANONG, Gilbert W. (Charlotte) :
M. George Robertson, M.P.P., commissaire enquêteur, concernant garde-bestiaux, nomination (int.) 685.
Recensement, confessions religieuses à Saint-Jean, N.-B. (int.) 3936 ; à Grand-Manan, N.-B. (int.) 3937.
Chemin de fer Transcontinental national, motion pour comité sur projet de résolution (débat) 9590.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.

GAUVREAU, Charles Arthur (Témiscouata) :
Capitaines de phares flottants (int.) 682 ; gardiens de phares, salaire (int.) 14969.
Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 6088 ; 3e l., et adop., 6090.
Intercolonial—construction d'usines à la Rivière-du-Loup, soumissions (int.) 12750.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13755 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14770.

GEOFFRION, Victor (Chambly et Verchères) :
Chemin de fer de la Rive Sud (observ.) 207.
Bill (n° 29) Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 460.
Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont de Montréal-Longueil, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3e l. et adop., 5747.

GEOFFRION, Victor—*Suite.*
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3327.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13115 et suiv.

GERMAN, William Manly (Welland) :
Bill (n° 57) concernant le port de la Grande-Ile de Niagara, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 1878 ; 3e l., 1878.
Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force Erié-Ontario, 2e l., 2384 ; en comité, 3337 ; 3707 ; 3885 ; 4127 ; 3e l., 4127.
Bill (n° 154) chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, 1ère l., 2586 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4751 ; 3e l. et adop., 4752.
Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force de Jordan, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; en comité et 3e l., 3931.
Dragueurs, réparations (sub.) 2710 et suiv.
Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt, 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713 ; en comité, 5546 ; 5745 ; 6081 ; 3e l. et adop., 6086.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3492 et suiv.
Bill (n° 181) modifiant la loi générale des chemins de fer, de 1888, 1ère l., 3513.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3702 et suiv. ; 4735 et suiv. ; 5440 et suiv. ; 5974 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6460 et suiv.
Bill (n° 185) Compagnie d'aciérie canadienne, en comité et 3e l., 4836.
Bill (n° 96) Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Chaudière, en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 6003.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7726 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7788 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9970.

GIBSON, Alexander, jr (York, N.-B.) :
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1215.
Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.

GILMOUR, James (Middlesex-est) :
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3958.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4382.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5608 et suiv.
Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6690 ; 7430 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, graines et fruits (sub.) 7866 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11845 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12720.
T.N.-O, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12564 ; 12581.
Troupes régulières, solde (int.) 13648.

GIRARD, Joseph (Chicoutimi et Saguenay) :
Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du golfe Saint-Laurent, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2321.
Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est (mot. pour 2e l.) 3282.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6699.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10257.

GOULD, ISAAC J. (Ontario-ouest) :
Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force dite Algonquin, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3282 ; en comité, 5547 ; 3e l., 5548.

GOURLEY, Seymour E. (Colchester) :
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 313.
Alexandria, édifice public (sub.) 502.
Bill (n° 86) modifiant la loi de la marque des fruits, de 1901, 1ère l., 1051 ; 2e l., 2468 ; 2887 ; 3369 ; 3943.
Politique fiscale du gouvt, débat sur amendement Tarte, 5089 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5146.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5339 et suiv.; 5353 et suiv ; 5381 et suiv.
Bestiaux, achat aux E.-U, par le gouvt britannique (débat sur observ. Pope) 5658.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5911.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6519 et suiv ; 8416.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6580.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7351.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7969 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, 7976.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8021 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8030 et suiv. ; primes (en comité sur résol.) 8181 et suiv.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8041 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8336 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8540 et suiv.; système de pension (int.) 9475.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier, pour comité sur projet de résolution (débat) 10616 ; bill (n° 235) 11499, 11648 ; pétitions contre (débat sur mot. Talbot) 13554 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11014 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité sur résol., 11037 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11678.
Détroit de Canso, service de bateau passeur, amélioration (sub.) 12857 et suiv.

GOURLEY, Seymour—*Suite.*
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13074.
Port-Hood, jetée (sub.) 13478.
Port-au-Pique, quai, (sub.) 13480.
Pointe-Swim, quai (sub.) 13481 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13515.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13631.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13898 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13926 et suiv.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de lord Alverston et de M. Aylesworth sub.) 14248 et suiv. ; décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15126 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14272.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14311 et suiv.
Intercolonial, nouvelles commodités le long de la ligne (sub.) 14373 et suiv.
Chambre des communes, appointements du portier (observ.) 14406.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14496.
Windsor, port, barrages et creusage (sub.) 14541 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, cour de comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14559 et suiv.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l'"Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14562 et suiv.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568 et suiv.
Bill (n° 259) modifiant l'acte des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 14582 et suiv.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14588 et suiv.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14599 et suiv.
Chemin de fer de la station de Debert à la mine de houille de Debert (sub.) 14624 et suiv.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795 et suiv.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14881 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour contruction, 15030 et suiv.

GRANT, George D. (Ontario-nord) :
Travaux publics, dépenses par année depuis 1890 (mot. pour doc.) 1240.
Budget (débat) 2180.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (mot. Grant pour doc.) 2860.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11215 et suiv.
Transcontinental, construction, adjudication des entreprises (int.) 13292.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, enquête de 1898 (int.) 14578.
Steamer "Eureka", prêté ou loué à un inventeur (int.) 14579.
Juges, fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (int.) 14969.

GUTHRIE, Hugh (Wellington-sud) :
Bill (n° 74) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 835 ; 2e l., 3359.
Compagnie de Force Niagara-Welland (Bill n° 90) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Bill (n° 125) chemin de fer de Guelph et de la Baie Georgienne, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 129) concernant la banque de la Couronne du Canada, 1ère l., 2005 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353 ; 2853.
Bill (n° 130) concernant la marque des colis de fruits, 1ère l., 2005 ; 2e l., 3399.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3363.
Bill (n° 95) conciliation (débat sur mot. pour 2e l.) 3391.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8349.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 8390 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9342.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350.

HACKETT, Edward (Prince-ouest, I.P.-E.) :
Affaires des Indiens (sub.) 286.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 412.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 749.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (2e l.) 924 ; (en comité) 13853 et suiv.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1068.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126 et suiv.
Baocaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1184.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Jetées et brise-lames (I.P.-E.) réparations (sub.) 1195 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1588 et suiv.
Saint-Patrice, fête civique (int.) 1927.
Budget (débat) 2086.
Alberton, gare (int.) 2588.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, billets (int.) 2588 ; gisements de houille (int.) 2589 ; chemin de fer, chefs de gare (int.) 4517 ; sémaphores (int.) 4601 ; pont de Hillsborough (int.) 2855 ; 4602.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2803.
Annandale, I.P.-E., jetée (int.) 3024 ; feux d'alignement (int.) 3025.
Capitaine W. S. Larkin, plainte (int.) 3025.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4061 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4208 et suiv.
Recensement (sub.) 4820 et suiv.
Pêche, permis aux navires des E.-U., émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5494.
Quarantaines des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5693 et suiv.
Québec (province) lignes télégraphiques (sub.) 6117.
Postes, service extérieur (sub.) 6145 ; 6262 et suiv.
Malles, service (sub.) 6271.
Ile du Prince-Edouard, embranchement de chemin de fer, construction (int.) 6375 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillborough (sub.) ; 13092 et suiv.; commodités supplémentaires à Kinkora, 13100.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7096 et suiv.

HACKETT, Edward—*Suite.*

Northumberland, détroit, navigation hivernale (int.) 7107.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8117 ; amendement, 8145 et suiv. ; 8568 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8515.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9723 ; bill (n° 235) en comité, 10905 ; sur mot. pour 3e l., 12997 ; requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au com. Priv. et Elec., 13543 et suiv.
Bill (n° 249) service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et Canada, 2e l., 10992 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11166 et suiv.; (en comité) 11297 et suiv. ; 12686 et suiv.
Primes de pêche, fraudes présumées (int.) 11221.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12789 et suiv.
Petit-Métis, amélioration à station, et déviation du chemin public (sub.) 12858 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13080.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13445 et suiv.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13490 et suiv.
Higgin's Shore, jetée (sub.) 13492.
Baie de Richmond, quai près passage de Grande Rivière (sub.) 13493 et suiv.
Summerside, brise-lames (sub.) 13497.
Ports et rivières en général (sub.) 13580 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13582 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13585 et suiv.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (sub.) 13600 et suiv.; de Ste-Anne au lac Clair (sub.) 13606 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour égler niveau (sub.) 13622 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13651.
Queen-ouest, représentation (int.) 13654.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13718 et suiv.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13724.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13798.
Steamers "Stanley" et "Lansdowne", réparations (sub.) 13890 et suiv.
Courrier rural, livraison à domicile (int.) 14091.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14111 et suiv.; (sur mot. pour 3e l.) 14235.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14267.
Brennan, M. John P., destitution (int.) 14282.
Latour, M. L. J. (observ. sur int. Pope) 14294 et suiv.
Buote, M. Jérôme, destitution (int.) 14298.

HAGGART, Hon. John Graham (Lanark-sud) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 264 ; en comité, 2674 ; 3669 et suiv. ; 3968 et suiv. ; 4023 et suiv. ; 4133 et suiv. ; 4277 et suiv. ; 4873 ; 6403 ; 8361 et suiv. ; amend. du Sénat, 14131 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Intérieur, min., appoint. (sub.) 274 et suiv.
Bill (n° 8) modifiant la loi d'expropriation, en comité, 296 et suiv. ; 633 et suiv.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 327 et suiv. ; dépenses casuelles (sub.) 336 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appoint. et dép. casuelles (sub.) 342 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 355 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, discours de sir W. Mulock (int.) 374.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 397.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 463.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer 2e l.) 559 et suiv.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 624.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 675.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1086 et suiv.
Bill (n° 78) modifiant la loi des pensions militaires (en comité) 1149 et suiv.
Bill (n °66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1297.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1353.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2319 et suiv.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2329 et suiv.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2772 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3130 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3178 et suiv.
Bill (n° 83) nouvelle compagnie canadienne (en comité) 3333.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3341.
Transports : Commission (débat sur observ. Borden) 3568 ; politique du gouvt. (int.) 6613.
Intercolonial (mot. pour doc.) 3664 ; débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3766 et suiv.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3844 et suiv.
Intercolonial, traverses achetées et employées (mot. pour doc.) 3941 ; wagons à marchandises (mot. pour doc.) 3941 ; inspection des traverses, 1900-1901, rapp. de M. Pottinger (mot. pour doc.) 3942 ; facilités de trafic à Lévis (sub.) 7748 et suiv. ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 et suiv. ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises, 8521 et suiv. ; matériel roulant, 8534 et suiv. ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 et suiv. ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure (sub.) 8549 et suiv. ; crédit général, 13137 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4172 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4581.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4845 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5164 ; 5263 ; 5274.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5335 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5784 et suiv. ; 5981 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5850 et suiv. ; en comité, 6052 et suiv.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6075.
Bill (n° 166) chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, en comité, 6088 et suiv.
Procédure (mot.) 6090.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du Globe (int.) 6091.
Rivière Saint-Jean et ses tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 6093 et suiv.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6106 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6163.
Bill (n° 135) chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6187.
Arpentage (sub.) 6974 et suiv.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7021.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7530 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Ste-Marie, en comité, 7564 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757 et suiv.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7777.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7784 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national, débat sur motion Laurier pour 1ère l., 7950 ; anciennes explorations (mot. pour doc.) ; 8469 ; sur mot. pour 3e l., -2933 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de payement des primes (sub.) 8030 et suiv.
Canal Welland, écluse, enlèvement d'obstacle, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont de Dunnville (sub.) 8044.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8051 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8277 et suiv.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dette de chemins de fer (en comité) 8489 et suiv., 8605 et suiv. ; amendements du Sénat, 15071 et suiv.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8638.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8931.
Bil (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11151 et suiv. ; (en comité) 112141 et suiv ; 11838 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12662 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12566.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13113 et suiv.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148 et suiv.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à observ. de sir F. Borden) 13203.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux, 2e l. et comité, 13206 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13341.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13461.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13865 et suiv., 14706 et suiv.
Bill (n° 232) modifiant acte des grains du Manitoba, de 1900 (amendements du Sénat) 13909 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14096 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14527.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14547.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14552.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions, de 1899 (sur mot. Scott) 14575.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14590.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14596 et suiv., 14703 et suiv.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'Ouest (sub.) 14610 et suiv.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614 et suiv.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14635.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14680 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14730 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737 et sui.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14747.

HALE, Frederick H. (Carleton, N.-B.) :

Woodstock, N.-B., bureau de poste (int.) 689 ; (mot. pour doc.) 723 ; salle d'exercices, emplacement et construction (mot. pour doc.) 3348.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2777 et suiv.
Recensement, religions dans Carleton et Victoria, N.-B. (int.) 4151.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5723 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 7448.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12990.

HALLIDAY, James (Bruce-nord) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11219.

HARTY, William (Kingston) :
Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke, 1ère l., 605 ; 2e l., 1003 ; 3e l., 5749.
Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston, 1ère l., 4003 ; 2e l., 4561.
Bill (n° 122), en comité et 3e l., 5274.

HENDERSON, David (Halton) :
Clinton, bureau de poste (sub.) 530.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 657 et suiv.
Bill (n° 15) loi des élections fédérales, de 1900, en comité, 1090 et suiv.
Bronte, port (sub.) 1399 et suiv.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1420.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1873 et suiv.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1878 et suiv.
Budget (débat) 2147.
Tabac, droits (int.) 2174.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire(sur mot. pour 2e l.) 2421 et suiv.
Affaires de la Chambre (observ.) 2475.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785 et suiv.
Bill (n° 51) banque canadienne du Nord-Ouest (en comité) 2851.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3210 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3373.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection sur mot. pour 2e l.) 3406.
Bill (n° 137) inspection et vente des tissus (sur mot. pour 2e l.) 3412.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3539.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3651 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3870 ; 5742.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4238 et suiv.
Bill (n° 193) loi des travaux publics (2e l. et comité) 4378.
Bill (n° 194) (sur mot. pour 2e l.) 4379 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4511 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4716 et suiv.
Bill (n° 154) chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Jardins potagers, droit sur produits (débat sur amend. Léonard) 4952 et suiv.
Bill (n° 73) Compagnie de force d'Ontario et de Québec, en comité, 5041.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5235.
Graines de semence, inspection et vente (en comité) sur résol., 5258 et suiv.
Bill (n° 157) observ. sur mot. Davis, 5419.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5545.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5609 et suiv. ; 6047 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvt. britannique (débat sur observ. Pope) 5656.

HENDERSON, David—*Suite.*
Bill (° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrpôt (en comité) 5775.
Bill (n° 212) constituant en corporation la banque Alliance du Canada (sur mot. pour 2e l.) 5776.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5868 et suiv. ; (en comité) 6057 et suiv.
Tabac, droits, article du Globe (observ.) 5894.
Phares, construction, et aide à la navigation, 5951 et suiv.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6029.
Ottawa, édifices publics, éclairage, 6039 6042.
Winnipeg, bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, en comité, 6188 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6325 et suiv. ; 6380 et suiv. ; 6534 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie, en comité, 7567.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité) 6407.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6613.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6642.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux suous (penny banks) en comité, 6667 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6681 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6866.
Immigration, agences (sub.) 6918 et suiv.
Opérations de la bourse, débat sur observ. Bourassa) 7256.
Recensement (sub.) 7293 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7535 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7689 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada (en comité) 7695 et suiv.
Bill (n° 213) banque des Citoyens du Canada (en comité) 7703.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7729 et suiv. ; 11023.
Bill (n° 234) modifiant la loi des banques, 1ère l., 7793.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7885.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7996 et suiv.
Bill (n° 180) Cie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard, en comité, 8004.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, 8055.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8211.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8244.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8347.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10206 ; bill (n° 235) en comité, 10954 ; sur mot. pour 3e l., 13028 ; (amend.) 13029.

HENDERSON, David—*Suite.*
Beurre canadien, interview publiée dans le "News", de Toronto (observ.) 10979, 11013.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mo. Laurier pour comité) 11118; (en comité) 11380 et suiv., 11421, 11811 et suiv.; 12004 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (sur observ. Taylor) 111814 et suiv.
Tabac, droits (int.) 12471, 12750.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12579 et suiv.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12613, 12827.
Chemins de fer, avances au ministère (en comité sur résol.) 12836.
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13071.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, agrandissements à Kingston, 13099 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13509.
Transcontinental national. Bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13544 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau de l'eau (sub.) 13633.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13639 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13870, 14724.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13915 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14015 et suiv.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Sucre importé pour la consommation (int.) 14579.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14646.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14686 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14740 et suiv.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758 et suiv.
Chemin de fer, de l'intersection du Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14767 et suiv.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14985.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15038 et suiv.

HEYD, Charles Bernhard (Brant-sud) :
Revenu de l'intérieur, min., appoint. (sub.) 242.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 860.
Bill (n° 122) Compagnie Rathbun, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 5274.
Budget (débat) 1828.

HEYD, Charles Bernhard—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, quantité et prix (int.) 2390.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4494.
Bill (n° 21) loi de chemins de fer (en comité) 4922 et suiv. ; 6485 et suiv. ; 3e l., 8590.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5246 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5260.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 53328.
Postes, service extérieur (sub.) 6225.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6545.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6644.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7342.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7437.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7540 et suiv. ; inspection (sub.) 8007.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7833.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8117 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8212.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk) en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e ropp.) 8290 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8518.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9567 ; bill (n° 235) en comité, 10824 ; 12497 ; pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13558.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9692.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11161 et suiv. ; 11187 et suiv. ; 11356 et suiv. (en comité) 11914 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14009 et suiv.; mode de travail (int.) 14224.
Chemins de fer, subventions (int.) 14222.

HOLMES, Robert (Huron-ouest) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 222.
Clinton, bureau de poste (sub.) 532.
Grain, expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int.) 555.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 845.
Budget (débat) 2022.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3379.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3956 et suiv.
Archives dans édifices du parlement, protection (int.) 4838.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4942 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5454.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6411.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7255.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7875 et suiv.

HOLMES, Robert—*Suite.*

Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8477 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10314 ; bill (n° 235) en comité, décision comme président, 10833 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11020.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11270 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13073.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13433.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13512.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13854 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14018 et suiv.

HUGHES, Jas. J. (King, I. P.-E.) :

Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes, Victoria, pour doc.) 1079.
Ile du Prince-Edouard, coût des chemins de fer (int.) 1740.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques câbles sous-marins (sub.) 28061.
Postes, service extérieur (sub.) 6148 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7115 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7454.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (sur 3e l.) 8571.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9441.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 10998.
Bill (n° 66) représentation, remaniement, sur mot. pour 3e l., 12705.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13090 et suiv.; embranchement d'Elmira, 13094 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13875.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14310 et suiv.

HUGHES, Samuel (Victoria-nord, C.A.) :

Rapports (int.) 209.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 407.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 et suiv.
Viande de bœuf de provenance canadienne, fournie à l'armée anglaise (observ.) 493..
Bowmanville, édifice public (sub.) 522.
Toronto-jonction, édifice public (sub.) 668 et suiv.
Nouveau bill de la milice (int.) 686.
Général en chef, rapport (int.) 686.
Terres fédérales, vente (int.) 687 ; agents (sub.) 6980 ; service extérieur, appointements (sub.) 14254.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Costigan) 788 ; explication personnelle, 893.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Guerre sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (int.) 1055 ; (mot. pour doc.) 2417 ; membres de la force constabulaire, congé (int.) 14581 ; pensions (observ. Borden) 14898, (int.) 3023.
Détroit de Northumberland, navigation (mot. pour doc.) 1064.
Bronte, port (sub.) 1401 et suiv.
Ports, rivière et ponts, en général, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1502.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1509 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1575 et suiv.
" Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine ", caricature insultante à l'adresse des Irlandais (int.) 2174.
Canal de la vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2403 et suiv.
Bill (n° 146) chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3712.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2487.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2616.
Dragueurs, réparations (sub.), attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2749 et suiv.
Townships de Mara, Rama et Morrison (observ. sur mot. Grant pour doc.) 2862.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nominations d'officiers (int.) 3024.
Elections fédérales, mot. Fielding pour comité chargé d'étudier loi et de faire rapport (observ.) 3108.
Brimades dans l'armée anglaise (int.) 3245 ; (débat) 3246.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3460 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, dépenses diverses (sub.) 3520.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3580 et suiv.
Milice (sub.) : transport des troupes et du matériel, 3887 et suiv.; aide aux associations de tir, 3902 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3913 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4506 et suiv.
Bill (n° 184) brevets d'invention (en comité) 4839.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4868 ; 4897 et suiv.
Bill (n° 199) en comité, 5010.
Politique fiscale du gouvernement (débat sur amend. Tarte) 5060 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5395 et suiv. ; 8114 et suiv. ; 3e l., 8301 et suiv.
Chambre des communes (sub.) 5448.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 et suiv.
Alcool méthylique (sub.) 5566 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5594 et suiv.
Ascenseur de l'édifice du parlement, accident (observ.) 5604.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine, en comité, 6172.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6201.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Postes, service extérieur (sub.) 6228 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6854 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6889 et suiv. ; somme additionnelle (sub.) 7061 et suiv.
Mines, inspection, agents, frais de voyage (sub.) 6980.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6980.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6980.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6986 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6986 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7094.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7255.
Arsenal fédéral (sub.) 7306 et suiv.
Gordon Highlanders, trophée des (observ.) 7473.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7727 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7780 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7788 et suiv.
Service océanique (observ.) débat, 7811 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7981 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8007 et suiv.
Dixon, M. le capitaine, emploi (int.) 8150.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8229.
Canal de la Trent, inspecteur sanitaire (int.) 8353 ; salaire de M. Thomas Dodds (int.) 8354.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9128; bill (n° 235) en comité, 10686 et suiv. ; 10754 et suiv. ; 10854; 11661 ; sur mot. pour 3e l., 12993 ; 13019.
24e régiment (int.) 9340.
Coldstream Guards, régiment, musique à l'exposition de Toronto (int.) 9945.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et le Canada, 2e l., 10983 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11157 et suiv. ; 11225 et suiv. (en comité) 11767 et suiv. ; sur mot. pour 3 l., 12731.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ.) Scott) 12083.
Sault Sainte-Marie, désordres (int.) 12865.
Galerie nationale du Canada (int.) 12973.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13249 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Portrait de Sa Majesté le roi Edouard VII, dans la Chambre des communes (int.) 13291.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308 et suiv.
Québec, ville, magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 et suiv. ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 et suiv.
Longueuil, édifice public (sub.) 13337 et suiv.
Montréal, casernes pour milice permanente (sub.) 13343.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 133346.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.
Ottawa, édifices publics, édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353.
Kingston, collège militaire, salle d'exercices (sub.) 13360 et suiv. ; caserne pour artillerie de campagne (sub.) 13386.
Wingham, édifice public (sub.) 13388.
Woodstock, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Winnipeg, nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 et suiv.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Moose-Jaw, édifice public (sub.) 13398.
Strathcona, cavalerie, caserne (sub.) 13398.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13511 et suiv.
Rosedale, quai (sub.) 13521.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Chambre—séances du samedi (rép. à mot. Laurier) 13537.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13545 et suiv.
Halage, sentier, de la rivière à la Paix à la rivière Pelly (sub.) 13596.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13651.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13710 et suiv.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13963 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14232.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Chambre des communes, augm. d'app. de dix commis (sub.) journalistes commis de la session (observ.) 14405 (int.) 14535.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14411.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Canal de Chambly, pour macadamiser 2¼ milles de chemin (sub.) 14443 et suiv.
Ecluse de Saint-Ours, débarcadère (sub.) 14446.
Chemins de fer, accidents, frais d'enquête (sub.) 14446.
Canaux en général, employés, augmentation d'appointements (sub.) 14450.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14532.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14538.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14636 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694 et suiv.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14727.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 1476 et suiv.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chûtes McKenzie et Renouf (sub.) 14764 et suiv.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart (sub.) 14801.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805 et suiv.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Ketchawana et lac Buckhorn, dragage (sub.) 14948.
Peterborough, et Heeley's Falls, dragage et digue (sub.) 14943.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14949 et suiv.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955 et suiv.
Colonel Denny, nomination, explication personnelle, 15152.

HYMAN, Charles S. (London) :

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique (mot. pour renvoi au comité spécial des chemins de fer) 4598.
Bill (n° 154) chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Comités permanents, mot. pour autorisation à siéger pendant séances de la Chambre, 8652.
Bill (n° 66) remaniement de la représention (sur mot. Laurier pour comité) 11127 et suiv.; (en comité) 11239 et suiv. ; 11847 et suiv. ; 11902 et suiv. ; 11957 et suiv. ; 12545; sur mot. pour 3e l., 12671 et suiv. ; 12717.

INGRAM, Andrew B. (Elgin-est) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 213 et suiv.
Milice, ministère, gestion, appointements (sub.) 225.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (déb. sur 1ère l.) 268 ; en comité, 5961 et suiv. ; 6425 et suiv. ; 6535 ; 8389 et suiv.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (int.) 269.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 408.
Alexandria, édifice public (sub.) 528.
Clinton, bureau de poste (sub.) 534.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvt imp. (débat sur mot. Monk) 699.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 829.
Inspection des banques (int.) 840.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (2e l.) 919 ; en comité, 928.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1030 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1048.
Guerre Sud-africaine, retour de la force constabulaire (int.) 1055.
Bill (n° 15) élections fédérales, loi de 1900, en comité, 1090 et suiv.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1113 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1128 et suiv.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1168.
Jetées et brise-lames (I.P.-E.) réparations (sub.) 1194 et suiv.

INGRAM, Andrew B.—*Suite.*

Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1198 et suiv.
Caraquette, quai (sub.) 1208.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1228.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1378 et suiv.
Goderich, port (sub.) 1413.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1415.
Wendover, quai (sub.) 1491 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1564.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie canadienne (observ. sur mot. Belcourt pour 2e l., 1565.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1584 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2346 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2373.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, 2e l., 2473.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2576.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2618.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2648 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2730 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2791 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2827 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3115 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3225 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3295.
Bill (n° 128) pour faire droit à W. F. Schooley (en comité) 3336.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3355.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3378 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3421 et suiv.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3904 et suiv.
Martineau, Arthur, nomination (int.) 3938.
Imperial Building, Ottawa, loyer (int.) 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3976 et suiv. ; 4030 et suiv. ; 4282 et suiv. ; 6468 et suiv. ; 8428 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4047 et suiv.
Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travil des (int.) 4115.
Ministère de l'Intérieur, illustrations du rapport, plaintes (int.) 4117.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4234 et suiv.
Phares, gardiens, appoint, et alloc. (sub.) 4303 et suiv.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4384 et suiv.
Agriculture, ministère, appointements (sub.) 4505 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5919.

INGRAM, Andrew B.—*Suite.*

Elgin, comté, remaniement, explication de nature personnelle, 6755.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7022.
Commission géologique (sub.) 7036.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7061 et suiv.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7191 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet des différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7200 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7268.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7416 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7562 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7745.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Plomb, primes (en comité sur résol. 8440 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8509 et suiv. ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8522 et suiv. ; pour changer bares d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8530 et suiv.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (int.) 10365.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10719 et suiv. ; 10883 ; 10940 ; 11561 ; 12494 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe de Toronto, 10788 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11129 et suiv. (en comité) 11280 et suiv. ; 11378 et suiv. ; 11408 et suiv. ; 11718 ; 11847 et et suiv. ; 11971 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12741 et suiv.
Oshawa, édifice public (sub.) 13378.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13454 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508 et suiv.
Division Saint-Jacques, émission d'un bref d'élection (sur int. Monk) 13654.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13698 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14803.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15040 et suiv.

JOHNSTON, Alexander (Cap-Breton) :

Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (mot. pour doc.) 456.
Intercolonial,—améliorations à Sydney (sub.) 3830.
Arichat, édifice public (sub.) 6032.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11795 et suiv. ; 12055 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12737.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12557.

JOHNSTON, Alexander—*Suite.*

Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12957.
Bill (n° 258) loi du ministère des Ch. f. et C. (en comité) 13235 et suiv.
Sydney-Mines, N.-E., édifice public (sub.) 13295.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13412.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13457 et suiv.

JOHNSTON, Robert (Cardwell) :

Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 577.
Juge en chef Boyd, parents employés publics (int.) 4339.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 4877 et suiv. ; 6340 ; 6426.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5254 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5623 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5927.
Postes, service extérieur (sub.) 6241.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7590 et suiv.
Bill (n° 66) représentation, remaniement, sur motion pour 3e l., 12682 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235), pétitions contre (débat sur mot. Talbot) 13557.
Postes,—service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14308.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14786 et suiv.
Chemins de fer Montreal-Northern (sub.) 14791.

JONHSTON, Thomas George (Lambton-ouest) :

Chemin de fer Ttranscontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10360 ; bill (n° 235) en comité, 10909.

KAULBACH, Charles E. (Lunenburg) :

Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 861.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1138.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3469.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4318 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4583.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5622 et suiv.
Bill (n° 208) loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5855.
Goélette " Markland ", saisie (observ.) 6195.
Immigration, agents (sub.) 6934 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7029 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7109.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 7132.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8128 et suiv., 8565 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8338 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11023 et suiv.
Sydney-nord, améliorations (sub.) 12852 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13437.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13484.
Wentworth, quai (sub.) 13487.

KAULBACH, Charles E.—*Suite.*
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 3587.
Capitaines et seconds de navire, examens (sub.) 13817 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13931 et suiv.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc. (sub.) 13935 et suiv.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14233.
Postes, service extérieur, appointements et allocation (sub.) 14327.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14508 et suiv.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest (sub.) 14629 et suiv.

KEMP, Albert E. (Toronto-est) :
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 785.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 886.
Tarif différentiel allemand (mot. pour doc.) 1366.
Chemins de fer, accidents (réponse à observ. Clarke) 1377.
Toronto, port (sub.) 1482 et suiv.
Wendover, quai (sub.) 1490.
Budget (débat) 2120.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire, 2e l., 2420 et suiv.
Intercolonial, trafic, échange avec Grand Tronc (int.) 2857.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3153 et suiv.
Fret, classement (int.) 3417, 3664.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3485 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 3496 ; 13110.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3610 et suiv.
Commerce, commissaire du, à Londres (int. 3621.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3666 et suiv., 5878 et suiv., 6495.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4052 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4186 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5786 et suiv.
Grand Tronc-Pacifique, subvention (observ.) 5928.
Chemins de fer, politique du gouvernement, (débat sur observ. Borden) 7343.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7803 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7817.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8193 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, 3e l., 8301 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9411 ; bill (n° 235) en comité, 10805 et suiv., 11544, 116622.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10777.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11446 et suiv.

KEMP, Albert E.—*Suite.*
Transport du blé, coût (int.) 11455, 11688.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11931 et suiv., 11956 et suiv. ; 12051 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12720.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14350 et suiv.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13464 et suiv.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13464 et suiv.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14544.
Nouvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14560.

KENDALL, Arthur S. (Cap-Breton) :
Cow-Bay (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 112.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1120.
Intercolonial, gages des employés (int.) 1339; prix du transport des houilles (int.) 6374.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2610.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3878 et suiv. ; 5529 et suiv.; 8379 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4443.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7111 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7827.
Commission du capital et du travail, 1386, membres (int.) 8318.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8338.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 11561.

LANCASTER, Edward A. (Lincoln et Niagara) :
Lieut.-gouverneur d'Ontario (débat sur observ Maclean) 114.
Alexandria, édifice public (sub.) 514.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 94 ; 2e l., 565 ; retiré, 7421.
Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 655.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (int.) 685.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 930 ; 13862 et suiv.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1194.
Caraquette, quai (sub.) 1207 et suiv.
Baie d'Hudson et Baie James, droits de pêche (int.) 1230.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1287 ; en comité, 11698 et suiv.
Canal Welland, force motrice, loyer (int.) 1927, 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modifications (en comité) 2680 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3223 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3268.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3799 et suiv. ; 3851 et suiv. ;3968 et suiv. ; 4021 et suiv. ; 4119 et suiv. ; 4148 et suiv. ; 4273 ; 4724 ; 4856 ; 4917 ; amend. du Sénat, 14132.

LANCASTER, Edward A.—*Suite.*

Milice, exercices annuels et tir (sub.) 3733 et suiv.
McNee, M. Archibald, droits de pêche dans les baies de James et d'Hudson (mot. pour pour doc.) 3942.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3952 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4386 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4846 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5424 et suiv. ; 5506 et suiv. ; 5738 ; 5753 et suiv. ; 5961 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6412 et suiv. ; 6516 et suiv. ; 8376 et suiv.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6072 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6125 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7451.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7742 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8348 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10173 ; bill (n° 235) en comité, 10896 ; sur mot. pour 3e l., 12976 ; (amend.) 12978, rejeté, 12979 ; pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13565.
Grande-Rivière, dragage (int.) 12750 ; 13292.
Canal Welland, jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166.
Chemins de fer et Canaux, ministère (sub.) 13173.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13183.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13414 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751 et suiv.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13754 et suiv.
Sabrevois, quai (sub.) 13767.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.

LaRIVIERE, Alphonse A. C. (Provencher) :

Métis, commissions, scrip (mot. pour doc.) 112 ; 2086 ; 3519.
Directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (int.) 127.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd, 479 ; 487.
Compagnie d'assurance Mutuelle contre le feu, de Montréal, bill (n° 88) 1ère l., 1229; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 3342.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1642.
Saint-Boniface, service postal (int.) 1927 ; bureau des mandats-poste (int.) 5503.
Navigation fluviale au Manitoba (int.) 1928.
Naturalisation, acte (int.) 2085.
Paradis, M. Amable, réclamation (mot. pour doc.) 2417.
Ministère de l'Intérieur, liste des employés permanents (mot. pour doc.) 2417.
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie impériale (en comité) 3281.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (int.) 3517.
Juges des cours de comté, Manitoba, traitement (int.) 3759 ; 5422.
Besogne de la Chambre, bill d'intérêt particulier (observ.) 5312.

LaRIVIERE, Alphonse A. C.—*Suite.*

Rivière-aux-Roseaux, réserve (int.) 5502.
Emerson, embranchement, service des malles (int.) 5503.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 5747 ; 6086 ; 6162 ; 6165.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5839 ; (en comité) 6063 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5985 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 6050.
Winnipeg, entrepôt du roi (int.) 6478.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. de M. LaRivière pour doc.) 7517.
Juges des cours provinciales, traitements (en comité sur projet de résolution) 11058.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11062.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête au directeur général des Postes (int.) 13531 ; 14282.
Vancouver, bureau d'essai (observ.) 14049.
Banff, nouveaux édifices (sub.) 14244.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Postes—huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14284 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14309 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14705 et suiv.

LANG, John (Peterborough-est) :

Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11834 et suiv.

LAURIER, Très Hon. sir Wilfrid, G.C.M.G. (Québec-est) :

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office, 1ère l., 3.
Comités permanents (mot.) 5 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot.) 5; (rapp.) 199; (mot. pour adop. du rapp.) 205 ; (mot. pour ajouter à liste le nom de M. Wallace) 5872.
Comité des Débats (mot.) 5.
Adresse en réponse au discours du Trône, 41.
Messages de Son Excellence, économie interne, 92 ; adresse, remerciements, 1241.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (rapp.) 93.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 113 ; 120 ; (débat sur mot. Maclean) 1242.
Administration publique du Canada (rapp.) 126.
Secrétariat d'Etat (rapp.) 126.
Changements ministériels (explications) débat, 132 ; 162.
Ficelle d'engerbage, prix (rép. à int. Blain) 206 ; primes à la fabrication, en comité sur résolution, 7529.
Juges, pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 206.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 210.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 227 ; services au Yukon (sub.) 5174 ; effectif, solde (sub.) 5443 ; blessures, indemnités (sub.) 5445.
Comité des impressions (mot.) 247.
Comité de la bibliothèque (mot.) 248.
Immigration chinoise (mot. pour comité sur résol.) 269 ; (en comité sur résol.) 612 et suiv. (2e l. et adop.) 969.
Affaires des Indiens (sub.) 281 et suiv.
Compagnies de téléphone (rép. à int. Maclean) 295.
Chemin de fer Transcontinental, discours de sir W. Mulock (rép. à int. Haggart) 375 ; politique du gouvernement (rép. à int. Monk) 5960.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 394.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 475.
Alaska, frontière, traité (rép. à observ. Borden) 491 ; entrevue avec M. Aylesworth (rép. à int. Borden) 901 ; 13952 ; (rép. à int. Monk) 10979.
Affaires de la Chambre (rép. à int. Borden) 492 ; (mot.) 964.
Traduction française des bills (rép. à int. Monk) 493.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (rép. à int. Casgrain) 496.
Elections contestées, bill modifiant loi des (rép. à int. Casgrain) 496.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 564.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 587.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (rép. à observ. Maclean) 673 et suiv.
Chemins à barrières sur l'Ile de Montréal (rép. à mot. Monk pour doc.) 693.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 696 et suiv.
Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes, 1ère l., 725 ; annexes et cartes (rép. à int. Borden) 900 ; (mot. pour 2e l.) débat, 1244, 1254, 1324; 2e l., 1335; mot. pour renvoi à comité, 1335 ; rapport du comité, 7514 ; mot. pour comité, 11100 ; en comité, 11224, 11355 ; (rép. à int. Borden pour doc.) 11686 ; en comité, 11690, 11829, 12003, 12545 ; mot. pour 3e l., 12626 ; 3e l. et adop., 12745.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Casgrain) 717 ; adresse à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur général (mot.) 1229.
Faillites, bill (rép. à int. Lennox) 839.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 866.
Tonnage, droits, abolition (rép. à int. Sproule) 896.
Bond-Hay, traité (rép. à int. Borden) 901.
Conférence coloniale (rép. à int. Borden) 901.
Représentation dans la Chambres des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Borden) 967.
Défense navale, article du " Globe " (rép. à int. Clarke) 969.
Bill (n° 82) modifiant l'acte de l'immigration chinoise, 1ère l., 969 ; 2e l., 2316 ; en comité, 2316, 2479 ; 3e l. et adop., 2480 ; amend. du Sénat, 6070.
Yukon, concession Treadgold (rép. à int. Borden) 1053; (rép. à int. Bell) 5423; 1232.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Affaires de la Chambre, préséance des mesures ministérielles (mot.)1146 ; 3841 et suiv.
Vacances de Pâques (mot.) 1147.
Imprimerie et papeterie publiques (rapp.) 1228.
Commission des transport (rép. à int. Borden) 1235, 2724, 7518 ; (débat) 2982.
Acte des élections fédérales, de 1900 (bill n° 3) en comité, 1236.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à int. Boyd) 1337 ; (rapp. déposé en rép. à mot. Borden) 5701.
Sénateurs, Man. et T. N.-O. (rép. à int. Boyd) 1338.
Chambre de commerce canadienne à Paris (rép. à int. Monk) 1338.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (rép. à mot. Murray pour doc.) 1344.
Commission des transports (rép. à mot. Tarte pour doc.) 1366.
Tarif différentiel allemand (rép. à mot. Kemp pour doc.) 1366.
Traité Bond-Hay (rép. à mot. Kemp pour doc.) 1366.
Documents publics, distribution (rép. à observ. Monk) 1425.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1632.
Afrique-sud et préférence (rép. à int. McCreary) 1740.
Céréales en Angleterre, impôt (rép. à int. Clarke) 1742.
Saint-Patrice, fête civique (rép. à int. Hackett) 1927.
Colombie Anglaise, statuts, refus de sanction par le gouvernement fédéral (rép. à mot. Borden pour doc.) 2086.
Provinces maritimes, touristes de distinction (rép. à observ. Ross) 2176.
Frank, désastre (rép. à int. Oliver) 2177 ; (rép. à int. Oliver) 2314.
Québec, manufacture Ross(rép. à mot. Casgrain pour doc.) 2180.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (rép. à observ. Charlton) 2380 ; (débat sur observ. Borden) 4505.
Chemin de fer Transcontinental, construction (rép. à int. Bennett) 2387.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents (observ.) 2477.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2500.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2502.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2589, 2602 ; rép. à int. Borden, 2770.
Câble transpacifique (rép. à int. Borden) 2769.
Fusil Ross, examen (rép. à int. Morin) 2856.
Yukon—Concession Treadgold (débat) 2982 ; dépêche de Dawson (rép. à int. Borden) 3413, 3519, 3846 ; commission (débat) 4008 ; (rép. à int. Borden) 4272, 5009.
Creek False, C.-A., location (rép. à int. Wilson) 3023.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nominations d'officiers (rép. à int. Hughes) 3024 ; tentes (rép. à int Taylor) 3940.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3035.
Affaires de la Chambre, préséance des ordres et projets d'intérêt public, ajournement pour les fêtes (mot.) 3237.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Transports, commission des (rép. à int. Borden) 3240 ; (débat sur observ. Borden) 3562 et suiv.; (rép. à int. Borden) 4895, 5009 ; (explic.) 5312.
Brimades dans l'armée anglaise (rép. à int. Hughes) 3245.
Employés publis, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3310.
Criminels allemands libérés, au Canada (rép. à int. Charlton) 3333.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (rép. à int. Smith, Wentworth) 3345.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3346.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3360.
Garde-bestiaux, commission (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3519.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à int. Clarke) 3520.
Employés publics, ingérence dans les élecmés (rép. à int. Roche, Marquette) 3763.
Conférence coloniale (rép. à mot. Borden pour doc.) 3764.
Immigration japonaise (rép. à int. Morrison) 3847.
Achat de terrain par le gouvt. à Lévis, Intercolonial (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 3942.
Imprimerie de l'Etat : perception des frais d'impression restés dus (rép. à int. Robinson) 4334 ; atelier libre (rép. à int. Clarke) 4336 ; compositeurs (rép. à int. Clarke) 4602.
Juge en chef Boyd, parents employés publics (rép. à int. Johnston) 4339.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4452.
Bois à pâte, tarif des Etats-Unis (rép. à int. Pope) 4519.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4629 et suiv.
Yukon—Concession Treadgold, instructions au commissiare de l'or (rép. à int. Borden) 4723 ;, explication, 5312 ; commission Treadgold, nomination du juge en chef Killam (rép. à int. Borden) 6850 ; taxes de représentation (rép. à int. Borden) 6851.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4950.
Maison Mortimer et Cie, incendie (rép. à int. Bell) 5006.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (observ. sur mot. Russell) 5130.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5171 et suiv.
Bill (n° 204) modifiant les lois concernant la naturalisation des étrangers, 1ère l., 5311 ; 2e l. et comité, 6071 ; 3e l., 6194-95.
Affaires de la Chambre, bills d'intérêt particulier (rép. à observ. LaRivière) 5312.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5334 et suiv.
Pension de M. L. W. Herchmer (rép. à int. Scott) 5505.
Décès de M. Donald Farquharson, député, 5701.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5720 ; 3e l., 8594 et suiv.
Confédération, fête, ajournement (mot.) 5780.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Subvention fédérale aux provinces, augmentation (rép. à int. Lemieux) 5959.
Terres scolaires, Man., ventes, intérêt sur versements en retard(rép. à int. McCreary) 6376.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6640.
Démission de l'honorable Andrew George Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, renseignement, 6754 ; explications, débat, 6947 ; 6966.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6848.
Article de La Patrie (explication de nature personnelle) 7015.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, politique du gouvernement (rép. à int. Borden) 7018.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105.
Saint-Jacques, Montréal, division électorale, vancance (débat sur observ. Monk) 7213.
Ligne transatlantique rapide (rép. à int. Roche, Halifax) 7309.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (rép. à observ. Monk) 7323.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7332 (rép. à int. Borden) 7519 ; 7623.
Ecole de marine, réserve navale au Canada (rép. à mot. Bourassa pour doc.) 7518.
Chemin de fer Transcontinental national, résolution (rép. à int. Monk) 7713 ; 10804 ; mot. pour dépôt de doc.) 8317 (mot. pour comité sur projet de résolution) débat, 8652 ; 10675 ; projet lu 1ère et 2e fois, adopté et renvoyé au comité général, 10676.
Visiteurs au Canada, rép. à observ. Smith, Wentworth, 7714.
Chemin de fer Trans-Canada, vente au Grand-Tronc-Pacifique (rép. à int. Monk) 7795.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, motion pour 1ère lecture (débat) 7890 ; mot. pour 2e l. ; 2e l. et comité, 10676 ; (débat) 10677 et suiv. ; en comité, 10808 ; 11487 ; 11510 ; 11536 ; dépôt de documents (renseignements) 11565 ; en comité, 11565 ; 11579 ; 11634 ; 11637 ; mot. pour 3e l. (débat) 12866 ; 12899 ; 12976 ; 12999 ; 13014 et suiv. ; 3e l. et adop., 13034.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (sur mot. Sutherland pour renvoi au comité) 8048.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8050 et suiv. ; 3e l., 8296 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, rép. à mot. Monk pour impression des dépositions et des rapports se rattachant à l'enquête Loy devant le comité des privilèges et élections, 8154 et suiv. (sur mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8159.
Conférence intercoloniale, débats, publication (rép. à int. Borden) 8159 ; 9722 (rép. à int. Sproule) 8468 ; mot. pour dépôt de doc.) 9846.
Yukon—commission Treadgold, télégramme de Dawson, rép. à int. Borden, 821.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8326 et suiv.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier par rapport aux dettes de chemins de fer, mot. pour que ce bill fasse partie des ordres du gouvernement, 8351 ; 2e l., 8481 ; amendements du Sénat (mot. pour adop.) 15147.

Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8355 et suiv.

Bill (n° 242) modifiant la loi de 1893 concernant la gendarmerie à cheval, 1ère l., 8563 ; 2e l. et comité, 11008 ; 3e l., 11009.

Transports, commission (rép. à int. Barker) 8572 ; rép. à int. Borden) 9723, 9846.

Listes électorales, Nouvelle-Ecosse (rép. à int. Bell) 8573.

Séances du matin (mot.) 8575.

Marine allemande, recrutement au Canada (rép. à int. Sproule) 8968.

"Coldstream Guards", régiment, musique à l'exposition de Toronto (rép. à int. Hughes) 9946.

Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (rép. à int. Bourassa) 10365.

Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (rép. à int. Blain) 10366, 10674, 10981.

Saumon, protection dans la Colombie Anglaise (rép. à int. Earle) 10367.

Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès, 10507.

Service civil, acte, modification (mot. pour mité sur projet de résolution) 10674, 12086 ; en comité, 12583, 12752.

Bills d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (sur mot. Morrison pour que pétition soit lue et reçue) 10757.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et article du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10783.

Service postal du Canada, par New-York (rép. à int. Bell) 10980.

Travail, fête, ajournement (mot.) 11009.

Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11070 et suip., 11685.

Chemins de fer, subventions, résolutions (rép. à int. Monk) 11222.

Esquimalt, station navale, départ du commandant (rép. à int. Earle) 11224.

Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11433.

Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11446.

M. Paul Wiallard (rép. à int. Monk) 11455.

Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage (mot. pour retrait) 11565.

Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11674 et suiv.

Bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique, 1ère l., 11685 ; en comité, 12547 ; 3e l., 12752.

Recensement, tableaux (rép. à int. Blain) 11688.

Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un nouveau juge (mot. pour comité sur résol.) 11689 ; (mot. pour 2e l.) 12090.

Article de l'"Evening Journal", d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11824.

Tempête de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12082 et suiv.

Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (rép. à int. Roche, Marquette) 12470.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Consul d'Allemagne, correspondance (rép. à int. Borden) 12473.

Poursuite contre M. W. T. R. Preston (rép. à int. Clarke) 12474.

Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12573.

Intercolonial—construction d'usines à la Rivière-du-Loup, soumissions (rép. à int. Gauvreau) 12750.

Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752, 12972.

Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à int. Hughes, Victoria) 12866.

Cabotage, privilèges (observ.) 12970 ; (sur rép. de l'hon. M. Paterson à observ. Taylor) 13406.

Ordre du Service impérial, décoration (rép. à int. Clarke) 12971, 13953, 14224.

Chambre—maintien de l'ordre pendant séances (rép. à observ. Borden) 12980.

Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13104 et suiv.

Cargill, M. Henry, député, décès, 13200.

Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à M. Clarke) 13203.

Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13255 et suiv. : retiré, 15070.

Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes et hypothèque, dépôt (rép. à int. Scott) 13291.

Banff, mines de houille de la réserve, exploitation (sub.) 13291 ; nouveaux édifices (sub.) 14243.

Transcontinental, plan de M. R. L. Borden, requêtes à l'appui (rép. à int. Davis) 13293 ; requêtes contre le bill (n° 235), débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des priv. et élec., 13540 et suiv.

Grain, peseurs, nomination (mot. pour comité sur projet de résolution) 13537.

Chambre—séance du samedi (motion) 13537; ajournement, jour d'action de grâces (motion) 14076.

North Atlantic Trading Company, contrats (rép. à int. Borden) 13648, 13952.

Commission géologique, rapport pour 1902, 13649.

Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, mot. pour inscription parmi mesures du gouvernement, 13649.

Chamberlain, l'honorable Joseph (rép. à int. Monk) 13652.

Saint-Jacques, division, bref d'élection (rép. à int. Monk) 13652.

Queen-ouest, représentation (rép. à int. Hackett) 13655.

Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (mot. pour rescision de l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, 13720.

Bill (n° 251) modifiant la loi concernant revenu consolidé et audition des comptes (mot. pour rescision de l'ordre concernant 2e l.) 13721.

Kamouraska, jetée (sub.) 13735.

Transcontinental national, bill (n° 235) pétions contre, irrégularités (rép. à int. Borden concernant motion Talbot) 13843 ; (rép. à observ. Talbot) 15150.

Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13903 ; 14707 et suiv. ; retiré, 15070.

Bill (n° 232) modifiant Acte des graines du Manitoba, de 1900 (amendements du Sénat) 13906.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Indiens, affaires des, dépenses casuelles sub.) 14044 ; Ontario et Québec, réparations aux chemins (sub.) 14063.
Joyce, M. A. V., gendarmerie à cheval, appointements (sub.) 14044.
Drake, M. E. F., appointements (sub.) 14044.
Beauchamp, M., appointements (sub.) 14045.
Guthrie, Hlle Mary, appointements (sub.) 14045.
Hobbart, M. S. W., appointements (sub.) 14046.
Duhamel, M. J. B., appointements (sub.) 14046.
Morris, M. P., appointements (sub.) 14046.
Bailey, M. William, appointements (sub) 14046.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14046.
Intérieur—quatre commis supplémentaires de la 2e classe cadette (sub.) 14053.
McKinnon, M., commission des études géologiques, commis de 2e classe, appointements (sub.) 14053.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054.
Terres fédérales, service extérieur, appointements (sub.) 14057 ; 14253 ; protection des terres boisées et arboriculture (sub.) 14565 et suiv.
Forêts, protection, plantation d'arbres (sub.) 14060.
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14060 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 14062.
Connor, M., métallurgiste, appointements (sub.) 14063.
Leroy, M. O. E., pétrographe, appointements (sub.) 14063.
Doncaster, comté de Montcalm, réserve, pour dédommager occupants sans titre (sub.) 14064.
Rama, réserve, construction et entretien de chemins et ponts dans le township de Rama (sub.) 14066.
Indiens (sub.) : Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves, 14066 ; Nouveau-Brunswick, appointements de W. B. Carter (sub.) 14067 ; dommages causés aux Indiens de la réserve d'Edmundston (sub.) 14067 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 ; vêtements, 14068 ; écoles (sub.) 14069 ; Dr C. H. West, appointements et médicaments (sub.) 14069 ; Colombie Anglaise, M. Vowell, surintendant des Indiens, appointements (sub.) 14070 ; médicaments et services de médecin (sub.) 14070 ; écoles (sub.) 14072 ; embarcation à vapeur (sub.) 14072 ; hôpital d'Hazelton (sub.) 14072 ; écoles (sub.) 14072.
Offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (rép. à int. Logan) 14091.
Alaska, frontière commission d'arbitrage, dépêche de lord Alverston (communication) 14091 ; commission, frais (sub.) 14244 ; jugement, signatures des arbitres, rép. à int. Sproule, 14702.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14240 et suiv.
'Canadian Mining Institute', publication de documents (sub.) 14252.
Montagne de la Tortue, éboulement (sub.) 14253.
Colombie Anglaise, bureau d'essai (sub.) 14253.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14464 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14539.
Lady Lafontaine, pension (sub.) 14546.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions, de 1899 (sur motion Scott) 14575.
Littérature électorale, expédition franco (rép. à int. Davis) 14580.
Bill (n° 233) concernant pension de retraite des juges (amendements du Sénat) 14583 et suiv.
Bill (n° 267) bibliothécaires du parlement, traitement (en comité) 14594 et suiv.
Bill (n 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14602 et suiv.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14606 et suiv.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14750 et suiv.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789 ; 14815.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer de la Tuque à la rivière Jeannotte (sub.) 14790.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14804.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska) pont de chemin de fer sur (sub.) 14812.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, fondations et abords du pont de chemin de fer sur rivière Saint-François (sub.) 14814.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 6) 14821.
Alaska, frontière décision de la commission d'arbitrage, télégramme de l'hon. M. Sifton (rép. à int. Borden) 14828, 14834 ; (débat sur observ. Bourassa) 15112.
Québec, pont (motion pour comité sur projet de résolution) 14829 ; en comité, 14994.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14839.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14897 et suiv.
Slater Shoe Company, bain-d'œuvre étrangère (rép. à int. Monk) 14973.
Journaux et directeurs de poste (rép. à observ. Tarte) 14975.
Gloucester, N.-B., variolés (rép. à int. Fowler) 14992.
Bill (n° 269) fixant attributions de certains départements (en comité) 15049.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, amend. Sénat, 15062 et suiv.
Bill (n° 24) compagnies de prêt, inscription parmi mesures ministérielles (motion) 15065.

LAVERGNE, Louis (Drummond et Arthabaska):
Compagnie de trucks à wagons dite Standard (bill n° 105) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566; en comité et 3e l., 2383.
Mathurin, Joseph A., commutation de sentence (mot. pour doc.) 3348.

LAVERGNE, Louis—*Suite.*
Intercolonial—nouvelles voies de garage le long de la ligne, améliorations à Drummondville (sub.) 14344 et suiv.

LAW, Bowman Brown (Yarmouth) :
Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada, 1ère l., 115.
Dragueurs, réparations (sub.) 2721.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4253 ; 4199 et suiv.

LEFURGEY, Alfred A. (Prince-est, I. P.-E.) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 482.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1308.
Chemin de fer de Southport et Murray Harbour (int.) 2672.
Pont de Hillsborough (int.) 2673.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2797.
Ile du Prince-Edouard, communication d'hiver (mot. pour doc.) 2862 ; (int.) 4154 ; pêche aux huîtres (int.) 3023.
Summerside, I. P.-E., brise-lames (int.) 3346.
Montréal, port (aval) améliorations (sub.) 3488.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (int.) 3516.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (int.) 4600 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsboro (sub.) 7764 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux navires (sub.) 5482 et suiv.
Chambre des communes, représentation (int.) 5498 ; bill 66, sur mot. pour 3e l., 12686.
Postes, service extérieur (sub.) 6137 et suiv. ; 6268.
Immigration, agences (sub.) 6937 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7037.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7573 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada, en comité, 7701 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8460 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8510 et suiv. ; améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9794 ; bill (n° 235) en comité, 10868 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13548 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12812.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : quai et hangar à houille à Summerside, 13086, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13087 et suiv.; 14418 ; agrandissements à taires à Kinkora, 13100 ; embranchement Kensington, 13098 ; commodités supplémentaires à Kinkora, 13,100; embranchement d'Elmira, 13093 et suiv. ; levé topographique au pont Montague, 14424.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13458 et suiv.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489 et suiv.
Téléphone : ligne de l'île de Vancouver à Salt Spring Island (sub.) 13611 et suiv.

LEFURGEY, Alfred A.—*Suite.*
Steamers "Stanley" et "Lansdowne", réparations (sub.) 13803.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14776 et suiv.

LEMIEUX, Rodolphe (Gaspé) :
Bill (n° 28) Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; mot. pour comité, 1870 ; 3e l., 1922.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (mot. pour doc.) 709 (int.) 5959.
Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie canadienne (à responsabilité limitée) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1371 ; 1565 ; en comité, 2816 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, 2851; en comité, 3333 ; 3e l., 3334.
Budget (débat) 2241.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2320.
Fleuve Saint-Laurent, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2336 et suiv.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2342.
Muray-Bay, quai (sub.) 2346.
Rivière-aux-Renards, brise-lames, jetée sub.) 2356 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2451 et suiv.
Montréal, débardeurs, grèves (débat sur int. Monk) 2590.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2882.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (int.) 3018.
Pêcheries du golfe Saint-Laurent (int.) 3020.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3052.
Exposition internationale de Saint-Louis int.) 3107.
Québec, province, quote-part de l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains, et indemnité due à ladite province pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux comprises dans les limites de ladite province (mot. pour doc.) 3348.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4208.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson. observ. sur mot. Davis, 5419.
Débats, publication (sub.) 5446.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6512 ; 6528.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (observ. sur mot. pour 1ère l.) 6754.
Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (débat sur motion Ball pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapport de ce comité) 6838.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6858 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6886 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7171.

LEMIEUX, Rodolphe—*Suite.*

Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7216.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7250, 7262 et suiv.
Intercolonial, embranchement depuis station de la Rivière-Ouelle, construction (sub.) 7752 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155.
Conférenciers agricoles (int.) 8867.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9028.
Sept-Iles, quai (sub.) 13763.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, administration de l'hôpital (int.) 13954.
Commerce privilégié, câblogramme publié par le "Star", de Montréal (int.) 14224.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14233.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de M. Aylesworth (sub.) 14248.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762 et suiv.

LENNOX, Haughton (Simcoe-ouest) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 213.
Chemins de fer et Canaux, ministère, appoint. et dép. casuelles (sub.) 341 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 365 et suiv.
Edifices publics fédéraux, provinces maritimes (sub.) 430.
Lévis, édifice public (sub.) 440.
Alexandria, édifice public (sub.) 507.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 593.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 678 et suiv.
Garde-bestiaux, commission (int.) 686, 897, 1062 ; mot. pour doc., 3518.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 699.
Faillites, bill (int.) 839.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 852.
Edifices publics, loyers (sub.) 1019.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1030.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1098.
Arisaig, jetée, réarations (sub.) 1101.
Cow-Bay, (Port-Morien) brise-lames, réarations (sub.) 1109 et suiv.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1169.
Gasparaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189 et suiv.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1199 et suiv.
Rivière Saint-Jeen et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1215.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Canal de la Pointe-Farran, contrat avec le gouvt (mot. pour doc.) 1365-66.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1385.
Rivière des Outaouais, travaux à Petewawa (sub.) 1474 et suiv.
Southampton, port (sub.) 1478 et suiv.
Wendover, quai (sub.) 1486 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1614 et suiv.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) 2762 et suiv.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3352 et suiv.

LENNOX, Houghton—*Suite.*

Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3363.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3484.
Yukon—cour Territoiale, allocations de subsistance (sub.) 3536, 3545 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3645.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4176.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4274 et suiv., 4878 et suiv.; 5432 et suiv., 5516 et suiv., 5713, 5749, 5873, 6285 et suiv., 6397, 7520, 8397.
Statistique générale (sub.) 4589 ; 4910 et suiv.
Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de Force d'Ontario et de Québec (en comité) 5040 et suiv.
Juges des cours de comté (int.) 5131, 5773.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5144, 5291.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5260.
Chambre des communes (sub.) 5448.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5455.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5465 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, correspondance, commis principal (int.) 5502.
Bill (n° 207)beurre falsifié, en comité, 5637 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5672 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5825.
Postes, service extérieur (sub.) 6266 ; salaires (sub.) 6342.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité) 6408.
Indiens (sub.) ; Ontario et Québec, 6538 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6569.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6859.
Recensement (sub.) 7276 et suiv.
Compagnie des terres de la Saskatchewan (mot. pour doc.) 7325.
Gazette du Travail, correspondance (int.) 7421.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7443 et suiv.
Yukon—Eldorado-Guster, dépenses du conseil, remboursement (sub.) 7497 et suiv.; chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7505 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 7625 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, 7307.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8125 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8203 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amendement à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8304 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, mot. de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9062 ; bill (n° 235) en comité, 10755 et suiv. ; 10851 et suiv. ; 11657.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11683 et suiv.
Explication de nature personnelle, article de l' "Evening Journal", d'Ottawa, 11818.

LENNOX, Houghton—*Suite.*
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11969 et suiv. (amend.) 12741.
Sault Sainte-Marie, port, améliorations (sub.) 13524 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13640.
Caplan, brise-lames (sub.) 13728.

LEONARD, J. E. EMILE (Laval) :
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, préfet, démission (int.) 290 ; 11100.
Listes électorales, impression (int.) 292.
Bill (n° 12) modifiant le code pénal de 1892, mot. sur 3e l., pour renvoi au comité, 606.
M. L. J. Latour et Le Canada (int.) 1061.
Fonctionnaires du ministère des Travaux publics (int.) 1086.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2442 et suiv.
Corderie de l'Etat, pénitencier de Kingston, circulaire, vente de ficelle d'engerbage (int.) 4334 ; 4336.
Jardins potagers, droits sur produits, amendement (débat) 4936 et suiv.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (débat sur mot. Monk) pour renvoi au comité des chemins de fer) 6745.
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7216.
Transcontinental national, bill (° 235) impression de ce bill en français (int.) 8354.
Service civil, employés, liste (int. Léonard) 9944.
Service postal, paroisses voisines de Montréal (int.) 12751.

LOGAN, Hance J. (Cumberland) :
Musée national Victoria (sub.) 372.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 855.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Bill (n° 116) Compagnie d'estacades de Restigouche, 1ère l., 1631 ; 2e l., 1882.
Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, 1ère l., 2171 ; 2e l., 2853 ; en comité, 6173 ; 6608 ; 3e l. et adop., 6609.
Bill (n° 141) Compagnie de Medicine Hat à Alberta-nord, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; 3e l., 6090.
Bill (n° 151) Compagnie de transport de Saint-Joseph, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2611.
Bill (n° 95) conciliation (déb. sur mot. pour 2e l.) 3393.
Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffffalo (mot. pour soumettre requête afin d'obtenir loi autorisant émission d'obligations) 4417.
Chemin de fer maritime de Chignectou (observ.) 4561.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5361 ; 3e l., 8566.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5663.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5869.
Commission géologique (sub.) 7035.
Service océanique (dé. sur observ. Hughes) 7832.

LOGAN, Hance J.—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9499 ; pétition contre (débat sur motion Talbot 13562.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11021.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur résolution) 11057 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11081.
Bill (n° 66) représentation, remaniement (sur mot. pour 3e l.) 12704 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12813 et suiv.
Fort-Saint-Laurent, quai de débarquement (sub.) 13450 et suiv.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13484.
Springhill, N.-E., accident (observ.) 13529.
Offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (int.) 14090.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14494.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14624.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14785.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14798.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810 et suiv.

LOVELL, John Reeve (Leeds et Grenville) :
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 361 et suiv.
Brimades dans l'armée anglaise (débat sur observ. Charlton) 3250.
Yukon—cour Territorlale, allocations de subsistance (sub.) 3543.
Quarantaine (sub.) 5689 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9696 ; bill (n° 235) en comité, 10917.

LOY, George M. (Beauharnois) :
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) 3723 et suiv.
Beauharnois, représentation, bureau de poste de Valleyfield, indépendance du parlement (débat sur observ. Monk) 7319.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14445.

MACDONALD, Peter (Huron-est) Orateur-suppléant :
Alexandria, édifice public (sub.) 528.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 565.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 865.
Commission des transports et enquêtes sur le tarif (int. Monk) décisions, 885.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1225.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) décision, 2763.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3173 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections, débat sur observ. et amend. Roche (décision) 3278 et suiv.
Transports, commissiou (débat sur observ. Borden) décision, 3594.

MACDONALD, Peter—*Suite.*

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) décision, 4192 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité (décision) 5347 et suiv. ; 5354 ; 8049 et suiv. ; 8066.
Pêcheries,—construction de nouveaux steamers (sub.) déc., 5478.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) décision, 5737 ; 6312 ; message du Sénat, amendements, 14824.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) décision, 5748.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) décision, 5808.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6066 et suiv.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du "Globe" (décision sur int. Haggart) 6092.
Postes, service extérieur (sub.) décision, 6155 et suiv.; 6257.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité, décision) 6408 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) décision 7067 ; 7074 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7435 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication, en comité sur résol. (décision) 7527 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité (décision) 7561 et suiv. ; 7623 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) décision, 8540 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11240 et suiv. ; 11404 ; 11877 et suiv. ; déc. sur amend. Borden, 12739.
Bill (n° 235) Transcontinental national (en comité) 12485 et suiv.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12559.
T.N.-O., aide financbière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12578.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12815 et suiv.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire (lec.) 13129.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 12274.
Wingham, édifice public (sub.) 13388.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13603.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales (en comité) 13853.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659.

MACKIE, Thomas (Renfrew-nord) :

Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray our doc.) 1363.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9677.

MACKINNON, Donald A. (Queen-est, I. P.-E.) :

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4257.
Postes, service extérieur (sub.) 6140.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7766 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7846.
Bill (n° 180) Cie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard (en comité (8004.

MACLAREN, Alexander F. (Perth-nord) :

Goderich, port (sub.) 1412.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6255.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10162.
Wingham, édifice public (sub.) 13391.

MACLAREN, William Scott (Huntingdon) :

Budget (débat) 2005.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4927 et suiv.; 6395, 6519 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5621 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7444.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10405.

MACLEAN, William F. (York-est, Ont.) :

Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone, 1ère l., 93 ; 2e l., 717.
Bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 94 ; 2e l., 719.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (observ.) 112, 116 ; (mot.) 1241.
Changements ministériels, explications, débat, 169.
Compagnies de téléphone (int.) 295.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 313.
Bill (n° 12) représentations immorales, en comité, 323.
Hotel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 359.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 387.
Montréal, édifices publics (sub.) 445 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 457.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 464.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 488.
Traduction française et impression des bills (observ.) 493.
Alexandria, édifice public (sub.) 517.
Bowmanville, édifice public (sub.) 525.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (observ.) 671 et suiv.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Mont) 695.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2698 et suiv. ; 5702 et suiv.
Bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la baie d'Hudson, 1ère l., 2894.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3152 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3472.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3665 et suiv. ; 5530 et suiv. ; 5751 et suiv. ; 6287 et suiv. ; 6381 et suiv. ; 6462 ; 6481 ; sur mot. Fitzpatrick ; 3e l., 8576.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 37722 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4534.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5581 et suiv.

MACLEAN, William F.—*Suite.*
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5618 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (en comité) 5745 et suiv.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6641.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649 et suiv.
Ottawa, commission d'embellissement (en comité sur résol.) 6664.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6697 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7525 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7810.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité, 8049 et suiv. ; 3e l., 8292 et suiv.
Bill (n° 232) modifiant l'Acte des grains du Manitoba, de 1990, sur 2e l., 8228.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8357 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, en comité, 10694 ; 11566 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11678.
Grand Tronc, taux de transport (int.) 11818; 12085.
Bill (n° 253) représ. des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (en comité) 12554.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14621.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14636.

MACPHERSON, Robert George (Burrard) :
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 240.
Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon, 1ère l., 454 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 76) permettant à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du port de Vancouver, 1ère l., 894 ; 2e l., 1054.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 973.
Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte, 1ère l., 1144 ; 2e l., 1370 ; en comité, 4746 ; 4836 ; 3e l., 4836.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3120.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4555.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ Pope) 5675.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6074 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8446 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9476.
Saumon dans la Colombie Ang., protection (sur observ. Earle) 10240 et suiv.

MACPHERSON, Robert George—*Suite*
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales de 1900 (en comité) 13860 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14525.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15092.

McCARTHY, Leighton Goldie (Simcoe-nord) :
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 115.
Bill (n° 48) concernant la loi générale d'inspection, 1ère l., 606 ; 2e l., 1093, 2886.
Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (à responsabilité limitée) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2816.
Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle, 1ère l., 724 ; 2e l.,, 1003 ; en comité, 2811 ; 3e l., 2816.
Bill (n° 64) constituatne en corporation la compagnie du chemin de fer Grand Tronc-Pacifique, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 4285 ; mot. Hyman pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4598 ; mot. McIsaac au même effet, 4745 ; mot. pour comité, 5042 ; mot. Pringle pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'article 40 ; en comité, 5313, 5354, 5384, 8048 ; 3e l., 8291, 8564, 8571.
Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; 3e l., 4285.
Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew, 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 6609.
Bill (n° 136) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 2171 ; 2e l., 3402.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2503.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3121 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4854.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4911 et suiv.; 6446 et suiv.; 6516 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4967 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (en comité) 5776.
Bill (n° 209) Ch. de fer Canadien du Nord (en comité) 5817 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6266.
Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'Ouest, 1ère ., 8652 ; 2e l., 8809; 3e l., 11169.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, sur résol., 11021.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11045 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11672.
Caplan, brise-lames (sub.) 13730.

McCOLL, John B. (Northumberland-ouest, O.) :
Indiens, Mississaga, réclamation (int.) 7107.

McCOOL, Charles Arthur (Nipissingue) :
Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

McCOOOL, Charles Arthur—*Suite.*

Bill (n° 114) chemin de fer de Nipissingue et de la baie James, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13625.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14748 et suiv.
Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749 et suiv.

McCREARY, William F. (Selkirk) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 254 ; 6486 et suiv.
Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest, 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 2816.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1156.
Compagnie du chemin de fer du Canada Central, bill (n° 99) 1ère l., 1335 ; 2e l., 1566 ; 3e l., 6090.
Commerce de bois, coalition (sur int. Scott) 1642.
Ficelle d'engerbage, prix (int.) 1653 ; primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7583 et suiv.
Afrique-sud et préférence (int.) 1740.
Bill (n° 132) "Père Marquette International Bridge Company", 1ère l., 2084 ; en comité, 2354 ; 3e l., 2354 ; en comité et 3e l., 3712.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2608.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2737 et suiv.
Dragage, Manitoba, nouveau matériel (snagboat) (sub.) 2766 et suiv..
Employés publics, ingérence dans les élections, débat sur observ. et amend. Roche, 3261.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (sur mot. pour 2e l.) 3406.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3464 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3476 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3667.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 4127.
Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures (en comité) 4157.
Bill (n° 195) faisant droit à M. James Reid Steel, 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 196) faisant droit à M. William Allen, 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4352.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4545.
Quarantaine (sub.) 5188 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5323 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide, en comité, 6001 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6043 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6087 ; 6162.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, en comité, 7434 et suiv.

McCREARY, William F.—*Suite*

Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10681 et suiv.; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des priv. et élec., 13552 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe)), de Toront, 10791 et suiv.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11009.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11338 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12001.
Winnipeg, nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 et suiv.
Postes—service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14299 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14514.
Rapides Saint-André (int.) 14578.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635 et suiv.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14796 et suiv.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158 et suiv.

McEWEN, George (Huron-sud) :

Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3505.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14036.

McGOWAN, John (Wellington-centre) :

Banques non autorisées, loi les concernant (int.) 290.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 403.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 3e l.) 954.
Ports du Canada, appoint. et dépenses casuelles (sub.) 4078 et suiv.
Bill (n° 194) maladies infectieuses ou contagieuses des animaux (sur mot. pour 2e l.) 4381 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5630 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6257.

McGUGAN, Malcolm (Middlesex-sud) :

Bill (n° 63) concernant la compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 4752.
Compagnie de prêt de London, au Canada, bill (n° 101) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1882.

McINTOSH, John (Sherbrooke) :

Bill (n° 25) concernant la Banque des Cantons de l'Est, 1ère l., 373 ; 2e l., 646 ; 3e l., 1922.

McISAAC, Colin F. (Antigonish) :

Bill (n° 131) constituant en corporation la "Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, à responsabilité limitée", 1ère l., 2083 ; 2e l., 2383 ; en comité, 5267, 5545.
Chemin de fer des mines du Klondike, bill d'intérêt privé (mot. afin que requête pour bill soit lue et reçue) 2877.
Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike, 1ère l., 3331 ; 2e ., 3713 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer) 4745.

McISAAC, Collin F.—*Suite*
Keller Heater Company of Canada, bill d'intérêt particulier (mot.) 7308.
Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à accorder une prolongation de délai à la Keller Heater Company of Canada, à responsabilité limitée, 1ère l., 7514 ; 2e l., 7712 ; 3e l., 8003.
Bayfield, port, améliorations (sub.) 13410.
Anse de Benoît, débarcadère (sub.) 13411.

McLENNAN, Angus (Inverness) :
Sabordement de la goélette "Euxine" (mot. pour doc.) 716.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126 et suiv.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2719.
Postes, service extérieur (sub.) 6150 et suiv.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, travaux du port (sub.) 13467.
Port-Hood, jetée (sub.) 13476 et suiv.

MADORE, Joseph Alexandre C. (Hochelaga) :
Comité des Débats (3e rapp.) gratification à la veuve de M. N. H. Beaulieu, 1513.
Sucre, brut et raffiné, importé au Canada (mot. pour doc.) 3348.

MALOUIN, Albert (Queen-centre) :
Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall, 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; et comité et 3e l., 4836.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10145.

MARCIL, Charles (Bonaventure) :
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, bill (n° 36) (2e l.) mot. pour renvoi à six mois, 681 ; débat sur 2e l., 1560 ; (observ.) 3413.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 769.
Bill (n° 59) chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (rép. à mot. Monk pour 2e l.) 1370 ; observ.sur mot. Sproule pour 2e l., 1565 ; débat sur mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer, 6744.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie canadienne, observ. sur mot. Belcourt pour 2e l., 1566.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1569.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1870 et suiv.
Maria, jetée (sub.) 2342 et suiv.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3527.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658 et suiv.
Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (débat sur mot. Ball pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapport de ce comité) 6834.
Steamers, service (sub.) : entre le bassin de Gaspé, Dalhousie ou Campbellton, 7989 et suiv.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8479 et suiv.
Intercolonial, pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 et suiv.

MARCIL, Charles—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9614.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722 et suiv.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725 et suiv.
Naguasha, débarcadère (sub.) 13738.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741 et suiv.
Shegawake, port (sub.) 13757 et suiv.
Saint-Godfroi de Nouvelle, brise-lames (sub.) 13769 et suiv.
Sacs de poste, usage (observ.) débat, 14512.
Bill (n° 155) cour de l'Echiquier, juridiction en matière de dettes de chemins de fer, amendements du Sénat, 15072 et suiv.

MARCIL, Joseph Edmond (Bagot) :
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6714 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions à l'encontre (observ.) 13203.

MATHESON, Joseph (Richmond, N.-E.) :
Arichat, édifice public (sub.) 6024 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7124.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12054 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13441.

MEIGS, Daniel B. (Missisquoi) :
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national (en comité) 10738 et suiv.

MONET, Dominique (Laprairie et Napierville):
Campement à Laprairie (observ.) 3743.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4034 et suiv.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6719 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6909 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7259 et suiv.
Situation financière, revue (observ.) 14909.

MONK, Frederick D. (Jacques-Cartier) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 56.
Bureau de poste de Valleyfield (int.) 100 ; (observ.) débat, 7311 et suiv.
Changements ministériels, explications, débat, 182.
Rails d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (int.) 289.
Division Saint-Jacques, vacance (int.) 416 ; nouveau bref d'élection (avis de mot.) 725; (mot.) 964 ; observ., débat, 7210 ; (int.) 13652.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 424 et suiv.
Edifices publics fédéraux, provinces maritimes (sub.) 429.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 et suiv.; édifices publics (sub.) 444 et suiv.; hôtel des postes (int.) 683 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 466 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 486.
Traduction française des rapports publics (observ.) 490 ; des bills (int.) 493.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer 2e l.) 561, 563.
Bill (n° 18) modifiant la loi d'interprétation, 1ère l., 126 ; 2e l., 580, 722, 940.
Bill (n° 53) concernant les faillites, 1ère 1ère l., 671 ; 2e l. (débat) 2454, 2886, 3360.
Lieutenant-gouvereneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 675 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (2e l.) 681.
Hôtel des postes de Montréal (int.) 683.
Intercolonial, paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (int.) 683.
Le Grand Tronc et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement (int.) 688.
Chemins à barrières sur l'île de Montréal (mot. pour doc.) 689.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (mot.) débat, 694 ; 705.
Yukon, paiements aux journaux (mot. pour doc.) 723.
Journaux, Royaume-Uni, France, Etats-Unis, paiements (mot. pour doc.) 723.
Grand Tronc, paiements au, ligne Sainte-Rosalie-Montréal, pont Victoria, gare Bonaventure (mot. pour doc.) 723.
Quai au Pied-du-Courant, contrat avec Poupore et Malone (mot. pour doc.) 723.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, 1ère l., 724 ; mot. pour 2e l., 1370 ; 2e l., 1565 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer (débat) 6737.
Conférence coloniale (mot. pour doc.) 874.
Commission des transports et enquête sur le tarif (int.) 875.
Chemin de fer transcontinental, propositions au gouvernement (int.) 896 ; 1054 ; 1059.
Tabac canadien, vente, rapp. de M. Dugas (int.) 1063 ; monopole (int.) 1338.
Chambre de commerce canadienne à Paris (int.) 1338.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1367 et suiv.
Chemins de fer, accidents(rép. à observ. Clarke) 1379.
Affaires de la Chambre (observ.) 1386 et suiv.
Documents publics, distribution (observ.) 1424.
Inspecteur vétérianire en chef (int.) 1649.
M. Charles A. Fisher (int.) 1649.
Recensement de 1901, coût (int.) 1651 (sub.) 7271 et suiv.
Guerre sud-africaine, selles et brides pour dernier contingent (int.) 1736.
Ferme expérimentale d'Ottawa, beurre (int.) 1925.
Fermes expérimentales, beurre (int.) 1651.
Travaux publics, conditions hygiéniques (int.) 1926.
Canal de la Vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2411.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2494.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2556.
Montréal : débardeurs, grève (int.) débat, 2589 ; 2593 ; paiement à la milice (int.) 4153 ; bureau de poste (int.) 4117-4118.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2652 et suiv.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Guerre sud-africaine, achat de provisions (observ. sur mot. Borden pour doc.) 2859.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ.) sur mot. Demers pour 2e l.) 2881.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3029.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3082 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3112 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3208.
Bill (n° 121) corporation des syndics réunis (en comité) 3334.
L'Assomption, bureau de poste (int.) 3342 ; emplacement, acquisition (mot. pour doc.) 3348.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3353.
Bill (n° 20) bidon à lait réglementaire (sur mot. Campbell pour 2e l.) 3358.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3371.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3379.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3420 et suiv.
Québec (ville) améliorations au port (sub.) 3453 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 et suiv.
M. Denis Ménard, destitution (int.) 3663 ; 9342.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3677 ; 3969 ; 8370 ; 8407 et suiv.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3715 et suiv.; appointements et salaires, 3738 et suiv. ; propriétés militaires, 3742 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête (débat sur observ. Casgrain) 4014 et suiv. ; 4664 ; 4702 (observ.) 11331.
Douanes—Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4086 et suiv.
Journaux, livres, timbres, etc. (sub.) 4107 et suiv. ; employés (int.) 5501.
Employés des bureaux de poste, vacances (int.) 4152.
Bill (n° 174) modifiant l'acte des douanes (en comité) 4157 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4190 et suiv.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4606, 4641 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4707.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4943 et suiv.
Bill (n° 73) Compagnie de Force d'Ontario et de Québec (en comité) 5040.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5206 et suiv.
Beurre et fromage, pesage (int.) 5601.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5870.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5887.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5931.
Chemin de fer Transcontinental, politique du gouvernement (int.) 5960.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6709 et suiv.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6853 et suiv.
Immigration agences (sub.) 6873 et suiv.; somme additionnelle (sub.) 7062 et suiv.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007 et suiv.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009-7010 ; secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010.
Bureau d'essai à Vancouver, entretien (sub.) 7011.
Yukon—territoire, gouvernement (sub.) 7014.
Commission géologique (sub.) 7028 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7176 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7201 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7252 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (observ.) débat, 7311 et suiv.; sur rapport du comité des privilèges et élections, motion pour impression des dépositions et rapports, 8152 ; avis de motion pour que rapport ne soit pas adopté, 8158 ; sur mot. Wade pour adop., 8158 ; (mot. en amend.) 8245.
Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (int.) 7421.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7491 et suiv.; Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7495 et suiv.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7693.
Chemin de fer Transcontinental national, résol. (int.) 7712.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7723 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7750 ; embranchement de la Rivière-Ouelle (int.) 10757.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, branchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7761 et suiv.
Chemin de fer Trans-Canada, vente au Grand Tronc-Pacifique (int.) 7794.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (débat sur observ. Ethier) 7798 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7820 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8056 ; 3e l., 8566 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8190 et suiv.
Montréal, commission du port, membres, appointements à eux payés (int.) 8319.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résolution) 8359 et suiv.
Séances du matin (rép. à mot. Laurier) 8575.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8605.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8777, 10675 ; (int.) 10804 ; bill (n° 235) en comité, 10843, 11550.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès, 10507.
Bill (n° 235) Chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10676 et suiv., 11565.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Rivière Richelieu, crue des eaux (int.) 10762.
Service de vapeurs entre Saint-Denis et la Malbaie (int.) 10763.
Pont de Québec, subvention (int.) 10763.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe de Toronto, 10799 et suiv.
Travail, fête, ajournement (int.) 10979 ; (sur mot. Laurier) 11010.
Service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et le Canada, bill (n° 240) 2e l., 10982.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11036 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11061 et suiv.
Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb, en comité, 11066.
Bill (n° 238) primes sur fer et acier, en comité, 11067 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11072.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11101 ; 11226 et suiv. ; 11384 et suiv.
Chemins de fer, subventions, résolutions (int.) 11222.
M. Paul Wiallard (int.) 11455.
Saint-Ours, quais de débarquement (sub.) 13170.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13175 et sniv. ; bureaux de perception (sub.) 13195 et suiv.
Employés permanents ea autres, pour services spéciaux (sub.) 13191 et suiv.
Télégraphe : ligne de la montagne des Bois à Willow-Bunch (sub.) 13610 et suiv.
Arbitrages en général, frais (sub.) 13613 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13629 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13641 et suiv.
Chamberlain, l'honorable Joseph, discours (int.) 13651.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14949 t suiv.
Slater Shoe Company, main-d'œuvre étrangère (observ.) 14970.
Québec, pont, en comité sur projet de résosolution pour aider à construction, 15003.
Bill (n° 269) fixant attributions de certains départements (en comité) 15048 et suiv.

MORIN, Jean-Baptiste (Dorchester) :

L'Assomption, édifice public (sub.) 436.
Lévis, édifice public (sub.) 439 ; 13320 et suiv.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 986.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1380.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1568 et suiv.
M. F. X. Chabot, retraite (int.) 2085.
Budget (débat) 2102.
Fusil Ross, examen (int.) 2856.
Valleyfield, grève (int.) 2857 ; dragage (sub.) 6104 et suiv.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3320 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5197.
Milice canadienne, état de besoins (débat sur observ. Thompson) 5921.

MORIN, Jean-Baptiste—*Suite.*

Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6096 et suiv.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101 et suiv.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal (sub.) 6103 et suiv.
Saint-Nicolas, jetée, 6104.
Valleyfield, dragage (sub.) 6104 et suiv.
Saint-Laurent (Ile d'Orléans) quai (sub.) 6106.
Postes, service extérieur(sub.) 6264.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6730 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7069.
Yukon—Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7501 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8140 et suiv.
Transcontinental national, paroisses et montagnes traversées (int.) 8353 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 13031 ; (amend.) 13031 ; pétitions à l'encontre, rép. à observ. Marcil (Bagot) 13206.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (int. 8573 ; 8735.
Trottier, M. Louis, emploi (int.) 8735.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (int). 8868.
Pont de Québec, subvention (int.) 10763.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12807.
Montmagny, édifice public (sub.) 13332 et suiv.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13731 et suiv.
Kamouraska, jetée (sub.) 13734.
Chambre des communes, ouvriers et autres (sub.) 14406.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14753 et suiv.
Trancontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14950 et suiv.

MORRISON, Aulay (New-Westminster) :

Bill (n° 32) Institut des Ingénieurs Réunis de la Puissance, 1ère l., 374 ; 2e l., 647.
Bill (n° 33) Compagnie de chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique, 1ère l., 374 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 605 ; 2e l. 682.
Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 625.
Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la ColombieAnglaise, 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 81) concernant la compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 5776.
Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'Assurance "Century", sur la vie, 1ère l., 3237; 2e l., 3713 ; en comité, 5546, 5744, 5773, 6161, 6407 ; 3e l. et adop., 6411.
Immigration japonaise (int.) 32847.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7118.
Yukon—ligne télégraphique (observ.) 7218.

MORRISON, Allan—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9112.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (rép. à observ. Earle et Borden) 10234.
Bill d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (mot. pour que pétitition soit lue et reçue) 10756.
Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster, 1ère l., 11011 ; 2e l., 11169.

MULOCK, Hon. sir William, K.C.M.G. (York-nord, Ont.) :

Postes (rapp.) 91 ; (rép. à int. Bell) 901.
Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des conflits concernant les employés de chemins de fer, 1ère l., 115 ; 2e l., (mot. et débat) 2620, 2631 ; en comité, 3026 ; 3e l., 3110, 3413 ; amendements du Sénat, 5846.
Département du travail (rapport) 116.
Directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. LaRivière) 131.
Peter, J. Carlin (rép. à int. Borden) 132.
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 271.
Affaires des Indiens, (sub.) 277.
Doukhobortses, inscription de homesteads (rép. à int. Wilson) 554 ; pèlerinage (rép. à int. Wilson) 555 ; (rép. à int. Blain) 1059.
Hôtel des postes de Montréal (rép. à int. Monk) 683.
Hôtel des postes dans les villes (rép. à à int. Puttee) 684.
Terres du chemin de fer Canadien du Pacifique, au Manitoba (rép. à int. Puttee) 684.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (rép. à int. Borden) 685.
Ile d'Orléans, service postal (rép. à int. Casgrain) 687.
Ventes de terres fédérales (rép. à int. Hughes) 688 ; (rép. à int. Roche) 837 ; 1926.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 697 et suiv.
Bill (n° 4) Compagnie de téléphone (2e l.,) 717.
Bloomfield-Station, directeur de la poste (rép. à int. Fowler) 840.
Agents des Indiens comme gardiens (rép. à int. Tisdale) 840.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 881.
Immigrants, traitement (sur observ. Puttee) 890.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 975 ; (à int. Puttee) 1653, rapport de la commission d'enquête (rép. à int. Earle) 8352.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1004 et suiv.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1019 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1045 et suiv.
Immigration irlandaise (rép. à int. Clarke) 1060.
Ernestown-Station, directeur de la poste (rép. à int. Wilson) 1062.
Immigration, statistique (rép. à int. Ross) 1064.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1160.
M. Michael Robson, directeur de la poste, d'Ayr, destitution (rép. à int. Clare) 1231.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

M. John Watson, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (rép. à int. Roche) (Marquette) 1232.
M. S. Jonasson (rép. à int. Davis) 1234.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (rép. à int. Bell) 1338.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Monk) 1390.
Immigrants pour l'Ontario (rép. à int. Robinson) 1651.
Transport des malles à Parkhill (rép. à int. Sproule) 1652 ; entre Ashcroft et Barkerville (rép. à int. Bennett) 1653.
Conseil du Travail de Toronto (rép. à int. Clarke) 1923.
Saint-Boniface, service postal (rép. à int. LaRivière) 1927.
Naturalisation, Acte (rép. à int. LaRivière) 2085.
Métis, commission (rép. à mot. LaRivière pour doc.) 2086.
Chemins de fer, subventions en terre (rép. à int. Scott) 2172 ; 3933.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantanniers (rép. à int. Schell) 2382.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan (rép. à int. Roche) 2385 (rép. à int. Bennett) 2588.
Subventions aux chemins de fer—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Scott) 2386 ; sub. en terres (rép. à int. Scott) 2671 ; 5000.
Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, transport des malles entre, (rép. int. Bennett) 2388.
Cutler, Gore's Bay et Kagawong, transport des malles entre (rép. à int. Bennett) 2388.
Immigrants ; refus d'admission (rép. à int. Wilson) 2389 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (rép. à int. Wilson) 2389 ; refus d'admission (rép. à int. Wilson) 2587 ; examen médical (rép. à int. Clarke) 2854.
Indiens du comté de King, N.-B., médecin (rép. à int. Fowler) 2587.
Ile du Prince-Edouard, gisements de houille (rép. à int. Hackett) 2589.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2600.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (rép. à int. Bennett) 2855.
Creek False, C.A., location (rép. à int. Morin) 2857.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2926; comité d'enquête (rép. à int. Borden) 3418 ; observ. Casgrain, débat, 4658 ; dépêche de Dawson, rép. à int. Borden, 4752.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3127 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3287.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3320.
Service civil, employés et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3345.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3372.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, restrictions (déb. sur mot. pour 2e l.) 3399.
Métis, commission (rép. à mot. LaRivière pour doc.) 3519.
Conseils de conciliation (rép. à int. Bell) 3759 ; 4150.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles, 3930 et suiv.

McISAAC, Colin F.—*Suite.*

Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travail des (rép. à int. Ingram) 4116.
Ministère de l'Intérieur, illustrations du rapport, plaintes (rép. à int. Ingram) 4117.
Montréal, bureau de poste (rép. à int. Monk) 4117-4118.
Employés des bureaux de poste, vacances (rép. à int. Monk) 4153.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4847 et suiv.
Terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Richardson) 5005.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5236 et suiv.
Bill (n° 131) Compagnie de télég. Marconi (en comité) 5273 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitement et déboursés (sub.) 5300.
Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale, 1ère l., 5420 ; 2e l., 5849 ; en comité, 6051 ; 3e l. et adop. 6069.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5668 et suiv.
Postes : directeurs et sous-directeurs, appointements, arriérés (sub.) 6121 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 6124 ; 6207 ; 14299 ; service des malles (sub.) 6269 ; salaires (sub.) 6340 ; transport des malles par chemin de fer (rép. à int. Wilson) 6478.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6593.
Transports, politique du gouvernement (rép. à int. Haggart) 6614.
Immigration, agences (sub.) 6902 et suiv.
Démission de l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6969.
Rivière à la Pluie, service postal (rép. à observ. Borden 7102.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7172 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7199.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (rép. à observ. Osler) 7366.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7367 ; gazette, correspondants (rép. à int. Lennox) 7421.
Canada Foundry Company, grève des employés (rép. à int. Smith) 7423.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7562 ; 7639 et suiv.
Bill (n° 231) Compagnie de calorifères du Canada, 2e l., 7712.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7826.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8017 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8072.
M. D. J. Campbell, directeur de la poste à Macleod, destitution (rép. à int. Osler) 8318.
Commission du capital et du travail, 1886, membres (rép. à int. Kendall) 8318.
Wright, M. A. W,, organisateur du parti conservateur à Toronto, paiements (rép. à int. Scott) 8352.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 8364.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

Bill (n° 245) modifiant la loi du service civil, 1ère l., 9339.
Travaux publics, entreprises adjugées (rép. à int. Thompson) 9340.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9689 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10013; bill (n° 235) 11552.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11147 et suiv.; 11386 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12723.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol., 12586, 12753.
Service postal, paroisses voisines de Montréla (rép. à int. Léonard) 12751.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil, 1ère l., 12828 ; en comité 114093, 14120 ; mot. pour 3e l., 14230 ; 3e l., et adop., 14236.
Picton, bureau de poste (rép. à int. Alcorn) 13403.
Malles, distribution dans les campagnes (rép. à int. Wilson) 13531 ; (rép. à int Hackett) 14092 ; transport entre Balaclava et Owen-Sound (rép. à int. Thomson, Grey) 13536.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête (rép. int. LaRivière) 13536 ; 14283.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14051.
Employés surnuméraires nommés permanents (sub.) 14282 ; nommés employés de 4e classe (sub.) 14289.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14284.
Higman, M. O., tubes pneumatiques, enquête (sub.) 14286.
Smith, M. F. H., appointements (sub.) 14288.
Greenfield, M. J. R., N., sous-inspecteur des postes à Vancouver, appointements (sub.) 14288.
Stevenson, M. R. A., commis de 2e classe à Winnipeg, appointements (sub.) 14289.
Inspecteurs, sous-inspecteurs des postes, etc., augm. d'app. (sub.) 14289.
Commis de 4e classe nommés timbreurs et trieurs, aug. d'app. (sub.) 14290 ; commis, bureaux de poste des villes, avancement (sub.) 14297.
Latour, M. L. J. (rép. à int. Pope) 14290.
Directeur de la poste d'Entreprise, destitution (rép. à int. Avery) 14296.
Buote, M. Jérôme, destitution (rép. à int. Hackett) 14298.
Postes, sept nouveaux commis du service ambulant, appointements (sub.) 14330.
Télégraphe : réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14514 et suiv.; (sur observ. Borden) 14844 ; (rép. à int. Taylor) 14985 ; (observ.) débat, 15153 et suiv.
Terres fédérales, protection des terres boisées et arboriculture (sub.) 14567.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568, 14959 et suiv.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (rép. à motion Clancy pour doc.) 14572.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

Boîtes postales pour journaux (rép. à int. Taylor) 14577.
Littérature électorale, sacs de poste employés pour expédition (rép. à int. Talbot) 14581.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14589.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14648.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14660 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694 et suiv.
Chemin de fer Matane à Gaspé (sub.) 14788.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles, et améliorations (sub.) 14965.
Journaux et directeurs de poste (rép. à observ. Tarte) 14974 et suiv.

MURRAY, Thomas (Pontiac) :

Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 787.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (mot. pour doc.) 1340.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10376 ; bill (n° 235) en comité, 10819.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11059.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13638.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13643.

NORTHRUP, William Barton (Hastings-est) :

Lieutenant-gouverneur d'Otnario (débat sur observ. Maclean) 124.
Changements ministérielrs, explications, débat, 185.
Alexandria, édifice public (sub.) 529.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (déb. sur mot. Laurier pour 2e l.) 1255 ; (en comité) 11254 ; 11375 ; 11803 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (déb. sur mot pour 2e l.) 3382.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3813 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête (débat sur observ. Casgrain) 4017 et suiv. ; 4682.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5122.
Hétu, Rodolphe, libération (int.) 8151.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9299 ; bill (n° 235) en comité, 10684 et suiv. ; 10926 ; 11458 ; 11615 ; sur mot. pour 3e l., 12968 ; amendement, 12968 ; 12970.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10789 et suiv.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11449 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11668 et suiv.
Banff, mines de houille de la réserve de, explication (sub.) 13291.

OLIVER, Frank (Alberta) :

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix, 1ère l., 454 ; 2e l., 647.
Bill (n° 111) chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Bois, commerce, coalition(sur int. Scott) 1637.
Bill (n° 119) Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1921 ; en comité, 3712 ; 3885 ; 3e l., 3885.
Budget (débat) 1865 ; 1883.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1880.
Frank, désastre (observ.) 2176 (int. 2314.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4747 ; 3e l. et adop., 4750.
Bill (n°. 140) chemin de fer de Cardiff, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4750 ; 3e l. et adop., 4751.
Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien, 1ère l., 2379 ; 2e l., 2631 ; en comité, 3338 ; 4127 ; 3e l., 4128.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3603 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, taxe scolaire sur terres au Nord-Ouest (int.) 4153.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4491 ; primes (en comité sur résol.) 8198 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4548.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5354 et suiv. ; 5386 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5676.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5712 et suiv. ; 8424.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5922.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5998 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6776.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6987 et suiv. ; 6987 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6987 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7438 et suiv.
Ficelle d engerbage, primes à la fabrication, (en comité sur résol.) 7596 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 7662 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8456 et suiv.
Guerre sud-africaine, médailles (sur observ. Clarke) 8505.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9059; (bill 235) en comité, 11614.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11444.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12081 et suiv.

OLIVER, Frank—*Suite.*

Territoire du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12568 ; autonomie (observ. Borden) débat, 14171 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13870 et suiv., 14727.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14562 et suiv.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14894 et suiv.
Colombie Anglaise, commerce de bois (débat sur observ. Borden) 15069.

OSLER, Edmund Boyd (Toronto-ouest) :

Changements ministériels, explications, débat, 197.
Revenu de l'Intérieur, min., appoint. (sub.) 244.
Bill (n° 8) expropriation (en comité) 638.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 657.
Bill (n° 148) fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3931.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2613.
Yukon—concessions Treadgold (débat) 3015 ; lignes télégraphiques (sub.) 3098 et suiv.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3615.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4447.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4575.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5099 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5215 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6537.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries observ. sur mot. pour 1ère l.) 6753.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6181.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7147 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7170 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7239.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7341.
Steamer " Scotia ", sauvetage, réclamation (observ.) 7366.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7370 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7792.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8290.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11010.
M. D. J. Campbell, directeur de la posee à MacLeod, destitution (int.) 8318.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8330.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9542 ; bill (n° 235) en comité, 10867, 11543, 11583 ; sur mot. pour 3e l., 12948 ; amendement 12950, 12959.

OSLER, Edmund Boyd—*Suite.*
Explication de nature personnelle, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10763.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11928 et suiv., 11961 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12692, 12716.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12552.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13432.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13616 et suiv.

PARMELEE, Charles H. (Shefford) :
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis(observ. sur mot. Tarte pour doc.) 469 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv. ; comité, achat d'un livre intitulé : "Décisions des Orateurs de la Chambre", (mot.) 5497 ; 4e rapp. (mot. pour adop.) 5772.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10422.

PATERSON, Hon. William (Wentworth-nord et Brant) :
Commerce et navigation (tableaux) 91.
Importation du grain par ports d'Ontario Occidental, en 1902, (rép. à int. Bennett) 99.
Expédition de grain de Port-Arthur et de Fort-William (rép. à int. Holmes) 555.
Destitution de M. E. Bourgeois (rép. à int. Wilmot) 556.
Rapports, demande de (rép. à int. Taylor et à observ. Borden) 557.
Houille, importation (rép. à int. Clarke) 686.
Sabordement de la goélette "Euxine" (rép. à mot. McLennan pour doc.) 716.
Articles admis en franchise, et droits réduits, (rép. à int. Clarke) 838.
Importation d'oxide d'aluminium (rép. à int. Robinson) 1063.
Bananes, importation (rép. à int. Robinson) 1234.
Bauxite, importation (rép. à int. Robinson) 1739.
Budget (débat) 2252.
Douanes, amendement à la loi (mot. pour comité sur résol.) 3026 ; en comité sur résol. (débat) 3152 et suiv.
Bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes, 1ère l., 3236 ; en comité, 4157 ; 3e l., 4341 ; 4838.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3346.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (rép. à int. LaRivière) 3517.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3621.
Commerce, commissaire du, à Londres (rép. à int. Kemp) 3621 et suiv.
Préférence commerciale, tarif (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3713.
Douanes (sub.) : ministère, appoint., 325 ; dépenses casuelles, 336 ; appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3917 ; 4036 ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 ; dépenses au Yukon, 4113 ; employés (rép. à int. Monk) 5501 ;

PATERSON, Hon. William—*Suite.*
employés, appointements (rép. à int. Clancy) 8351, (sub.) 14268 ; Thomas Kilroy, services (sub.) 14281.
Machines agricoles, détaxe (rép. à int. Roche) 3939.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4249 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5233 et suiv.
Tarif de faveur anglais (rép. à int. Scott) 5505.
Arichat, édifice public (sub.) 6028.
M. J. G. Grant, de Barrie, cautions (rép. à int. Bennett) 6194.
Goélette "Markland", saisie (rép. à observ. Kaulbach) 6197.
Winnipeg, entrepôt du roi (rép. à int. LaRivière) 6478.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6558.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7607 et suiv. (rép) à int. Clarke) 7794.
Canal du Sault Saint-Marie, construction et équipement (sub.) 7791.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8196 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8458 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10540 ; bill (n° 235) en comité, 10816 ; 11624 ; sur mot. pour 3e l., 13011.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11189 et suiv.; en comité, 11247 ; 11367 ; 11417 ; sur mot. pour 3e l., 12741.
Publications hebdomadaires (rép. à int. Scott) 11689.
Tabac, droits (rép. à int. Henderson) 12471.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12760 ; 12789 et suiv.
Famille Chevrier, et service civil (rép. à int. Fowler) 12972.
Importations : directes par l'Etat (rép. à int. Porter) 12972 ; importations, exercice finissant 30 juin, 1903 (rép. à int. Henderson) 14223.
Cabotage aux Etats-Unis (rép. à observ. Taylor) 13403.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14113 et suiv.
Droits de douane et d'accise, revenu (rép. à int. Clarke) 14223.
Brennan, John P., destitution (rép. à int. Hackett) 14282.
Sucre importé pour la consommation (rép. à int. Henderson) 14579.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14674 et suiv.

POPE, Rufus H. (Compton) :
Changements ministériels, explications, débat, 194.
Immigrants, traitement (sur observ. Puttee) 890.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1594 et suiv.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2327.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2359 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 et suiv. ; correspondance (mot. pour doc.) 2381.
Trafic, encombrement sur chemins de fer, débat sur observ. Scott) 2568.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3064.

POPE, Rufus H.—*Suite.*
Employés publics, ingérence dans les élection (débat sur observ. et amend. Roche) 3313.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4214 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4390 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4497.
Bois à pâte, tarif des Etats-Unis (int.) 4518.
Bill (n° 207) prohibant fabrication et vente de beurre falsifié (en comité) 5607 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique, observ. (débat) 5652 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6946.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7876 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8439.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de lord Alverston (sub.) 14250 et suiv.
Douanes, employés, appointements, (sub.) 14268 et suiv.
Postes—huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14285 et suiv.
Latour, M. L. J. (int.) 14290.

PORTER, Edward Guss (Hastings-ouest) :
Revenu de l'intérieur, ministère, appoint. (sub.) 245 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 795.
Dépôts d'armes (sub.) 995.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2775.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4214.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5527.
Baie de Quinté, bouées (int.) 5778.
Belleville, port (int.) 5779.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade, pour adop. du 2e rapp.) 8313 et suiv.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto, charte (int.) 8320.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8329.
Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley, 1ère l., 8351 ; 2e l., 9696 (en comité et 3e l., 12399.
Chemin de Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9862.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet des résolution) 11053 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11809 et suiv.
Importations directes par l'Etat (int.) 12972.
Trent, canalisation (int.) 12973.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond (Maisonneuve) :
Steamer "Stanley", dépêche concernant dégagement, 6.
Pêcheries (rapp.) 91.
Marine et Pêcheries (rapp.) 247.
Steamers de l'Etat, commandants (rép. à int. Bell) 454.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 877.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1084.
Baie d'Hudson et baie James, droits de pêche (rép. à int. Lancaster, 1230.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (rép. à int. Wilmot) 1230, 1231.
Colombie Anglaise, rapport concernant pêcheries (rép. à int. Earle) 1235, 6566.
Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage, 1ère l., 2171 ; retiré (sur mot. Laurier) 11565.
M. George Swinehammer (rép. à int. Borden) 2392.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (rép. à int. Lemieux) 3019.
Pêcheries du golfe Saint-Laurent (rép. à int. Lemieux) 3021.
M. F. Daly, destitution (rép. à int. Fowler) 3022.
Pêche aux huîtres, Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Lefurgey) 3023.
Annandale, I. P.-E., feux d'alignement (rép. à int. Hackett) 3025.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3041.
Creek False, Vancouver (rép. à mot. Earle pour doc.) 3239, 5702.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (déb. sur mot. pour 2e l.) 3405 et suiv.; (rép. à int. Earle) 7793.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires, 1ère l., 3413 ; 2e l. et comité, 7131 ; 3e l. et adop. 7135.
M. Denis Ménard, destitution (rép. à int. Monk) 3664, 9342.
M. P. J. Veniot, Buthurst, absence (rép. à int. Wilmot) 3760.
Dr Mehan, Bathurst, renvoi (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. Michael Daly, maître du port, Bathurst, destitution (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. Nazaire Hatchey, pilote, maître du port, Bathurst, nomination (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. P. J. Burns, pose des bouées, Bathurst (rép. à int. Wilmot) 3762.
M. Robert Rivers, gardien du phare de Miscou, N.-B. (mise à la retraite) 3762.
Steamer " Minto ", usage (rép. à int. Bell) 3763.
Ile du Prince-Edouard, communic. d'hiver (rép. à int. Lefurgey) 4154.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4190 et suiv.
Marées, observation des, appoint. (sub.) 4266.
Bétail, frais d'inspection, appoint.(sub.) 4268.
Ministère de la Marine et des Pêcheries, dépenses imprépues en général (sub.) 4269, 5205.
Levés hydrographiques (sub.) 4270 ; 7209.
Observatoire magnétique (sub.) 4270.
Service météorologique (sub.) 4270 ; (rép. à int. Clarke) 6646.
Bateaux à vapeur, inspection (sub.) 4272, 13933 ; mot. pour comité sur résol.) 6481, en comité, 6755 ; 2e l. et adop., 6758.
Transports, commission (rép. à int. Borden) 4273.
Phares : gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 ; construction et aide à la navigation (sub.) 4327, 5495, 5930.
Bateau-phare, entretien, salaires de l'équipage (sub.) batture de Lurcher et Ile d'Anticosti, pointe de l'est, 4327.
Cour des commissaires des pilotes de Montréal (sub.) 4327.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Quais, réparations (sub.) 4327.
Piscifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 4327, 13944.
Pêcheries, protection, C.-A., Territoires du Nord-Ouest et Manitoba (sub.) 4327 ; exposition (sub.) 4328.
Passes migratoires et nettoyage des rivières (sub.) 4328.
Pêche dans la zone de trois milles (rép. à int. Bell) 4333.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4682 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5205.
Pêcheries, préposés, traitement et déboursés, somme supplém. (sub.) 5223 ; 5397 ; renseignements, rapports (sub.) 5459 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 ; pêcheries canadiennes, exposition (sub.) 5490 ; droits du Dominion et des provinces (mot. pour doc.) 8159.
Pêche, permis aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491.
Steamer "Bayfield", vente (rép. à int. Thomson, Grey) 5777.
Baie de Quinté, bouées (rép. à int. Porter) 5778.
Belleville, port (rép. à int. Porter) 5779.
Bill (n° 166) chemin de fer de Gaspé et de l'ouest (en comité) 6088 et suiv.
Chenal entre Kingston et Brockville, sub. (rép. à int. Reid) 6118.
Capitaines et seconds de navire, certificats (mot. pour comité sur résol.) 6481, en comité, 6755-56 et suiv. ; 6758 ; examen (sub.) 13805.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (débat sur mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer) 6747.
Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 6758 ; 2e l. et comité, 7128 ; 3e l. et adop., 7130.
Bill (n° 226) modifiant la loi concernant les capitaines et seconds de navire, 1ère l., 6760 ; 2e l. et comité, 7130 ; 3e l. et adop., 7131.
Steamer "Alaska", achat (rép. à int. Bell) 6842.
Steamer "Monterey", naufrage (observ.) 7015.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105.
Savard, M. P. V., emploi (rép. à int. Blain) 7107.
Northumberland, détroit, navigation hivernale (rép. à int. Hackett) 7107.
Nobles, M. Israël, destitution (rép. à int. Fowler) 7108.
Bishop, capitaine, destitution (rép. à int. Fowler) 7108.
Bill (n° 224) modifiant la loi des Pêcheries, 1ère l., 6753 ; 2e l. et comité, 7108 ; 3e l. et adop., 7126.
Instruments scientifiques (sub.) 7209.
MacGregor, M. A. M., ancien capitaine du Bayfield, gratification (sub.) 7209.
Pêche au saumon dans la Colombie Anglaise, commission (mot. pour rapport) 7325.
Montréal, commission du port, membres, appointements à eux payés (rép. à int. Monk) 8319.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (sur mot. pour 3e l., 8567.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (rép. à int. Morin) 8573.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8605.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (rép. à observ. Earle) 10238 et suiv.; 10505.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (rép. à int. Russell) 10505.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11081 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11701 ; 11845 et suiv.
Quesnelle, C.A., barrage (rép. à int. Eearle) 11817.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556 (mot. pour retirer projet de résol.) 12745.
Bill (n° 237) modifiant de nouveau la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 12747 ; 2e l., et comité, 13034 ; 3e l. et adop., 13036.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036 ; bill (n° 260) à cette fin, 1ère l., 13038 ; 2e l. et comité, 13248.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13039 ; bill (n° 261) à cette fin, 1ère l., 13058 ; 2e l., 13247 ; 2e l. et comité, 13910 ; mot. pour 3e l., 14225 ; 3e l. et adop., 14230.
Acte concernant port de Sydney-nord (ch. 30, stat. 1879) amendement, en comité sur projet de résolution) 13058 ; bill (n° 262) à cette fin, 1ère l., 13059 ; 2e l., comité, 3e l. et adop., 13257.
Acte concernant sinistres maritimes, 1901, amendement (en comité sur projet de résolution) 13059 ; bill (n° 263) à cette fin, 1ère l., 13063 ; 2e l. et comité, 13257 ; 3e l. et adop., 13268 ; 13843-44.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13078.
Longueil, édifice public (sub.) 13338 et suiv.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13347.
Ligne télégraphique de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13600.
Ile du Prince-Edouard, réclamations des expéditeurs de poisson (rép. à int. Lefurgey) 13649.
Steamers Stanley et Lansdowne, réparations (sub.) 13799.
Marine, station biologique (sub.) 13826.
Bétail, inspection (sub.) 13826.
Sauvetages, stations, récompenses (sub.) 13827.
Naufrages, enquêtes (sub.) 13828.
Milice navale, école (sub.) 13828.
Navigation, école (sub.) 13828 ; aide, nettoyage des chenaux, éclairage, etc. (sub.) 13917.
Couillard, M. Alfred, second du steamer "Druid", blessé, gratification (sub.) 13829.
Agences maritimes, loyers et dépenses casuelles, agence à Montréal (sub.) 13916.
Bouées à gaz (sub.) 13916.
Téléphone : service de signaux entre Port-Atkinson, C.-A., et cité de Vancouver (sub.) 13921 et suiv.
Halifax, terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13923.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13934.
Arbitrage, mer de Behring, frais (sub.) 13942.
Steamers, achat de deux, pour remplacer l' "Arcadia" et le "Petrel" (sub.) 13943.
Venning, M. R. M., appointements (sub.) 13947.
Cunningham, M. F. H., appointements (sub.) 13947.
Fraser, MM. B. H. et J. F., appointements (sub.) 13947.
Henderson, M. F., appointements (sub.) 13947.
Lalonde, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
White, M. C. W., appointements (sub. 13947.
McCharles, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949.
Service côtier, explorations (sub.) 14044.
Chemin de fer, de l'intersection du C.P.R., entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760.
Chemin de fer Montreal-Northern (sub.) 14791.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska), pont de chemin de fer sur (sub.) 14813.
Phares, gardiens, augm. de salaire (rép. à int. Gauvreau) 14970.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (rép. à int. Fowler) 14990.

PRINGLE, Robert A. (Cornwall et Stormont) :
L'Assomption, édifice public (sub.) 435.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2942.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3618 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4286 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4464.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, mot. pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'art. 40, 5042 ; en comité, 5385 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord, aide, en comité, 6003 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7360 et suiv., 7623 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10383 ; bill (n° 235) pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13554.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14428.
Garde-bestiaux, commission (int.) 14990.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution (sub.) 15028.

PUTTEE, Arthur W. (Winnipeg) :
Saint-André, écluses, entreprise (int.) 292.
Montréal, édifices publics (sub.) 446.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 624.
Hôtels des postes dans les villes (int.) 683.

PUTTEE, Arthur W.—*Suite.*
Terres du Pacifique, au Manitoba (int.) 684.
Immigrants, traitement (observ.) 888 ; installation (rép. à observ. Boyd) 1159.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 974 ; (int.) 1653.
Acte de conciliation, de 1900 (Bill n° 95) 1ère l., 1229 ; 2e l., 2890 ; 3371.
Budget (débat) 2222.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2551.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2594.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2635 et suiv.
Dragage : nouveau matériel (snag-boat) Manitoba (sub.) 2766 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3293.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 et suiv.; (int.) 10757.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine, 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285 ; en comité, 5747, 5775, 6086, 6161, 7057 ; 3e l. et adop., 7058.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27. S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4362.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5634 et suiv.
Postes, service exétrieur (sub.) 6209 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6473 et suiv. ; 8372.
Immigration (débat sur observ Wilson) 6780.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6856.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7375 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7545 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9377 ; bill (n° 235) en comité, 11545.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Lourier pour comité) 11165 ; 12035 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13078.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14678.

REID, John D. (Grenville-sud) :
Clinton, bureau de poste (sub.) 542.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigon) 807.
Wendover, quai (sub.) 1493 et suiv.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1506 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2720 et suiv.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3078 et suiv.
Intercolonial—aménagements à Lévis (sub.) 3836 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4167 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4241 et suiv.
Recensement (sub.) 4988 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement (débat sur amend. Tarte) 5056 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5186 ; 5680 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5214 et suiv.

REID, John D.—*Suite.*

Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5233.
Chambre des communes, service téléphonique (observ.) 5261.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5287 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5304 et suiv. ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 et suiv.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5551 et suiv.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Chenal entre Kingston et Brockville, côté canadien, sub. (int.) 6118.
Postes, service extérieur (sub.) 6129 et suiv. ; salaires (sub.) 6363.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6416 et suiv. ; 6507.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6543 et suiv.
Banques autorisées, faillites (int.) 6645.
Rapides des Galops, crausage et élargissement (sub.) 8619 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité sur projet de résolution, 11027.
Service de steamers entre le Canada et la la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11090 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11749 et suiv.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12588 et suiv.
Rapide des Galops, barrage, construction (sub.) 12863 ; 13160.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12956 ; 12999 ; 13018 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot, pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13549 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13134.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 et suiv. ; installation électrique (sub.) 14426 et suiv.
Canal des Galops, élargissement (sub.) 13160 ; 14432.
Canal Welland, éclairage électrique (sub.) 13162.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13196 et suiv.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13185.
Employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13191 et suiv.
Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13502 et suiv.
Ontario et Québec, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591 et suiv.
Télégraphe : (sons fil Marconi) ligne de la baie de Chaleau à Belle-Isle (sub.) 13599 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13601 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13618 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13640 et suiv.; amendement, 13640, rejeté par 40 contre 22, 13643.
Sabrevois, quai (sub.) 13764 et suiv.
Accise, employés, augm. d'app. (sub.) 14255 et suiv.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14266 et suiv.

REID, John D.—*Suite.*

Douanes, employés, appointements (sub.) 14273.
Intercolonial—nouveaux aménagements à Moncton (sub.) 14380 et suiv.; rails d'acier et chevilles (sub.) 14388 et suiv.; matériel roulant (sub.) 14391 et suiv.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394 et suiv.
Canal Murray, maison de M. W. H. Johnson, achat (sub.) 14437 et suiv.
Canal de Williamburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour surveillant (sub.) 14442.

RICHARDSON, Matthew Kendall (Grey-sud) :

Alexandria, édifice public (sub.) 517.
Clinton, bureau de poste (sub.) 533.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 781.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1116.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1140.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1383.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1590 et suiv.
Budget (débat) 2014.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3118 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4237 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4762.
Terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest (int.) 5005.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6683 et suiv., 6698 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6786.
Bill (n° 104), Chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7690 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8010 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10305 ; bill (n° 235) en comité, 10894 ; sur mot. pour 3e l., 12958.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11267 et suiv., 11786 et suiv.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Wingham, édifice public (sub.) 13389.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13547.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13625.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13704 et suiv.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13790 et suiv.
Télégraphe : poste de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13924.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14643.
Bill (n° 103) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14715.

RILEY, George (Victoria, C. A.) :

Bill (n° 152) chemin de fer du Pacifique Central du Sud, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 8003.

ROBINSON, Jabel (Elgin-ouest) :

Distribution postale gratuite à la campagne (int.) 289.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 389.
Parlement, sessions plus hâtives (amend. à mot. Boyd) 483.
Alexandria, édifice public (sub.) 518.
Cour de divorce (débat sur motion Charlton) 586.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 759.
Immigrants ; installation (rép. à observ. Boyd) 1164 ; pour l'Ontario (int.) 1651.
Bananes, importation (int.) 1234.
Budget (débat) 1892.
Explication de nature personnelle, article du "Citizen", d'Ottawa, 2085.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3793.
Fête du roi dans le comté d'Elgin, (observ.) 3239.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3827 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, perception des frais d'impression restés dus (int.) 4334.
M. W. McCreary, ex-député, lettre, lecture, 5548.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5708 ; 5962 et suiv. ; 6392 ; 6449 ; 6518 et suiv. ; 8425 et suiv. ; 3e l., 8589.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6065 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6650.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6696.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6858.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7251 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7813 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8002.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8221 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8325 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9488.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité) 11048 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11784 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13434.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13866 et suiv. ; 14715 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14733.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15157.

ROBINSON, James (Northumberland, N.-B.) :

Importation de bauxite (int.) 1739.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4726.

ROCHE, William (Halifax) .

Budget (débat) 1959.
Employés publics, ingérence dans les élections, (débat sur observ. et amend. Roche, Marquette) 3308.

ROCHE, William—*Suite.*

Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5370 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6772 ; agences (sub.) 6880 et suiv.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7178.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7534 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8190 et suiv.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9817.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13426.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13588 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, explication de nature personnelle, 13649.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13935.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14234.
Ligne transotlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14477.
Chemin de fer d'Inverness (ci-devant d'Inverness et de Richmond) (sub.) 14634.

ROSAMOND, Bennett (Lanark-nord) :

Bill (n° 172) constituant en corporation la "City and County Bank of Canada", 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3932.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2778 et suiv.
Edifices publics, Ottawa, éclairage (int.) 3347.
Sommes payées au "Herald" de Montréal (int.) 8572.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892, en comité, 11021.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11968 et suiv. ; sur mot. pour 3e l. (amend.) 12744.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13415.
ROSS, James Hamilton (Territoire du Yukon) :
Yukon, concession minières, baux (mot. pour doc.) 1365.

ROSS, Hon. William (Victoria, N.-E.) :

Ministère des Douanes, appointements (sub.) 330.
Parlement, sessions plus plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 478.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 588, 602.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 609 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 792.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 863.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à int. Smith) 980.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Green-Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
Provinces maritimes, touristes de distinction (observ.) 2175.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2331.
Dragueurs, réparations (sub.) 2716.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2849.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3213 et suiv.

ROSS, Hon. William—*Suite.*
Bill (n° 128) pour faire droit à W. F. Schooley (en comité) 3336.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3655 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification, en comité, 3869, 5537, 5743, 6522, 3e l., 8602.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4162 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4204 et suiv.; somme supplém., 5215 et et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5096 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5162 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5252 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5374 et suiv. ; 8121 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, (en comité) 5623 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5853.
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6079.
Postes, service extérieur (sub.) 6146.
Goélette "Markland", saisie (sur observ. Kaulback) 6197.
Capitaines et seconds de navire (en comité sur résol.) 6760.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6790 ; agences (sub.) 6905 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7109 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7198.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, de semence, en comité, 7439.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7825 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7888.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8179 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8543 et suiv.; aménagements à Saint-Jean (sub.) 14370.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9847.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12757 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13965.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14112.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14507.

ROCHE, William J. (Marquette) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 216 et suiv.
M. le juge Myers, nomination (int.) 289.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 409.
Terres scolaires, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, ventes (mot. pour doc.) 724.
Terres fédérales, ventes (int.) 837, 1926.
Grain, peseurs automatiques, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (débat sur mot. Stewart pour doc.) 872.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1154.

ROCHE, William J.—*Suite.*
M. John Watson, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (int.) 1232.
M. S. Jonasson (int.) 1234.
Budget (débat) 1944.
Employés publics, ingérence dans les élections (observ. et amend) débat, 3251.
Emplois publics, députés ou sénateurs nommés (int.) 3763 ; (mot. pour doc.) 3942 ; 9847.
Machines agricoles, détaxe (int.) 3939.
Ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4037 et suiv.
Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan, achat de terres (int.) 2385 ; (mot. pour doc.) 4519.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4771.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5167 ; 5284.
M. Martin Jérôme, député à la législature (int.) 5504.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8079 et suiv.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (int.) 8572.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid pour comité sur projet de résolution (débat) 9989 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12963 ; 12990 ; amendement, rejeté, 12965 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13550.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12006 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12729.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houilleurs (int.) 12470.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12575 ; autonomie (débat sur observ. Borden) 14191 et suiv.

RODDICK, Thomas G. (Saint-Antoine, Montréal.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 853.
Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan (int.) 2385.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (mot. pour doc.) 2417.

ROSS, William (Ontario-sud) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 487.
Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario, 1ère l., 724 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.
Immigration, statistique (int.) 1064.
Budget (débat) 2106.
Bill (n° 51) Banque canadienne du Nord-Ouest (en comité) 2852.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3541.
Fermes expérimentales (sub.) 4710 ; 4718.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5535 ; 5966 et suiv. ; 6525 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5620 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6670 ; 7447.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6859.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7844 et suiv.

ROSS, William—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10191.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11022.
Oshawa, édific public (sub.) 13378.
Intercolonial, commande de rails à la Compagnie Clergue (int.) 13953.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14607.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14721 et suiv.

RUSSELL, Benjamin (Hants) :
Bill (n° 53) concernant la faillite (débat sur mot. pour 2e l.) 2464.
Bill (n° 21), loi des chemins de fer, modification (en comité) 2682.
Bill (n° 191) constituant en corporation la Home Bank of Canada, 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285.
Bill (n° 202) constituant en corporation la "Church Missionary Society of Canada", 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 7058.
Bill (n° 199), Maison de réforme du Bon-Pasteur, de Saint-Jean, N.-B., en comité, 5010 et suiv.
Bill (n° 73), Compagnie de Force d'Ontario et de Québec, en comité, 5040.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (mot.) 5129.
Bill (n° 212) constituant en corporation la Banque Alliance du Canada, 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 7695 ; 3e l. et adop., 7703.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport, sur motion Monk pour impression des documents, 8156.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8494 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9163-9176.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9688.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (int.) 10504.

SCHELL, Jacob T. (Glengarry) :
Alexandria, édifice public (sub.) 499 :
Bowmanville, édifice public (sub.) 524.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1573 et suiv.
Budget (débat) 2095.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantonniers (int.) 2381.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4558.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4923.
Explication de nature personnelle, commande de W. D. Scott à la maison McPherson et Schell, 5603.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7542 et suiv.
Manifestation des Ecossais à Alexandria, invitation à lord Dundonald (observ.) 10803; faux message téléphonique à lord Dundonald (observ.) 11011.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13188 et suiv.
Canal de Williamsburg, nomination de M. Stewart comme surintendant (explication de nature personnelle) 14901.

SCOTT, Walter (Assiniboïa-ouest) :
Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 115 ; 2e l., 893 ; retiré, 7421.
Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson, 1ère l., 605 ; 2e l., 874 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 34) chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix (2e l.) 647.
Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest, 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; en comité, 2851 ; 3e l. et adop., 2853.
Bill (n° 69) constituant en comporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest, 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana, 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 3712.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 840.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 902.
Bill (n° 79) constituant en corporation la Banque de Winnipeg, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.
Subventions aux chemins de fer (int.) 1234 ; 1738 ; 1739 ; 2172 ; 3933.
Commerce de bois, coalition (int.) 1636 ; commission d'enquête (int.) 6375.
Frank, désastre (int.) 2170.
Bill (n° 137) vente et inspection des tissus, 1ère l., 2171 ; 2e l., 3408.
Subventions aux chemins de fer—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 2386 ; subventions en terres (int.) 2671 ; 5000.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (observ.) débat, 2504 ; 2545.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3165 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3274.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4457.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4544 ; 5284.
Pension de M. L. W. Herchmer (int.) 5505.
Tarif de faveur anglais (int.) 5505.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance sur la vie " The Century ", en comité, 5546; 5774; 6410.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etç. (sub.) 5567 et suiv.
Bill (n° 214) pour faire droit à Florence Lee Gray, 1ère l., 5772 ; 2e l., 6192 ; en comité et 3e l., 6609.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5978 et suiv. ; 6532 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5981 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, en comité, 6061.
Postes, service extérieur (sub.) 6136 ; 6252.
Capitaines et seconds de navire (en comité sur résol.) 6760.
Immigration, agences (sub.) 6885 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6993 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6993 et suiv.

SCOTT, Walter—*Suite.*

Observatoire astronomique (sub. 7003 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7070.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7579 et suiv.
Bill (n° 232) Actes des grains du Manitoba, sur 2e l., 8231.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservateur à Toronto, paiements (int.) 8352.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10437.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, sur paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10767.
Publications hebdomadaires (int.) 11689.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (observ) 12079.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes d'hypothèque, dépôt (int.) 13289.
Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 14141 et suiv. ; 14582.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (débat sur observations Borden) 14202 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14512 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions de 1899, motion pour bill afin de modifier, 14574, retirée, 14575.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14801.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille(sub.) 14808.
Brochure politique (explication de nature personnelle) 14885.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158.

SHERRITT, John (Middlesex-nord) :

Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 400.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 806.
Transport des malles à Parkhill (int.) 1652.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3494 et suiv.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3509 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4402 et suiv.
Intercolonial, améliorations à Pictou (sub.) 8560.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13514.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14022 et suiv.

SIFTON, Hon. Clifford (Brandon) :

Intérieur (rapp.) 91.
Affaires des Indiens (rapp.) 91 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7474.
Juges des cours de comté (rép. à int. Lennox) 5131.
Prêts aux Doukhobortses (rép. à int. Wilson) 5778.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du nord (en comité) 5797 et suiv., 5989 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5979.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6166.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*

Yukon—concessions Treadgold, taxes de représentation (rép. à int. Bell) 6193 ; (rép. à int. Borden) 6638, 7015.
Immigration, frais (rép. à int. Wilson) 6479; agences (sub.) 6870.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6567.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6537, 6617, 6618, et les provinces maritimes, 6618; Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, 6562, 6632 ; Cap-Crocker et Gibson, chefs, appointements, 6620 ; Saint-Régis, agent, appointements, 6620 ; prison, construction, 6625 ; traité Robinson, rentes, paiement, 6620 ; réserves, arpentage, 6620 ; fonds des terres, administration, 6625 ; dépenses légales et générales, 6626 ; médecins et médicaments, 6631 ; Indiens en général, 6636.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6816 (sub.) 6827 ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7060.
Arpentage (sub.) 6969.
Terres fédérales (sub.) 6976 ; agents (sub.) 6976 ; arpentages (sub.) 7153.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6976.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6985.
Asile militaire, pensions (sub.) 6999.
Banff, Territoires du Nord-Ouest, sources thermales, chemins, ponts, etc., construction et entretien (sub.) 7000 ; somme supplémentaire pour l'édifice du musée (sub.) 7140.
Yoho, parc, chemins, routes cavalières, etc., construction (sub.) 7001.
Travaux astronomiques (sub.) 7002.
Observatoire astronomique (sub.) 7003.
Frais de justice (sub.) 7006.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009-7010, secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010, aliénés, entretien (sub.) 7010.
Bureau d'essai à Vancouver, entretien (sub.) 7010.
Cartes du Dominion et des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7011.
Territoire du Yukon, gouvernement (sub.) 7013.
Commission géologique (sub.) 7027 ; rapport et compilation des études, plans, cartes, et utilisation des carnets d'arpenteurs, appointements (sub.) 7038.
Commission des études relatives à la ligne-frontière internationale, traitement d'un géologue y attaché, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904 (sub.) 7037.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 7100 ; 7160 ; autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105 ; 7516.
Indiens, Mississaga, réclamation (rép. à int. McColl) 7107.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7135.
Rivière Bow, pont, à Canmore, T.N.-O., frais de protection par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7139.
Casca Trading and Transportation Company, balance de compte pour secours aux mineurs (sub.) 7140.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Chemin à partir de Feulon-nord, Manitoba (sub.) 7141.
Commission de la frontire de l'Alaska, dépenses s'y rattachant (sub.) 7145.
Middleton, Thomas W., assistant-comptable au bureau du commissaire de l'or à Dawson, pour compenser découvert (sub.) 7145.
Yukon—territoire, remboursement au conseil de ses dépenses relativement à Eldorado Gusher (sub.) 7163 ; 7495.
Compagnie des terres de la Saskatchewan (rép. à mot. Lennox pour doc.) 7325.
Canada Foundry Company, grève des employés (rép. à int. Smith) 7423.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7490.
Chemins et ponts, sentiers (trails) frais de transport (sub.) 6021 ; dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7503 ; hôpital Sainte-Marie (sub.) 7411.
Bill (n° 232) tendant à modifier de nouveau l'Acte des grains du Manitoba, de 1900, 1ère l., 7514 ; 2e l., 8225 ; en comité, 9613 ; 3e l., et adop., 9614.
Yukon—commission Treadgold, choix des commissaires (rép. à int. Borden) 7518.
Indiens, réserve de Duceis (ré. à int. Bennett) 8151.
Congrès international de géologie, réunion au Canada en 1906 (rép. à int. Carscallen) 8352.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (rép. à int. Roche, Marquette) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8869-8892.
Bill (n° 66) représentation, remaniement (sur mot. pour 3e l.) 12695.
Terres fédérales, motion pour bill modifiant loi concernant les terres fédérales (retirée) 13721.

SMITH, Ernest D. (Wentworth-sud) :
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2553.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (mot. pour 2e l.,) 2887, 3943.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (int.) 3344 ; mot. pour doc., 3841-42.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3678 et suiv., 3847 et suiv., 3988 et suiv. ; 5742 ; 6421.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie (int.) 3937.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4066 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies(mot. pour 2e l.) 4402 et suiv.
Milice—officiers des corps permanents (int.) 4601, 6645.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4940.
Quarantaine (sub.) 5204.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5618 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5665.
Bill (n° 208) modifiant loi des postes, en comité, 6055 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6098.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6986.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6986.

SMITH, Ernest D.—*Suite.*
Observatoire astronomique (sub.) 7004.
Recensement (sub.) 7303 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7586 et suiv.
Visiteurs au Canada (observ.) 7713.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7801.
Service océanique (débat sur observations Hughes) 7819 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volailles, graines et fruits (sub.) 7840 et suiv.

SMITH, Ralph (Vancouver)
Bill (n° 77) pouvoyant à la sûreté des employés de chemins de fer, 1ère l., 894 ; 2e l., 2467 ; retiré, 7421.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers(observ.) 970.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2598.
Canada Foundry Company, grève des employés (int.) 7423.

SPROULE, Thomas S. (Grey-est) :
Lieut.-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 123.
Affaires des Indiens (sub.) 286 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7475 et suiv.
M. W. W. Fitzgerald, homestead et préemption (mot. pour doc.) 293.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 325.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appointements et dépenses casuelles (sub.) 339 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 356 et suiv.
Musée national Victoria (sub.) 372.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 382.
Défense de l'empire, discours de lord Rosebery (int.) 418.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 423 et suiv.
Grosse Isle, quarantaine (sub.) 432 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Alexandria, édifice public (sub.) 506.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 576 et suiv.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (mot. pour doc.) 602.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 660.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 667.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 680 (débat sur mot. Maclean) 1243.
Bill (n° 36) chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, 2e l. et mot. Marcil pour renvoi à six mois, 681.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 697 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 761.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 865.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 887.
Tonnage, droits, abolition (int.) 896.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, 1900 (2e l.) 914.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1006.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Commission de refonte des statuts (int.) 1058.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1322 et suiv.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1356.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Monk) 1394.
Bowmanville, brise-lames (sub.) 1397.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404 et suiv.
Goderich, port (sub.) 1413.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1518 et suiv.
Southampton, port (sub.) 1477.
Wendover, quai (sub.) 1497 et suiv.
Tarif allemand, correspondance (observ.) 1512.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1563.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1578 et suiv.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1645.
Napanee, bureau de poste (int.) 1652.
Bill (n° 117) chemin de fer de la Baie-d'Hudson et de l'ouest, 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.
Budget (débat) 1802.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1872 et suiv.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 2324.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2341.
Murray-Bal, quai (sub.) 2350.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2361.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Canal de la Vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc) 2411 et suiv.
Représentation dans la Chambre des communes, correspondance entre législature et gouvernement (mot. pour doc.) 2417.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2423.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2431.
Chemin de fer "Nepigon Iron Range", requête pour charte (rép. à mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Edifices du parlement, pelouse, entretien (observ.) 2479 ; 2501.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2581.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2644.
Dragueurs, réparations (sub.) 2715.
Yukon—lignes télégraphiques (sub.) 3100.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3133.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (int.) 3331.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3352 et suiv.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3362.
Juges, frais de voyage, Colombie-Anglaise (sub.) 3522.
Cour de l'Echiquier, M. Duncan Clarke, app. (sub.) 3528 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsustance (sub.), 3534, 3538.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Transports, commission (débat sur observ. Borden) Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3638 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3685 et suiv., 3850 et suiv., 3971 et suiv., 4021 et suiv., 4137 et suiv., 5709, 5759 et suiv., 6311 et suiv., 6382, 6412, 6491, 8431; 3e l., 8596.
Bill (n° 134) Compagnie de force motrice d'Erié-Ontario, en comité, 3709.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3845.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3907 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3915.
Douanes : ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4037 et suiv.; journaux, livres, timbres, etc. 4108 et suiv.
Peaux, inspection (communic.) 4113.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5079 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5180 et suiv., 5678 et suiv.; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5692 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5226 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5257 et suiv.
Bill (n° 131) Cie de télég. Marconi (en comité) 5270.
Chambre des communes (sub.) 5447 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5475 ; appointements (sub.) 6274.
Pêche, permis aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491 et suiv.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5579 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément d'appointements (sub.) 5594 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5609 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5661 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5787 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5870.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5909.
Bill (n° 218) subsides (en comité) 6378 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6538 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6604, 6609.
Transports, politique du gouvt (int.) 6637.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence, en comité, 6693 et suiv., 7430 et suiv.
Bateaux à vapeur, inspection (en comité sur résol.) 6757.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6806.
Ajournement, procédure (observ.) débat, 6843.
Immigration, agences (sub.) 6870 et suiv.; somme additionnelle, achat de tentes (sub.) 7055.
Arpentage (sub.) 6970 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6991 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*

Arboriculture, T.N.-O. (sub.) 6991 et suiv.
Justice, frais (sub.) 7006 et suiv.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7018 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7034 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7263.
Recensement (sub.) 7270 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7334.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7491 et suiv.; Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboudsement (sub.) 7494 et suiv.; chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7503 et suiv.; hôpital Sainte-Marie (sub.) 7512 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7529 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie, 7565 et suiv. ; 7624 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada (en comité) 7698 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (en comité) 7709 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7716 et suiv. ; 11018.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7831.
Agriculture, service frigorifique, bétail, laiterie, graines et fruits (sub.) 7868 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-TroncPacifique, 3e l., 8293 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8438.
Conférence internationale, débats, publication (int.) 8468.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8476 et suiv.
Intercolonial, améliorations à Pictou (sub.) 8560.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8643 et suiv.
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (int.) 8735.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8996 ; bill (n° 235) (débat sur mot. Laurier pour 1ère l.) 7960 ; en comité, 10691 ; 10903 ; 11571 ; 11653 ; sur mot. pour 3e l., 12913 ; 13031 ; débat sur mot. Talbot pour renvoi de pétitions au comité des privilèges et élections, 13539 et suiv.
Marine allemande, recrutement du Canada (int.) 8968.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9691.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10244.
Kingston, pénitencier, fourniture des épiceries et provisions (int.) 10364.
Bestiaux, l'anthrax, maladie fatale (int.) 10367.
Bill d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (sur mot. Morrison pour que pétition soit lue et reçue) 10756.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, sur paroles de M. Scott, député, et sur articles du Star et du Globe de Toronto, 10770 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11051 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11065.
Bill (n° 238) primes sur fer et acier, en comité, 11067 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11079.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (en comité) 11098 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11210; 11225 et suiv. ; 11379 et suiv. ; 11753 ; 11855 ; 11888 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12695.
Yukon—Concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11337 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11680 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (sur observ. Taylor) 11815 et suiv.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11824.
Félicitations au premier ministre, 11948.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Service civil, acte, modification (en comité sur projet de résol.) 12622 et suiv.
Intercolonial—améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081 et suiv. ; à Halifax, 13083 et suiv. ; crédit général, 13137 et suiv.
Sorel, quai, en eau profonde (sub.) 13116.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148 et suiv.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13579 et suiv.
Ports et rivières en général (sub.) 13580.
Halage, sentier, de la rivière à la Paix à la rivière Pelley (sub.) 13597.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13639 et suiv.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722 et suiv.
Caplan, brise-lames (sub.) 13727.
Kamouraska, jetée (sub.) 13736.
Sept-Iles, quai (sub.) 13761 et suiv.
Fumigation, stations de (sub.) 13782 et suiv.
Archives (sub.) 13783.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 13786.
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 12820 et suiv.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13913 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13924.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13944 et suiv.
Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949 et suiv.
Recensement, cot, sur observ. et amendement Blain (sub.) 14005 et suiv.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14047.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054 et suiv.
Terres fédérales, service extérieur, appointements (pour comité sur projet de résolution) 14077 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14061 et suiv.
Indiens, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 et suiv.; vêtements (sub.) 14067.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (observ. sur motion Douglas) 14074 et suiv., 14332.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14099 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 14234.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (amend. du Sénat) 14132 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14239 et suiv.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14323 et suiv.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World" de Toronto (rép. à int. Sproule) 14342.
Bétail, embargo (int.) 14343.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14350.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14470.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14517 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14540.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14550.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14552.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par " l'Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14564.
Terres fédérales, protection des terres boisées, et arboriculture (sub.) 14566 et suiv.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14584 et suiv.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14603 et suiv.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14606 et suiv.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14637 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14662 et suiv.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive nord (sub.) 14696 et suiv.
Alaska, frontière, jugement de la commission d'arbitrage, signatures (int.) 14702.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14765 et suiv.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14811.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 4) 14816 ; article 8) 14822.

STEPHENS, George (Kent, O.) :
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 863.
Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et lac Erié, 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4752.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4248 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4920 et suiv. ; 6397.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8339 et suiv.

STEPHENS, George—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10227.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11272 ; 11837.

STEWART, Duncan Alexander (Lisgar) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 479.
Peseurs de grain automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (mot. pour doc.) 869 ; 902.
Bill (n° 124) chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3885 ; 3e l., 3885.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4348.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson (mot. pour comité) 6188.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10500.

SUTHERLAND, Hon. James (Oxford-nord) :
Travaux publics, rapport du ministère, 5.
Bureau de poste de Valleyfield (rép. à int. Monk) 100 (rép. à observ. Monk) 7320.
Distribution postale gratuite à la campagne (rép. à int. Robinson) 289.
Saint-André, écluses, entreprise (rép. à int. Puttee) 292 ; quai, réparations (sub.) 6093.
Harrison, M., inspecteur des pêcheries (rép. à int. Wilmot) 293.
Travaux publics, ministère : appointements et dépenses casuelles (sub.) 347.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 347.
Hôtel des monnaies, succursale, Ottawa (sub.) 350 ; construction (rép. à int. Carscallen) 11222.
Musée national Victoria (sub.) 371.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 418.
Labrador (Ile) poste de quarantaine (sub.) 419.
Richibouctou, édifice public (sub.) 419 ; quai du nord (sub.) 1212.
Saint-Jean, N.-B., dépôt d'immigrants (sub.) 420 ; 13305 ; établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 ; 497 ; 13307 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13308.
Edifices publics fédéraux (sub.) 429 ; dans les provinces maritimes (sub.) 429 ; dans Ontario (sub.) 651 ; dans les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 983.
Grosse Isle, quarantaine (sub.) 431 et suiv.
L'Assomption, bureau de poste (sub.) 434 ; (int. Monk) 3342-43.
Lévis, édifice public (sub.) 438 ; 13318.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 et suiv. ; 13324 ; édifices publics (sub.) 444 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 ; hôtel des postes (sub.) 13333.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447 et suiv.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 451 et suiv. ; dragage (sub.) 6104.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Bowmanville, édifice public (sub.) 519 ; brise-lames (sub.) 1396.
Clinton, bureau de poste (sub.) 530.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (rép. à mot. Sproule pour doc.) 603.
Fort-William, édifice public (sub.) 651

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Guelph, édifice public (sub.) 653 ; dépôt d'armes (sub.) 13349.
Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 654 ;; 6039.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 656.
Rideau Hall, égouttage (sub.) 663 ; divers (sub.) 1019 ; chauffage et éclairage (sub.) 1033.
Toronto, douane, réparations (sub.) 664 ; édifices publics (sub.) 666 ; 980 ; hôtel des postes (sub.) 981 ; 6039 ; 6120 ; bureau du sous-receveur (sub.) 6039 ; (sub.) 666.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 666.
Capitaines de phares flottants (rép. à int. Gauvreau) 682.
Woodstock, N.-B., bureau de poste (rép. à int. Hale) 689.
Eclairage de la Chambre (rép. à int. Clarke) 837.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 881.
Territoires du Nord-Ouest, palais de Justice (sub.) 983 ; ponts (sub.) 2796.
Macleod, palais de justice (sub.) 983.
La Biche, palais de Justice (sub. 984.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 985.
Edifices publics en général (sub.) 986 ; dépôts d'armes (sub.) 990 ; loyer (sub.) 1015, 13402 ; ameublement (sub.) 1033.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 988.
Fermes expérimentales (sub.) 998.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999, 1004 ; chauffage (sub.) 1035 ; préposés aux ascenseurs (sub.) 1039 ; éclairage au gaz et à l'électricité (sub.) 1040 ; service, téléphonique, 1041 ; terrains (sub.) 1043 ; ponts (sub.) 2795 ; éclairage (rép. à int. Rosamond) 1043.
Parc de Major's Hill (sub.) 1043.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (app.) 1044 ; loyers, chauffage, etc. (sub.) 1093 ; eau (sub.) 1096.
M. L. J. Latour et "Le Canada" (rép. à int. Léonard) 1062.
Fonctionnaires du ministère des Travaux publics (rép. à int. Léonard) 1086.
Edifices publics du Canada, éclairage (sub.) 1095 ; combustible, contrat pour fourniture (rép. à int. Clarke) 5501.
Edifices publics fédéraux, force électrique et autres pour ascenseurs, oblitérateurs, etc. (sub.) 1096.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1096.
Arisaig, jetée, réparations (sub.) 1100.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 1101.
Big Pond, quai, (sub.) 1102.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1103.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1107.
Church-Point, brise-lames, réparations (sub.) 1108.
Cow-Bay, brise-lames, réparations (sub.) 1108.
Digby, quai, réparations (sub.) 1113.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1113.
Economy, quai, prolongement (sub.) 1117.
Fort-Lawrence, jetée-débarcadère (sub.) 1117.
Friar's Head, N.-E., havre des bateaux (sub.) 1118.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118.
Grande-Rivière, entrée du port, améliorations (sub.) 1125 ; quai, 13734.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Grand-Narrows, quai, réparations (sub.) 1125.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1125.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Hawk Point Inlet, chenal pour bateaux (sub.) 1133.
Anse au Hareng, brise-lames (sub.) 1133.
Ile Janvrin, quai (sub.) 1134.
Judique, brise-lames, réparations, etc. (sub.) 1134.
Kingsport, jetée, reconstruction (sub.) 1134.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Lingan, plage, protection (sub.) 1137.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1138.
Margaree, N.-E., améliorations (sub.) 1166.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1166.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
New-Campbellton, quai de ballast (sub.) 1175.
New-Harbour, brise-lames, réparations ; talus, protection (sub.) 1176.
Ogden's Pond, passe, protection (sub.) 1178.
Petit de Grat, protection, dragage (sub.) 1179.
Poirierville, quai (sub.) 1179.
Port-George, brise-lames (sub,.) 1179.
Port-Hastings, quai (sub.) 1179.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179.
Sandy-Cove, brise-lames (sub.) 1182.
Short-Beach, brise-lames (sub.) 1182.
Ingonish-sud, quai (sub.) 1182.
Havre de Trois-Brasses, grève, protection (sub.) 1182.
Tiverton, brise-lames (sub.) 1183.
Washabuck Centre, quai (sub.) 1186.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Jetée de Belfast, dragage (sub.) 1186.
Cascumpec, havre ; grève, ouverture (sub.) 1187.
Cove-Head Harbour, entrée du chenal, améliorations (sub.) 1188.
Bois créosoté, pour jetées et brise-lames (sub.) 1189.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Jetée de la rive Higgins, réfection et réparations (sub.) 1193.
Montague (en bas), quai Aitken (sub.) 1193.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1193 ; port, améliorations, rivière Clinton et rivière des Français, entrée (sub.) 13493.
Ile du Prince-Edouard, jetées et brise-lames, réparations (sub.) 1194.
Souris, Pointe de Knlght, pour renforcer brise-lames (sub.) 1196.
Tignish, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 1196.
Anderson's Hollow, N.B., quai, amélior. et répar. (sub.) 1197.
Baie-du-Vin, quai, reconstruction (sub.) 1198.
Campbellton, quai, prolongement (sub.) 1198 ; 13269 ; 13500 ; édifice public (sub.) 13302.
Caraquette, quai (sub.) 1207.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames (sub.) 1211.
Lord's Cove (Ile au Cerf) quai, 1211.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, et. (sub.) 1212 ; 6093.
Rivière Saint-Jean, brise-lames de la Pointe-du-Nègre (sub.) 1216 ; jetée de protection au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1218.
Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma) (sub.) 1219.
Amherstburg, dragage (sub.) 1220.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (rép. à int. Davis) 1233.
Rivière Assiniboine et rivière Rouge, navigation (rép. à int. Boyd) 1339.
Blind-River, quai (rép. à int. Birkett) 1340.
Bronte, port (sub.) 1398 ; 13507.
Burk's Falls, quai (sub.) 1403.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1403.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404.
Baie Georgienne, Coude-du-Diable, chenal (sub.) 1409.
Goderich, port (sub.) 1410.
Ports, rivières et ponts en général : Provinces maritimes (sub.) 1220 ; Ontario (sub.) 1415 ; Manitoba (sub.) 1498 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1501 ; Québec (sub.) 2317.
Lac Témiscamingue, quais (sub.) 1422 ; améliorations (sub.) 2322.
Midland, port, dragage (sub.) 1422.
Oakville, jetée (sub.) 1423.
Orillia, nouveau quai (sub.) 1423.
Owen-Sound, port (sub.) 1423 (rép. à int. Thomson) 5500.
Pickering, port (sub.) 1424.
Point-Edward, dragage (sub.) 1424 ; 13520.
Port-Elgin, dragage, débarcadère (sub.) 1473.
Port-Hope, jetée, dragage (sub.) 1474.
Rivière au Puces, pilotis (sub.) 1474.
Rivière Ottawa, travaux à Petewawa (sub.) 1474 ; 13523 ; examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13614.
Saint-Laurent, chenal, dragage (sub.) 1476 ; fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 ; (sub.) 3329 ; chenal (sub.) 3419 ; près Ile Wolfe (sub.) 13523.
Port-Rondeau, jetées, dragage (sub.) 1476.
Southampton, port (sub.) 1477.
Sturgeon Falls, quai (sub.) 1481.
Thornbury, port (sub.) 1482.
Toronto, port (sub.) 1482.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1483.
Wendover, quai (sub.) 1484.
Baie Saint-George, port du Goéland, quai (sub.) 1499.
Hnausa, quai (sub.) 1499.
Lac Dauphin, décharge (sub.) 1499.
Lac Manitoba, décharge (sub.) 1500.
Lac Francis, Man., décharge (sub.) 1500.
Selkirk, Man., quai (sub.) 1501.
Gimli, lac Winnipeg, quai (sub.) 1501.
Rivière White-Mud, dragage (sub.) 1501.
Lac Henderson, décharge (sub.) 1502.
Lac Kennedy, décharge (sub.) 1502.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1502.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566.
Ile-aux-Grues, quai (sub.) 1567.
Pointe-au-Père, débarcadère (sub.) 1567.
Grande-Vallée, jetée, 1568 et suiv.
Amherst, N.-E., bureau de poste (rép. à int. Bell) 1648.
Napanee, bureau de poste (rép. à int. Sproule) 1652.
Dragueurs, coût (rép. à int. Blain) 1924.
Navigation fluviale au Manitoba (rép. à int. LaRivière) 1928.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Digby, port, améliorations (rép. à int. Fowler) 2172.
Edifices du parlement, négligence dans l'entretien des terrains avoisinants (rép. à observ. Taylor) 2174.
Québec : Port, entrefilet du "Soleil", (rép. à int. Casgrain) 2313.
Ile aux Coudres, quai (sub.) 2318.
Lanc Saint-Jean, quai (sub.) 2319 ; dragage (sub.) 13736.
Laprairie, jetées, brise-lames, travaux de protection (sub.) 2324 ; 13737.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 et suiv.; dragage (sub.) 13750.
Ile d'Alma, enlèvement de rochers (sub.) 2333.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2341.
Maria, jetée (sub.) 2342.
Murray-Bay, quai (sub.) 2343.
Newport, brise-lames (sub.) 2354 ; 13739.
Rivière Nicolet, dragage (sub.) 2354.
Pointe-aux-Esquimaux, quai, caisson de tête (sub.) 2354.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Rivière-aux-Renards, brise-lames, jetée (sub.) 2356.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 2357.
Rivière-du-Loup, quai (sub.) 2358 ; port (sub.) 13754.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond, 2359.
Rivière Saint-Maurice, dragage (sub.) 2363 ; 6103 ; 13747 ; barrage aux Grandes Piles (sub.) 13771.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364.
Saint-Alexis, baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 2367.
Saint-André de Kamouraska, chaussée en terre, réparations (sub.) 2368 ; 13734.
Saint-François, jetée, sud de l'Ile d'Orléans (sub.) 2368.
Saint-Irénée, caisson de tête et réparations (sub.) 2369.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) quai (sub.) 2369.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 ; 3495 ; 6120 ; 13107 ; correspondance (rép. à mot. Pope pour doc.) 2381.
Trois-Rivières, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2375.
Valleyfield, dragage (sub.) 2377.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Bureau des traducteurs des Débats (rép. à int. Clarke) 2391 (rép. à int. Blain) 3936.
Trafic, encombrement sur chemins de fer, (débat sur observ. Scott) 2574.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2659.
Dragueurs ; réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2701 et suiv. ; au Manitoba (sub.) 2757 ; capacité (rép. à int. Thomson) 5500.
Drague hydraulique, provinces maritimes (sub.) 2758 et suiv.
Dragage ; nouveau matériel, Ontario et Québec (sub.) 2764 ; Manitoba (snag-boat) (sub.) 2766 ; nouveau matériel en général (sub.) 2767 ; Ontario et Québec (sub.) 2768.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 ; en général (sub.) 2785.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins : provinces maritimes (sub.) 2796 ; 3093 ; Belle-Ile (sub.) 2807 ; 3093 ; Iles de la Madeleine (sub.) 2810 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent (sub.) 3092 ; golfe Saint-Laurent (sub.) 3093 ; Colombie Anglaise (sub.) 3097 ; Yukon (sub.) 3097 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 3096.
Godbout, chaussées (sub.) 2807.
Levés hydrographiques et inspections (sub.) 2811.
Etudes et inspections (sub.) 2816.
Galerie nationale des beaux-arts (sub.) 2821.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822.
Employés surnuméraires, appoint. (sub.) 2850.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (rép. à mot. Grant pour doc.) 2862.
Annandale, I.P.-E., jetée (rép. à int. Hackett) 3025.
Capitaine W. S. Larkin, plainte (rép. à int. Hackett) 3026.
Travaux publics (sub.) 3029.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077.
Rivière Gatineau, estacades Gilmour, usage (sub.) 3080.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081.
Ile du Prince-Edouard et continent, lignes télégraphiques (sub.) 3092.
Summerside, I.P.-E., brise-lames (rép. à int. Lefurgey) 3347.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (sur mot. pour 2e l.) 3407.
Québec (ville) améliorations au port (sub.) 3453 et suiv. ; nouveau quai, contrat pour construction (rép. à int. Casgrain) 4116.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459 ; 13521.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 (rép. à int. Puttee) 10757 (rép. à int. McCreary) 14578.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3488 ; 13163 ; 13164 ; brise-lames sud-est (sub.) 13289.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 4504.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (rép. à int. Lefurgey) 3517.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3525.
Immigrants, examen médical (rép. à int. Casgrain) 3663 ; arrivés à Québec (rép. à int. Wilson) 5500.
M. Camille Desjardins, nomination (rép. à int. Bureau) 3664.
Canal Welland, force motrice, "Hamilton Electric Light Company" (rép. à int. Lancaster) 3939.
"Imperial Buidding", Ottawa, loyer (rép. à int. Ingram) 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification et refonte (en comité) 4033 et suiv.
Bill (n° 193) modifiant la loi des travaux publics, 1ère l., 4114 ; 2e l. et comité, 4376.
Observatoire magnétique, service météorologique, levés hydrographiques (sub.) 4271.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4302 et suiv.
Chambre, ventilation (rép. à observ. Taylor) 4518.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4615.
Woodstock, bureau de poste (rép. à mot. Borden pour doc.) 4723.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4749.
Archives dans édifices du parlement, protection (rép. à int. Holmes) 4838.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5304 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5330 et suiv. ; 5413 et suiv.
Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale, présentation en l'absence de M. Mulock, 1ère l., 5420.
Rivière-aux-Roseaux, réserve (rép. à int. LaRivière) 5502.
Emerson, embranchement, service des malles (rép. à int. LaRivière) 5503.
Saint-Boniface, bureau des mandats-poste (rép. à int. LaRivière) 5504.
M. Martin Jérôme, député à la législature (rép. à int. Roche) 5504.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier" (rép. à int. Thomson, Grey) 5778.
Toronto, travaux publics, employés (rép. à int. Clarke) 5779.
Toronto, Ile de, dommages (rép. à int. Clarke) 5780.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5947.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (rép. à int. Taylor) 5960.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020.
Yukon—Sentiers (trails), chemins et ponts, frais de transport (sub.) 6021.
Arichat, édifice public (sub.) 6023.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Middleton, salle d'armes (sub.) 6037.
Marysville, édifice public (sub.) 6038.
Montmagny, édifice public (sub.) 6038, 13332.
Deseronto, édifice public (sub.) 6038.
Ottawa, édifices publics, éclairage électrique (sub.) 6039 ; gaz et lumière électrique (sub.) 6042 ; bureau de poste et de douane (sub.) 6041 ; laboratoire bactériologique (sub.) 6039.
Winnipeg, bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041.
Bill (n° 176) Cie de transport et d'entrepôt (en comité) 6084 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6084 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101.
Saint-Nicolas, jetée, 6104.
Saint-Laurent (île d'Orléans) quai (sub.) 6105.
Doucet, débarcadère, dragage (sub.) 6106.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 6106.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6106.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean), quai (sub.) 6108.
Cobourg, quai, réparations (sub.) 6108.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Baie Hardy, C.A., quai (sub.) 6116.
Québec (province), lignes télégraphiques (sub.) 6116.
Réserve indienne de Alexander, ligne téléphonique de l'agence (sub.) 6118.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Alberni et Clayoquot, ligne téléphonique (sub.) 6118.
Esquimalt, bassin de radoub, constable spéciaux (sub.) 6118.
Québec (province), ports, rivières et ponts (sub.) 6274.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 6869.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force hydraulique de la rivière Assiniboine (en comité) 7058.
Latour, M. L. J., congé (rép. à int. Blain) 7106.
Yukon—ligne télégraphique (rép. à observ. Morrison) 7220.
Beauharnois, représntation , indépendance du parlemnt (débat sur observ. Monk) 7320.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (mot. pour renvoi au comité) 8047.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8049 et suiv.
Steamer "Quadra", mess des officiers (rép. à int. Taylor) 10082.
Rivière Richelieu, crue des aux (rép. à int. Monk) 10763.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10778 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11231 et suiv., 11377 et suiv., 11404 ; (rép. à int. Borden pour doc.) 11686 ; en comité, 11699, 11829, 11952 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12649 et suiv.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11341 et suiv.
Ile d'Orléans, câble sous-marin (rép. à int. Talbot) 11454.
Valleyfield, bureau de poste, soumissions (rép. à int. Taylor) 11454.
Nouveau musée géologique (rép. à int. Birkett) 11455.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 11468 et suiv., 11652.
Pointe Nepean, usage (rép. à int. Fowler) 12086.
Dragueur "International" (rép. à int. Birkett) 12086.
Grande-Rivière, dragage (rép. à int. Lancaster) 12750, 13292.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12755.
Galerie nationale du Canada (rép. à int. Hughes, Vict.) 12973.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux, en comité, 13224 et suiv.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13251 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13269.
Port-Arthur et Fort-William, nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276 et suiv.
Portrait de Sa Majesté le roi Edouard VII, dans la Chambre des communes (rép. à int. Hughes, Victoria) 13291.
Transports, commission (rép. à int. Clarke) 13293.
Sydney-Mines, édifice public (sub.) 13293.
Ile Lawlor, près Halifax, quarantaine (sub.) 13296.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 13296 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13298.
Digby, édifices publics, améliorations (sub.) 13299.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Sydney, édifice public, agrandissement (sub.) 13300.
Sydney-nord, édifice public (sub.) 13300.
Charlottetown, salle d'armes, rallonge (sub.) 13300 ; édifice public, rallonge (sub.) 13301.
Antigonish, bureau de poste, travaux d'intérieur (sub.) 13299.
Moncton, édifices publics, améliorations (sub.) 13303.
Newcastle, édifices publics, améliorations (sub.) 13304.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304.
Woodstock, N.B., arsenal et parc d'artillerie (sub.) 13305 ; améliorations aux édifices publics (sub.) 13306 ; édifice public (sub.) 13375 ; dépôt d'armes (sub.) 13393.
Frédéricton, N.-B., édifices militaires, nouvelles écuries (sub.) 13307 ; quartiers du sergent-major (sub.) 13307.
Québec, ville, magasin pour ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 13319 ; magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 ; citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13319 ; 13321 ; salle d'exercices, agrandissement(sub.) 13344.
Terrebonne, édifice public (sub.) 13324.
Acton-Vale, édifice public (sub.) 13325.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 ; entrepôt de vérification (sub.) 13335.
Owen-Sound, édifice public (sub.) rép. à MM. Bennett et Thompson, 13329 ; à M. Borden, 13332.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Trois-Rivières, douane, nouvel appareil de chauffage (sub.) 13336 ; mur de soutènement (sub.) 13346.
Longueil, édifice public (sub.) 13336.
Montréal, bureau de poste (sub.) 13333 ; casernes pour milice permanente (sub.) 13343 ; nouveau bureau de poste (sub.) 13347.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13345.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13346.
Magog, édifice public (sub.) 13347.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349.
Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Toronto, remise pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 ; succursale, bureau de poste (sub.) 13379 ; salle d'armes, pavage et trottoirs (sub.) 13382.
Ottawa, édifices publics : édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353 ; Rideau Hall et terrains, réparations et améliorations (sub.) 13354 ; tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354.
Kingston, collège militaire, salle d'exercices (sub.) 13360.
Sainte-Catherine, salle d'exercices (sub.) 13373.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13373 ; port, améliorations (sub.) 13524.
Brantford, salle d'exercices (sub.) 13375.
Sainte-Marie(comté de Perth) édifice public (sub.) 13376.
Oshawa, édifice public (sub.) 13337.
Deseronto, édifice public (sub.) 13379.
Bridgeburg, édifice public (sub.) 13380.
Hamilton, édifice public (sub.) 13380.
Windsor, édifice public (sub.) 13380 ; port, barrages, creusage, etc. (sub.) 14541.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Picton, édifice public (sub.) 13380.
Toronto, magasin militaire (sub.) 13382 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13385 ; port, entrée de l'est, jetée (sub.) 13526-27.
Ottawa, édifices publics, édifice de l'ouest, nouvel asecnseur (sub.) 13382 ; nouveau hangar à charbon (sub.) 13382 ; bureau de poste et de douane (sub.) 13385 ; pavage de la rue faisant face aux édidfices du parlement (sub.) 13387.
London, magasin militaire (sub.) 13382.
Kingston, collège militaire, nouvelles écuries (sub.) 13385 ; caserne de l'artillerie de campagne (sub.) 13386.
Sarnia, édifice public (sub.) 13385.
Cobourg, améliorations (sub.) 13385.
Hawkesbury, bureau de poste (sub.) 13387.
Wingham, édifice public (sub.) 13387..
Stratford, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Winnipeg, magasin militaire de district (sub.) 13394 ; nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13395 ; logement des sous-officiers, y compris salle de garde (sub.) 13395 ; magasin militaire (sub.) 13395.
Edmonton, prison (sub.) 13397.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Moose-Jaw, édifice public (sub.) 13398.
Strathcona, cavalerie, construction d'une caserne (sub.) 13398.
Nelson, édifice public (sub.) 13399.
Rossland, édifice public (sub.) 13399 ; dépôt d'armes (sub.) 13401.
Vancouver, édifice public (sub.) 13400.
White-Horse (Yukon) bureau de poste et aménagements (sub.) 13401.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête, rapport (rép. à int. Borden) 13402 ; 13530.
Port d'Abbott, N.E. (sub.) 13409.
Rivière Abraham, quai (sub.) 13409.
Bayfield, port, réparations (sub.) 13409.
Baxter, port, brise-lames (sub.) 13411.
Anse de Benoît, débarcadère (sub.) 13411.
Grand-Havre (Port Bevis) quai (sub.) 13411.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13419.
Cow-Bay Run, brise-lames (sub.) 13447.
Chéticamp, quai (sub.) 13448.
Ile Caribou, havre de refuge (sub.) 13448.
Chigoggin, jetée (sub.) 13448.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 13448.
Donald's Head, brise-lames (sub.) 13448.
Duncan's Cove, quai, abords (sub.) 13448.
Jeddore-est, quai (sub.) 13448.
Ile du Cap de Sable, havre (sub.) 13449.
Berlin-est, brise-lames (sub.) 13449.
Frudes-Point, quai (sub.) 13449.
Cinq-Isles, quai (sub.) 13449.
Fort-Laurent, jetée de débarquement (sub.) 13450.
Freeport, jetée de débarquement (sub.) 13451.
Granite-Village, jetée d'amarrage (sub.) 13451.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13451.
Baie des Glaces, N.E., quai (sub.) 13454.
Grand-Narrows, quai (sub.) 13466.
Georgeville, quai (sub.) 13467.
Hall, port, améliorations (sub.) 13467.
Port-Indien, quai (sub.) 13467.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, travaux du port (sub.) 13467.
Iona, port (sub.) 13468.
Livington's-Cove, brise-lames (sub.) 13469.
L'Ardoise, brise-lames (sub.) 13469.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Pointe McKay, quai (sub.) 13470.
Ile McNutt, protection du rivage (sub.) 13470.
Anse Maligne, port, travaux (sub.) 13470.
Main-à-Dieu, brise-lames (sub.) 13470.
Margaretville, brise-lames (sub.) 13470.
Ketch, port, chenal (sub.) 13470.
Kingsport, quai (sub.) 13470.
Rivière-du-Milieu, digue de renvoi (sub.) 13471.
Malagawatch, chenal des barques (sub.) 13471.
Musquodoboit, port, abords du quai (sub.) 13471.
Melbourne, quai (sub.) 13471.
Necum Teuch, travaux (sub.) 13472.
North-Gut, Sainte-Anne—quai à la Pointe Morrison (sub.) 13472.
Rivière du Nord, Sainte-Anne))quai (sub.) 13472.
Noël, quai de (sub.) 13473.
Ogden's Pond, protection du rivage (sub.) 13473.
Poirierville (d'Ecousse-en-bas) quai (sub.) 13474.
Prospect, quai de (sub.) 13474.
Pleasant Bay, havre pour les barques (sub.) 13474.
Parsborough, quai d'abordage (sub.) 13474.
Pugwash, quai (sub.) 13474.
Pickett, jetée (sub.) 13474.
Pictou, phare de, protection (sub.) 13474.
Pembroke, brise-lames (sub.) 13475.
Porter, chenal (sub.) 13475.
Port-Greville, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Howe, quai (sub.) 13479.
Port-Latour, brise-lames (sub.) 13479.
Port-George, brise-lames (sub.) 13480.
Port-au-Pique, quai (sub.) 13480.
Port-Maitland, brise-lames (sub.) 13480.
Baie Scott, brise-lames (sub.) 13480.
Pointe-Swim, quai (sub.) 13481.
Skinner's Cove, chenal et travaux de protection (sub.) 13482.
Sydney, quarantaine, quai (sub.) 13482.
Summerville, quai (sub.) 13482.
Baie Spry, quai (sub.) 13483.
Tenecape, brise-lames (sub.) 13483.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Wentworth, quai (sub.) 13486.
West-Bay, quai (sub.) 13487.
Arichat-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Wedge-Point, brise-lames (sub.) 13487.
Wolfville, quai (sub.) 13487.
White's Cove, brise-lames (sub.) 13487.
Chezzetcook-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Yarmouth, port, réparations (sub.) 13488.
Beach-Point, I.P.-E., chenal (sub.) 13488.
Anse-au-Canot, brise-lames (sub.) 13488.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489.
Cove-Head, port, chenal (sub.) 13492.
Higgin's Shore, jetée (sub.) 13492.
Pointe-Lewis, jetée (sub.) 13493.
Cardigan-nord, jetée (sub.) 13493.
Pointe-Prim, quai (sub.) 13493.
Baie de Richmond, quai, près passage de Grande-Rivière (sub.) 13493.
Summerside, brise-lames (sub.) 13494.
Cap-Tourmentin, améliorations (sub.) 13498.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.
Chatham, cale pour bateau-phare (sub.) 13501.
Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13501.
Dalhousie, port (sub.) 13504.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Dipper-Harbour, brise-lames (sub.) 13504.
Cap Hopewll, quai (sub.) 13504.
Miscou, port, quai (sub.) 13504.
North-Head, Grand-Manan, brise-lames, (sub.) 13505.
Petit-Rocher, brise-lames (sub.) 13505.
Pointe-du-Chêne, brise-lames (sub.) 13505.
Richibouctou, port, jetée nord (sub.) 13505.
Armstrong, Ont., dragage (sub.) 13506.
Blind-River, quai, caisson de tête (sub.) 13506.
Baie de Barry, rivière Madawaska, quai (sub.) 13506.
Bracebridge, quai (sub.) 13507.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508.
Cumberland, quai (sub.) 13510.
Collingwood, port, améliorations (sub.) 13510.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 13510.
Grand-Bend, brise-lames (sub.) 13511.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13511.
Gore's-Landing, quai (sub.) 13515.
Kingsville, brise-lames (sub.) 13515.
Little Bear Creek, dragage (sub.) 13515.
Little Current, chenal du nord, baie Georgienne (sub.) 13516.
Leamington, quai (sub.) 13517.
Midland, port, améliorations (sub.) 13517.
Pembroke, quai (sub.) 13520.
Parry-Sound, quai (sub.) 13520.
Port-Burwell, améliorations (sub.) 13520.
Port-Stanley, dragage (sub.) 13521.
Port-Perry, dragage (sub.) 13521.
Port-Credit, lac Ontario (sub.) 13523.
Rosedale, quai (sub.) 13521.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Toronto, port, entrée de l'est, jetée de l'ouest, paiement à MM. Magann et Phin, entrepreneurs (sub.) 13527.
Victoria, port, dragage (sub.) 13527, 13578.
Wiarton, quai (sub.) 13528.
Springhill, N.-E., accident (rép. à observ. Logan) 13529.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578.
Ports et rivières en général (sub.) 13580 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13581 ; dragueur hydraulique automobile (sub.) 13584.
Colombie Anglaise, dragage, nouvel outillage (sub.) 13585 ; remorqueur (int.) 13591.
Dragueur "Manitoba", nouveau remorqueur (sub.) 13583.
Ile du Prince-Edouard, nouveau remorqueur (sub.) 13585.
Ontario et Québec, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Hull, ponts et chaussées (sub.) 13594.
Ottawa, pont Dufferin et pont des Sapeurs (sub.) 13594.
Bryson, pont (sub.) 13591.
Moisie, route postale (sub.) 13595.
Edmonton, pont sur Saskatchewan (sub.) 13596.
Halage, sentier, de la rivière de la Paix à la rivière Pelly (sub.) 13596.
Téléphone : ligne de Chatham à Tracadie, N.-B. (sub.) 13598 ; d'Edmonton à la réserve indienne d'Edmonton (sub.) 13608 ; ligne de Kamloops-Nicola (sub.) 13611 ; de l'Ile de Vancouver à Salt Spring Island (sub.) 13611.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Télégraphe : ligne de l'Ile au Cerf à Eastport, Maine (sub.) 13598 ; de la baie aux Renards à la rivière Bescie, Ile d'Anticosti (sub.) 13599 ; de la baie de Chatham à Belle-Isle (sans fil Marconi) (sub.) 13599 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (deuxième fil) (sub.) 13600 ; ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; de Bersimis à Godbout (sub.) 13606 ; de Sainte-Anne au lac Clair (sub.) 13606 ; entre Sainte-Agnès, Saint-Urbain et Petite-Rivière (sub.) 13608 ; d'Edmonton à Athabasca-Landing (sub.) 13608 ; de Victoria à Saint-André (sub.) 13609 ; de la Montagne des Bois à Willow-Bunch (sub.) 13609 ; lignes de la Colombie Anglaise, frais d'exploitation (sub.) 13644.
Arbitrages en général, frais (sub.) 13612.
Ingénieur en chef, dessinateurs et commis, appointements (sub.) 13614.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13638.
Yukon—frais d'administration (sub.) 13643.
Territoires du Nord-Ouest, ponts sur rivières Pelly et Old Man (sub.) 13643.
Anse-aux-Gascons, quai (sub.) 13721.
Anse-aux-Griffons, améliorations à l'embouchure de la rivière (sub.) 13721.
Barachois de Malbaie, brise-lames (sub.) 13721.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722.
Bois-Brulé, jetée (sub.) 13725.
Cacouna, quai (sub.) 13725.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725.
Chambord, quai (sub.) 13730.
Deschambault, quai (sub.) 13733.
Desjardins (Pontiac), quai (sub.) 13733.
Douglastown, pile (sub.) 13733.
Rivière Gatineau, protection, près du pont du C.P.R. (sub.) 13733.
Lac Nominingue, quais (sub.) 13737.
Lotbinière, quai (sub.) 13737.
Naguasha, débarcadère (sub.) 13737.
Mistook (Delisle), quai (sub.) 13738.
Mont-Louis, quai (sub.) 13738.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Notre-Dame du Portage, quai (sub.) 13741.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741, 13743.
Percé, jetée (sub.) 13745.
Pierreville, quai (sub.) 13745.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf), quai (sub.) 13745.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 13745.
Port-Daniel, quai (sub) 13745.
Repentigny, quai (sub.) 13746.
Rimouski, jetée et bassin de marée (sub.) 13746.
Rivière Jésus, dragage (sub.) 13747.
Rivière Ouelle, jetée (sub.) 13748.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751.
Sacré-Cœur, quai (sub.) 13757.
Shegawake, port (sub.) 13757.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758.
Sabrevois, quai (sub.) 13764.
Sainte-Anne du Saguenay, quai (sub.) 13767.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Sainte-Famille, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne de la Pocatière, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne de Sorel, brise-glaces (sub.) 13769.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha ! quai (sub.) 13769.
Saint-Godefroi de Nouvelle, brise-lames (sub.) 13769.
Saint-Gédéon, Iles, quai (sub.) 13770.
Saint-Fidèle, quai (sub.) 13773.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773.
Saint-Michel de Bellechasse, quai (sub.) 13774.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13774.
Yamaska, écluse, dragage (sub.) 13778.
Ewart, M., ingénieur en chef des Travaux publics, appointements (sub.) 13779.
Hunter, M. J. B., promotion (sub.) 13780.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14102 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14536.
Immigrants atteints de trachoma, etc., hôpital (sub.) 14538.
Québec (ville), nouvelle fonderie (sub.) 14540.
Springhill, N.-E., édifices publics, réparations (sub.) 14540.
Dépôts d'immigrants (sub.) 14540.
Ville-Marie, lac Témiscamingue, quai (sub.) 14541.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, wagon n° 001, possession par l'hon. M. Tarte, améliorations et aménagement par le gouvernement (rép. à int. Demers) 14576 ; subvention, 14803.
Montréal, port, hangars permanents (rép. à int. Bureau) 14576.
Dragueur "W. S. Fielding", (rép. à int. Bureau) 14577.
Steamer "Eureka", prêté ou loué à un inventeur (rép. à int. Grant) 14579 ; (rép. à observ. Tarte) 14992 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14660; 14745 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer de l'Ile Manitouline à la rive Nord (sub.) 14696 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14739 et suiv.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14815.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 8) 14823.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15039 et suiv.

SUTHERLAND, Robert Franklin (Essex-nord) :
Budget(débat) 1929.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4049 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4923 ; 6428 ; 6536.
Privilèges et élections, comité, 1er rapp., commande W. D. Scott à la maison McPherson et Schell) 5700.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9711.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10788.

TALBOT, Onésiphore Ernest (Bellechasse) :
Bill (n° 73) constituant en corporation la compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 5039 ; en comité et 3e l., 5274.
Saunders, Dr. C. E., nomination (int.) 1737.
Bill (n° 144) chemin de fer Interprovincial et de la baie James, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 145) Compagnie du pont de Québec, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2853 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.
Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 5749.
Dragueurs, réparations (sub.) 2718.
Prêts d'argent par le gouvernement au Grand Tronc (int.) 3023.
Explication de nature personnelle, entrefilet du Citizen d'Ottawa, 3237.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5322.
Ferme expérimentale, Mlle Hagar (int.) 5499.
Lettre de M. W. McCraney, ex-député (observ. sur lecture par M. J. Robinson) 5549.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9736; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12993 et suiv.
Ile d'Orléans, câble sous-marin (int.) 11454 (mot. pour doc.) 11565.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12611 et suiv.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13043 et suiv.
Montmagny, édifice public (sub.) 13333.
Chemin de fer Transcontinental national ; bill (n° 235) pétitions contre, responsabilité des députés au sujet des signatures (int.) 12971 ; (observ.) 15147 et suiv., motion pour renvoi des pétitions au comité des privilèges et élections (débat) 13538-39 et suiv.
Bill (n° 261), pilotage, Montréal et Québec (sur mot. pour 3e l.) 14226 et suiv.
Messagers au service de M. Taylor (int.) 14580.
Littérature électorale, sacs de poste employés pour expédition (int.) 14580.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14756 et suiv.

TARTE, Hon. Joseph Israël (Sainte-Marie, Montréal) :
Changements ministériels (explications) débat, 138 ; 166.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 350 et suiv.
Musée national Victoria (sub.) 371 et suiv.
Bétail canadien ,embargo (mot. Bell) 399.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 et suiv.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 452 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (mot. pour doc.) 456.
Chemin de fe de la Rive Sud (mot. pour doc.) 457.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Clinton, bureau de poste (sub.) 536.
Chemin de fer Trans-Canada (mot. pour doc.) 689.
Compagnie du chemin souterrain de Montréal (mot. pour doc.) 723.

TARTE, Hon Joseph Israël—*Suite.*
Montréal, cale-sèche, commission (mot. pour doc.) 723.
Québec, améliorations au port, soumissions (mot. pour doc.) 723 (sub.) 3454 et suiv.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 864.
Chemin de fer Canadien du Nord, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 939.
Mackenzie et Mann, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 939.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1121 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1128.
Campbellton, quai, prolongement (sub.) 1202.
Caraquette, quai (sub.) 1210.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1212 et suiv.
Amherstburg, dragage (sub.) 1221.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1350.
Commission des transports (mot. pour doc.) 1366.
Wendover, quai (sub.) 1494 et suiv.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1509.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1593 et suiv.
Budget (débat) 1678.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2319 et suiv.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 2322.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2343 et suiv.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364 et suiv.
Saint-Alexis, baie des Ha! Ha! jetée (sub.) 2367 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2371 et suiv., 3498.
Valleyfield, dragage (sub.) 2377.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2526.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2591 et suiv.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2667.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et Pêche., 2702 et suiv.
Drague hydraulique, prov., marit. (sub.) 2758 et suiv.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3048.
Ports, quais et glissoires, réparations et exploitation, frais (sub.) 3084 et suiv.
Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines, prov. marit., golfe Saint-Laurent et Belle-Isle (sub.) 3093 et suiv.; Yukon (sub.) 3097 et suiv.
Revision du tarif (mot. pour doc.) 3109.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3112.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3207.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3420 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474.
Montréal, port (aval) améliorations (sub.) 3486 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3490 et suiv.

TARTE, Hon Joseph Israël—*Suite.*
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3504.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3575.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4195 et suiv.
Marine et Pêcheries, dép. imprévues en général (sub.) 4269.
Observatoire magnétique, levés hydrographiques, service météorologique (sub.) 4270 et suiv.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4366 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4476 ; primes (en comité sur rés.sol.) 8173 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4575.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4610.
Yukon, concessions Treadgold (débat sur observ. Casgrain) 4680 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement (amendement) débat, 5012, 5046.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5528, 6309.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5792 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6891 et suiv.
Démission de l'hon. A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6963.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7196 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ, Bourassa) 7267.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, enquête Loy, rapport (rép. à observ. Monk) sur mot. Monk en amendement à mot. Wade pour adop. du 2e rapp., 8261 et suiv.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7384 et suiv.
Ficelle d'engerbage, prime à la fabrication, en comité sur résol., 7524 et suiv.; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14339.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7780 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7787 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7805 et suiv.
Service océanique, débat sur observ. Hughes, 7813 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8257.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service, (en comité sur projet de résolution) 8473.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9900 ; bill (n° 235) en comité, 10685 ; 10752 et suiv.
Journaux et directeurs de la poste (observ.) 14973.
Steamer "Eureka" (observ.) 14991 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour aider à construction, 15024.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15120.

TAYLOR, George (Leeds-sud) :

Recensement de 1901, coût (int.) 205 ; 207 ; 294 (sub.) 4991.
Revenu de l'intérieur, ministre, appointements (sub.) 241.
Paiements à M. P. D. Tyerman (int.) 290.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 485.
Edifice public à Alexandria (sub.) 514.
Rapport, demande de (int.) 556.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'ouest, 1re l., 834 ; 2e l., 1003.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 858.
Dépôts d'armes (sub.) 996.
Kingston, jetée, reconstruction (sub.) 1135.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1200 et suiv.
Bronte, port (sub.) 1398.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1417.
Guerre Sud-africaine, médailles pour 3e bataillon de carabiniers à cheval (int.) 1737.
Budget (débat) 2034 ; 2251.
Edifices du parlement, négligence dans l'entretien des terrains avoisinants (observ.) 2174.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2424 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3537 et suiv.; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3633 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3637 et suiv.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles, dans les ports du Canada, 3918 et suiv. ; 4036 et suiv. ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 et suiv.
Gendarmerie à cheval, tentes (int.) 3940.
Milice, achat de tentes (int.) 3940 ; 5959.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4234 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4507 et suiv.
Chambre, ventilation (observ.) 4518 ; 6615.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4643.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage, nomination (int.) 5131.
Quarantaine (sub.) 5179 et suiv. ; 5685 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5206 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5225 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5298 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5462.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5495 ; 5938.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5857 et suiv.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (int.) 5960.

TAYLOR, George—*Suite.*

Sir John Boyd, juge en chef d'Ontario, paiements en sus de son traitement (int.) 6193.
Bill (n° 215) modifiant code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6851.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 6867 ; 7560 ; 7353 ; 7654 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6985 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7062 et suiv.
Chemin à partir de Teulon-nord, Manitoba (sub.) 7141 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernemeint (débat sur observ. Borden) 7345.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, en comité, 7433 et suiv.
Yukon—chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7504 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7523 et suiv. ; inspection (sub.) 7995 et suiv. ; 8006.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7777 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7871 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8031.
Steamer "Quadra", mess des officiers (int.) 10081.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10830 et suiv. ; 11557 ; 11612 ; 12506 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12954 ; 13006 (amend.) 13007 ; 13024 ; requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13543 et suiv.
Valleyfield, bureau de poste, soumissions (int.) 11454.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11745 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12731 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (observ.) 11813 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12825 et suiv.
Cabotage, privilèges (rép. à observ. Laurier) 12970.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables (en comité sur projet de résolution) 13038.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13049 et suiv.
Chemins de fer et canaux, bureaux de perception, appointements et dépenses imprévues (sub.) 13197 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13213.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13248 et suiv.
Wingham, édifice public (sub.) 13391.
Winnipeg, édifices militaires (sub.) 13396.
Canal Rideau, employés, paiement (int.) 13574.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau(sub.) 13618 et suiv.
Iles Wolfe et Howe, travaux (observ.) 13778.
Anderson, M. J. G., emploi (int.) 13788 et suiv.

TAYLOR, George—*Suite.*
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13810 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14270 et suiv.
Commis additionnels de seconde classe cadette, huit, appointements (sub.) 14284 et suiv.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14430.
Canal Murray, maison de M. W. H. Johnson, achat (sub.) 14437.
Boîtes postales pour journaux (int.) 14577.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14854 et suiv.; 14985 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles, et améliorations (sub.) 14965.

THOMPSON, Andrew Thorburn (Haldimand et Monck) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 7.
Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt, 1ère l., 288 ; 2e l., 1054 ; en comité, 2429-2430 ; 2853 ; 3e l., 2853.
Alexandria, édifice public (sub.) 510.
Clinton, bureau de poste (sub.) 545.
Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1ère l., 894 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; en comité et 3e l., 2816.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1086 et suiv.
Bill (n° 57) Compagnie du pont de la Grande Ile de Niagara, en comité, 1878.
Bill (n° 126) concernant la " Mexican Light and Power Company ", à responsabilité limitée, 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 3712.
Budget (débat) 2063.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2496 ; état et besoins (observ.) 5895.
Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3931 ; 4128 ; 3e l., 4129.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3526.
Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière, 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11895 et suiv.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13705 et suiv.

THOMSON, Thomas Inkerman (Grey-nord) :
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 668.
Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière (bill n° 96) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1415.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat 3117 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép., (sub.) 4248 et suiv.
Agences commerciales du gouvernement (int.) 4516.
Recensemnt (sub.) 4994 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5182 et suiv.
Pêcheries, construction de nouveaux steamers (sub.) 5465 et suiv.

THOMSON, Thomas Inkerman—*Suite.*
Owen-Sound, port (int.) 5500.
Dragueurs, capacité (int.) 5500.
Alcool méthylique (sub.) 5566 et suiv.
Steamer "Bayfield", vente (int.) 5777.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier" (int.) 5778.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5939.
Arichat, édifice public (sub.) 6026.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Postes, service extérieur (sub.) 6262.
Indiens, affaires des, Colombie Anglaise pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7477 et suiv.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7492 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7606 et suiv ; inspection (sub.) 8008.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8464.
Travaux publics, entreprises adjugées (int.) 9340.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9838 ; bill (n° 235) pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13550.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11265 et suiv.; 11788 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13239 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13280 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13329.
Longueil, édifice public (sub.) 13337.
Sainte-Marie, (comté de Perth) édifice public (sub.) 13376.
Picton, édifice public (sub.) 13381.
Ottawa, édifices publics, nouveau hangar à charbon (sub.) 13383.
Wingham, édifice public (sub. 13387 et suiv.
Malles, transport entre Balaclava et Owen-Sound (int.) 13536.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13581 et suiv.; dragueur hydraulique automobile (sub.) 13585.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13586.

TISDALE, Hon. David (Norfolk-sud) :
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 590.
Agents des Indiens comme gardiens (int.) 840.
Affaires des Indiens, baux, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 1365.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1369, 3355.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2674 et suiv., 3855, 3972 et suiv., 4021 et suiv, 6279 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3134 et suiv.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3340.
Milice (sub.) solde et indemnité, débat, 3714 et suiv.; appointements et salaires, 3737 et suiv.; transport des troupes et du matériel, 3886 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3914 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à obesrv. Logan) 4579.
Bill (n° 73) Compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec, en comité, 5041.

TISDALE, Hon. David—*Suite.*
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5141.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5344 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6170.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, en comité, 6191.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649 et suiv.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9409.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité, 11177 et suiv.; en comité, 11226 et suiv., 11355 et suiv., 11690 ; sur mot. pour 3e l., 12626.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11350 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13315.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13681 et suiv.

TOBIN, Edmund William (Richmond et Wolfe) :
Bill (n° 115) Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre le feu, 1ère l., 1631 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 2383.

TOLMIE, John (Bruce-ouest) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11217.

TUCKER, Joseph John (Saint-Jean, N.-B., ville et comté) :
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5215.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5363 et suiv. ; 5375 et suiv.

TUPPER, Hon. Sir Charles Hibbert, K.C.M.G. (Pictou) :
Intérieur, ministère, appoint. (sub.) 272.
Affaires des Indiens (sub.) 280.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 309 et suiv.; 642.
Bill (n° 10) jeunes déliquants du Nouveau-Brunswick, en comité, 319.
Bill (n° 12) représentations immorales, en comité, 322.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 700 et suiv.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14569 et suiv.
Bill (n° 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14600 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14668 et suiv.
Guerre Sud-africaine, pensions (débat sur observ. Borden) 14900.

TURGEON, Onésiphore (Gloucester) :
Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1219.
Dragueurs, réparations (sub.) 2723.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304 et suiv.

VROOMAN, Adam E. (Victoria-sud, O.) :
Budget (débat) 1900 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5196 et suiv. ; 5684.
Indiens, arpentage des réserves, 6622.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10367.

VROOMAN, Adam E.—*Suite.*
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11761 et suiv.
Sept-Iles, quai (sub.) 13763.

WADE, Fletcher Bath (Annapolis) :
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3955 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4743 ; 4868 ; 6320 ; 6400 ; 6417 ; 6502.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5267 et suiv.; 5545.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5350 et suiv. ; 5376 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6034.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6068 et suiv.
M. J. B. Metts, débiteur de l'Etat (int.) 6374.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries en comité) 7122.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7593 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7718 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8096 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, rapport du comité des privilèges et élections, 8152 ; mot. pour adop., 8158, 8245 ; (sur mot. Monk en amend.) 8271 et suiv.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson, 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9408 ; 3e l., 9410.
Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid, 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9407 ; 3e l., 9408.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8336.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8484 et suiv., 8606 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10083.

WARD, Henry Alfred (Durham-est) :
Canal de la Vallée de la Trent (int.) 131 ; (mot. pour doc.) débat, 2392.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2504.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3728 ; exercices annuels et tir, 3732 et suiv.; propriétés militaires, 3741 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10275.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13701 et suiv.

WILMOT, Robert D. (Sunbury et Queen.) :
Bourgeois, M. E., destitution (int.) 556.
Port de Saint-Jean, jetée de protection au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (int.) 1230, 1231.
Chemin de fer Trans-Canada (int.) 2856.
M. P. J. Veniot, Bathurst, absence (int.) 3760.
Dr Mehan, Bathurst, renvoi (int.) 3761.
M. Michael Daly, maître du havre, Bathurst, destitution (int.) 3761.

WILMOT, Robert D.—*Suite.*

M. Nazaire Hatchez, pilote, maître du havre, Bathurst, nomination (int.) 3761.
M. P. J. Burns, pose des bouées, Bathurst (int.) 3761.
M. Robert Rivers, gardien du phare de Miscou, mise à la retraite (int.) 3762.
Recensement, religions dans Sunbury et Queen, N.B. (int.) 4152 ; (sub.) 4989 et suiv.
Indiens (sub.) : Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6564.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8138 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10245.

WILSON, Uriah (Lennox) :

Harrison, M., inspecteur des pêcheries, démission (int.) 292.
Doukhobortses, inscription de homesteads (int.) 554 ; pélérinage (int.) 554.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1019 et suiv.
Ernestown-Station, directeur de la poste (int.) 1062.
Service postal entre Upper et Lower Gagetown (int.) 1737.
Subventions aux chemins de fer (int.) 2385 ; 4115 ; 13531 ; 14221.
Immigrants ; refus d'admission (int.) 2389 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (int.) 2389 ; refus d'admission (int.) 2587 ; arrivés à Québec (int.) 5500.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2794 et suiv.
Creek False, C.A., location (int.) 2856 ; 3022.
Fermes expérimentales (sub.) 4708 et suiv.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage, nomination (int.) 5131 ; 5779.
Quarantaine (sub.) 5201 ; 5682 et suiv.
Prêt aux Doukhobortses (int.) 5778.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5809 et suiv.
Malles, transport par chemin de fer (int.) 6478.
Immigration frais (int.) 6479 ; observ. (débat) 6761 ; agences (sub.) 6873 et suiv.
Fer et acier, primes à la fabrication (int.) 6646.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7998 et suiv.; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14337.
Fer et acier, primes (en comité) sur résol.) 8222 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8324 et suiv.

WILSON, Uriah—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9630 ; bill (n° 235) en comité, 10964.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur résolution) 11030 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11437.
Subventions votées aux chemins de fer pour exercices 1900, 1901 et 1902 (int.) 13101 ; 13292.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13150 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13276.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13284.
Malles, distribution dans les campagnes (int.) 13531.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (amend. du Sénat) 14133 et suiv.

WRIGHT, Aaron Abel (Renfrew-sud) :

Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 791.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc) 1348.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2426 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3161 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5248 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5536.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5611.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5815.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6692 ; 7446 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7860.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8331.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9720 ; ; bill (n° 235) en comité, 10749 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11022.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13118.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13374.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14341.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14691.

INDEX — PARTIE II

SUJETS

ABBOTT, N.-E., port, mur pour protéger rivage (sub.) 13409.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 13786.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550, 14254 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. (sub.) 5559, 5591 ; droits, revenu (int. Clarke) 14223, 14578.
Acton-Vale, édifice public (sub.) 13325.
Adresse en réponse au discours du Trône (discours) M. Thompson, 7 ; M. L. P. Demers, 19 ; M. Borden, 24 ; sir Wilfrid Laurier, 41 ; M. Monk, 56 ; M. Charlton, 67 ; M. Bourassa, 76 ; (mot. Fielding) 90.
Afrique-sud et préférence (int. McCreary) 1740.
Agences commerciales du gouvernement (int. Thomson, Grey-nord) 4516 ; (sub.) 7993 ; agences maritimes, loyers et dépenses casuelles, agence à Montréal (sub.) 13916.
Agriculture : ministère, appointements (sub.) 4505; sociétés, aide (sub.) 4590; division du commissaire de l'agriculture, de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des marchés, de la volaille, des graines et des fruits, appointements, etc. (sub.) 4835, 7840.
Ajournement, procédure (observ. Sproule) débat, 6843.
Alaska, frontière, traité (observ. Borden) 490 ; (int. Borden) 900 ; commission, dépenses (sub.) 7145, 14244 ; (int. Clarke) 10804 ; entrevue avec M. Aylesworth (int. Borden) 13952 ; opinion de lord Alverston (int. Bell) 13955 ; dépêche de lord Alverston (communic. par sir Wilfrid Laurier) 14091 ; jugement, signatures (int. Sproule) 14702 ; (int. Borden) 14826 ; télégramme de l'hon. M. Sifton (communic. par sir Wilfrid Laurier) 14834 ; correspondance, production par sir Wilfrid Laurier, 14992 ; commission, décision (observations Bourassa) débat : M. Bourassa, 15075 ; M. Macpherson, 15092 ; M. R. L. Borden, 15094 ; sir Wilfrid Laurier, 15112 ; l'hon. M. Tarte, 15120 ; M. Gourley, 15126.
Alberni et Clayoquot, ligne téléphonique (sub.) 6118.
Alberton, gare (int. Hackett) 2588.
Alcool méthylique, fabrication (int. Bennett) 99 ; (sub.) 5560.
Alexandria, édifice public (sub.) 499 ; manifestation des Ecossais, invitation à lord Dundonald (observ. Schell) 10803 ; faux message téléphonique à lord Dundonald (observ. Schell) 11011.
Allen, M. S. S., promotion (sub.) 14549.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1096.
Amherst, N.-E., bureau de poste (int. Bell) 1648.
Amherstburg, Ont., dragage (sub.) 1220, 13506.
Anderson, M. J. G., nomination (int. Alcorn) 13648 ; emploi (int. Taylor) 13788 et suiv.
Anderson's Hollow, N.-B., quai, amél. et rép. (sub.) 1197.
Annandale, I. P.-E., jetée (int. Hackett) 3024 ; feux d'alignement (int. Hackett) 3025.
Annuaire statistique (sub.) 4587.
Anse-au-Canot, brise-lames (sub.) 13488.
Anse-au-Hareng, brise-lames (sub.) 1133.
Anse-aux-Gascons, quai (sub.) 13721.
Anse-aux-Griffons, améliorations à l'embouchure de la rivière (sub.) 13721.
Anse-Maligne, port, réparations aux travaux (sub.) 13470.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1166.
Anse Saint-Jean, quai (sub.) 13721.
Antigonish, bureau de poste, travaux d'intérieur (sub.) 13299.
Appointements des ingénieurs, dessinateurs, commis, messagers, etc., augmentations (sub.) 13172.
Arbitrage, entre le Canada, Ontario et Québec, frais (sub.) 12843 ; arbitrages en général, frais, (sub.) 13612 ; mer de Behring, frais (sub.) 13942.
Archives (sub.) 4587 ; dans édifices du parlement, protection (int. Holmes) 4838 ; somme additionnelle (sub.) 13783.
Archives (anciennes) du Canada, classement au au bureau du conseil privé (sub.) 12845.
Arichat, édifice public (sub.) 6023.
Arichat-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Arisaig, jetée, réparations (sub.) 1100.
Armée anglaise, brimades, commissions accordées aux officiers canadiens (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 3240 ; le min. de la Milice, 3242 ; (int. Hughes, Vict.) 3245.
Arpentages (sub.) : 6969 ; rapport et plans, 14060 ; arpentages, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 14069.
Arsenal fédéral (sub.) 7306.
Ashcroft et Barkerville, transport des malles entre (int. Bennett) 1653.
Asile militaire, pension (sub.) 6999.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête au directeur général des Postes (int. LaRivière) 13531.
Association du souvenir canadien de l'Afrique-sud (sub.) 7207.
Assurances, surintendance (sub.) 12839.
Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travail des (int. Ingram) 4115.
Auditeur général, bureau, appointements (sub.) 227 ; différend avec le gouvernement (mot. Borden pour doc.) 11689 ; (observ. Taylor) 11813.

BACCARO-OUEST, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Baie de Barry, rivière Madawaska (sub.) 13506.
Baie Georgienne, Coude-du-Diable, chenal (sub.) 1409.
Baie des Glaces, N.-E., port, améliorations (sub.) 1118 ; quai (sub.) 13454.
Baie de Hardy, quai (sub.) 6116.
Baie Hartly, C.A., quai (sub.) 6116.
Baie d'Hudson, droits de pêche (int. Lancaster) 1230.
Baie James, droits de pêche (int. Lancaster) 1230.

Bailey, M. William, appointements (sub.) 14046.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 1101.
Baie de Quinté, bouées (int. Porter) 5778.
Baie de Richmond, quai près du passage de la Grande-Rivière (sub.) 13493.
Baie Saint-George, port du Goéland, quai (sub.) 1499.
Baie Scott, brise-lames (sub.) 13480.
Baie Spry, quai (sub.) 13483.
Baie-du-Vin, quai, reconstruction (sub.) 1198.
Bananes, importation (int. Robinson) 1234.
Bance, M., traducteur (sub.) 5459.
Banff, T.N.-O., source thermales, chemins, ponts, etc., construction et entretien (sub.) 7000 ; somme supplémentaire pour l'édifice du musée (sub.) 7140 ; réserve, mines de houille, exploitation (int. Northrup) 13291 ; nouveaux édifices (sub.) 14243.
Banques, inspection (int. Ingram) 840 ; banques non autorisées, loi les concernant (int. McGowan) 290 ; banques autorisées, faillites (int. Reid, Grenville) 6645.
Barr, établissement (observ. Clarke) débat. M. Clarke, 6566 ; le min. de l'Intérieur, 6567 ; M. Lennox, 6569 ; M. Bell, 6572 ; M. R. L. Borden, 6576 ; M. Gourley, 6580 ; le dir. gén. des Postes, 6593 ; M. Fowler, 6595, 6599 ; M. Davis, 6601 ; M. Sproule, 6604, 6609 ; M. Henderson, 6613.
Barachois de Malbaie, brise-lames (sub.) 13721.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7135.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Bassins de radoub (mot. Fielding pour comité sur résolution pour subvention) 2312 ; en comité, idem, débat, 3110 ; 2e l. et adop., 3412.
Bateau-phare, entretien, salaires de l'équipage (sub.) batture Larcher, et Ile d'Anticosti, pointe est, 4326.
Bateaux à vapeur, inspection (sub.) 4272, 13933 ; (mot. Préfontaine pour comité sur résol.) 6481 ; en comité, 6755 ; 2e l. et adop., 6758.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (int. Fowler) 14990.
Bauxite, importation (int. Robinson) 1739.
Baxter, port, réparation du brise-lames (sub.) 13411.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223 ; port, réparations et améliorations (sub.) 13409.
Beach-Point, I. P.-E., chenal (sub.) 13488.
Beauchamp, M., appointements (sub.) 14045.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (observ. Monk) débat, 7311 ; rapport du comité des privilèges et élections (M. Wade) 8152 ; avis de motion Monk pour que rapport ne soit pas adopté, 8158 ; (mot. Wade pour adop., 8158 ; 8245; mot. Monk en amend.) 8245.
Beaux-arts, académie des (sub.) 12842.
Belle-Ile, ligne télégraphique (sub.) 2807, 3093.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Belleville, port (int. Porter) 5779 ; dépôt d'armes (sub.) 13348.
Benoît, Anse de, réparations au débarcadère (sub.) 13411.
Berlin-est, brise-lames (sub.) 13449.
Bestiaux : achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (int. Borden 5601 ; (observ. Pope) débat, 5652 et suiv.; l'anthrax, maladie fatale (int. Sproule) 10367.
Bétail canadien : embargo (mot. Bourassa pour doc.) 111; (int. Sproule) 14343; 270, 375; correspondance déposée (M. Fielding) 605 ; frais d'inspection, appoint. (sub.) 4268 ; inspection (sub.) 13826.
Beurre, réglementation de la vente (mot. Fisher pour comité sur résol.) 5131 ; falsification (en comité sur résol.) 5225 ; (2e l. et adop. de la résol.) 5257 ; pesage (int. Monk) 5601 ; interview publiée dans le "News" de Toronto (observ. Henderson) 10979, 11013.
Bibliothécaires, rapport, 5 ; traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résol.) 13955 ; en comité, 14118.
Bibliothèque, comité (mot. Laurier) 248 ; employés, appointements (sub.) 5449.
Bibliothèque de droit à Londres, création (mot. Casgrain pour doc., et débat) 100.
Big Pond, quai (sub.) 1102.

BILLS :

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 3.
Bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8, 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer (M. Charlton) 1ère l., 93 ; 2e l., 558 ; mot. Charlton pour renvoi au comité des chemins de fer, 717 ; en comité, 1086 ; 3e l., 1236.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales (M. Charlton) 1ère l., 93 ; 2e l., 908; en comité, 925 ; en comité, 1236 ; mot. Fielding pour renvoi devant le comité, 3107 ; mot. Laurier pour inscription parmi mesures du gouvernement, 13649 ; en comité, 13844, 14704 ; retiré, 15070.
Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone (M. Maclean) 1ère l., 93 ; 2e l., 717.
Bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer (M. Maclean) 1ère l., 94 ; 2e l., 719.
Bill (n° 6) modifiant la loi des chemins de fer (M. Lancaster) 1ère l., 94 ; 2e l., 565 ; mot. Blair pour renvoi devant comité des chemins de fer, 578 ; retiré, 7421.
Bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des Statuts Revisés au sujet des pensions de retraite des juges (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 94 ; rayé, 649.
Bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations (Hon. Mr. Fitzpatrick) 1ère l., 95 ; 2e l., 295 ; en comité, 295 ; 627 ; 647 ; 3e l., 969.
Bill (n° 9) amendant la loi du territoire du Yukon (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 95 ; 2e l., 318 ; en comité, 318 ; 3e l. et adop., 319.
Bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants, dans la province du Nouveau-Brunswick (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 319 ; en comité, 319 ; 3e l. et adop., 321.
Bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 649 ; en comité, 649 ; 3e l., 650.
Bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892 (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 321 ; en comité, 321 ; 3e l., 606.
Bill (n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 650 ; en comité, 650 ; 969 ; 1147 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2315.
Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada (M. Law) 1ère l., 115.
Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales (M. Clancy) 1ère l., 115 ; 2e l., 721 ; 1088 ; en comité, 1090 ; 3349 ; 3e l., 3349.
Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer (M. Scott) 1ère l., 115 ; 2e l., 893 ; retiré, 7421.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des conflits concernant les employés de chemins de fer (sir William Mulock) 1ère l., 115 ; 2e l. (mot. et débat) 2620 ; 2631 ; en comité, 3026 ; 3e l., 3110 ; 3413 ; amendements du Sénat, 5846.

Bill (n° 18) modifiant la loi d'interprétation (M. Monk) 1ère l., 126 ; 2e l., 580 ; 722 ; 940.

Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer (M. Cowan) 1ère l., 205 ; 2e l., 939 ; retiré, 7421.

Bill (n° 20) modifiant l'Acte des poids et mesures (M. Campbell) 1ère l., 205 ; 2e l., 2418 ; 3357 ; mot. Campbell pour renvoi à un comité, 3359.

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (Hon. M. Blair) 1ère l., débat, 248 et suiv. ; 2e l., 2673 ; en comité, 2674 ; 3665 ; 3847 ; 3967 ; 4020 ; 4118 ; 4129 ; 4273 ; 4723 ; 4856 ; 4896 ; 5423 ; 5506 ; 5702 ; 5749 ; 5872 ; 5960 ; 6275 ; 6380 ; 6411 ; 6481 ; 7520 ; 7839 ; 8360 ; mot. Fitzpatrick pour 3e l., 8576 ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 ; 14824 ; mot. Feilding pour comité de conférence, 14825 ; rapport du comité (Hon. M. Fielding) 14967 ; mot. Fielding pour conférence, 14967 ; 14994 ; 15146 ; 15160.

Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (M. L. P. Demers) 1ère l., 287 ; mot. pour 2e l. (débat) 2432 et suiv.

Bill (n° 23) concernant les dommages provenant d'incendies causés par les chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 287 ; 2e l., 2879 ; retiré, 7421.

Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt (M. Thompson) 1ère l., 288 ; 2e l., 1054 ; en comité, 2429-2430 ; en comimté et 3e l., 2853 ; mot. Laurier pour inscription parmi mesures ministérielles, 15065.

Bill (n° 25) concernant la banque des Cantons de l'Est (M. McIntosh) 1ère l., 373 ; 2e l., 646 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie de force motrice et d'estacades de Winding-Ledges (M. Costigan) 1ère l., 374 ; 2e l., 645 ; 680 ; renvoi devant le comité, 681.

Bill (n° 27) concernant la Compagnie nationale de chemin de fer et de transport du Canada (M. Campbell) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 1054 ; 3e l., 1054.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (M. Lemieux) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; mot. pour comité, 1870 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 29) concernant la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc (M. Geoffrion) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 30) constituant en corporation la Compagnie d'huile du Canada (M. Belcourt) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 31) concernant l'Ordre Canadien des Forestiers du Monde (M. Calvert) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité et 3e l., 1922.

Bill (n° 32) constituant en corporation l'institut des Ingénieurs-Réunis de la Puissance (M. Morrison) 1ère l., 374 ; 2e l., 647.

Bill (n° 33) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique (M. Morrison) 1ère l., 374 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix (M. Oliver) 1ère l., 454 ; 2e l., 647.

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon (M. Macpherson) 1ère l., 454 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.

Bill (n° 36) concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (M. Ball) 1ère l., 454 ; 2e l., 646, 681 ; mot. Marcil pour renvoi à six mois, 681 ; 2e l., 874, 1558 ; mot. Ball pour renvoi au comité de partie du huitième rapport de ce comité, et débat, 6828.

Bill (n° 37) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (M. Brown) 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand-Central du Nord-Ouest (M. McCreary) 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; (en comité et 3e l.) 2816.

Bill (n° 39) afin d'établir de nouvelles dispositions répressive de la cruauté envers les animaux et de modifier le code pénal de 1892 (M. Brock) 1ère l., 553 ; 2e l., 682, 1366; en comité, 1366, 2878, 3349.

Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Internationale d'outillage des chemins de fer (M. Brock) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta (M. Scott) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson (M. Scott) 1ère l., 605 ; 2e l., 874 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682.

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke (M. Harty) 1ère l., 605 ; 2e l., 1003 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac (M. McCool) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 48) concernant la loi générale d'inspection (M. McCarthy) 1ère l., 606 ; 2e l., 1093, 2886.

Bill (n° 49) modifiant la loi des pensions de retraite du service public (M. Fielding) 1ère l., 611 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 3e l., 1148.

Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise (M. Morrison) 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest (M. Scott) 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; en comité, 2851 ; 3e l., 2853.

Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan (M. L. P. Demers) 1ère l., 671; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 53) concernant les faillites (M. Monk) 1ère l., 671 ; 2e l., débat, 2454, 2886, 3360.

Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada (M. Clarke) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2382 ; 3e l., 2383.

Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario (M. Clarke) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du Golfe Saint-Laurent (M. Girard) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 57) concernant le pont de la Grande-Ile de Niagara (M. German) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 1878 ; 3e l., 1878.

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du tramway urbain d'Edmonton (M. Davis) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Monk) 1ère l., 724 ; mot. Monk pour 2e l., 1370 ; 2e l., 1565 ; mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer (débat) 6737.

Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario (M. Ross, Ont.) 1ère l., 724 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (à responsabilité limitée) (Mr. McCarthy 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2816.

Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (M. McCarthy) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2811 ; 3e l., 2816.

Bill (n° 63) concernant la Compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley (M. McGugan) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique (M. McCarthy) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 4285 ; mot. Hyman pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4598 ; mot. McIsaac pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4745 ; mot. pour comité, 5042 ; mot. Pringle pour renvoi au comité, 5044 ; en comité, 5313 ; 8048 ; 3e l., 8291 ; 8564 ; 8571.

Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'Assurance mutuelle sur la vie, du Canada (M. Bruce) 1ère l., 725 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2383 ; 3e l. et adop., 2383.

Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 725 ; annexes et cartes (int. Borden) 899 (mot. Laurier pour 2e l.) débat, 1244 ; 2e l., 1335 ; mot. Laurier pour renvoi à comité, 1335 ; rapport du comité, 7514 ; mot. Laurier pour comité, 11100 ; en comité, 11224 ; 11355 (mot. Borden pour doc. soumis au comité chargé d'étudier le bill) 11686 ; 11951 ; en comité, 12545 ; mot. Laurier pour 3e l., 12626 (amend. Haggart) division, 12685 ; 3e l., 12745.

Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'ouest (M. Taylor) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie (M. Charlton) 1ère l., 834 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1922.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest (M. Scott) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

Bill (n° 70) constituant en corparation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana (M. Scott) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 71) constituant en corparation la Compagnie Impériale (M. Bickerdike) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 3058 ; 3281 ; 3e l. et adop., 3282 ; mot. Bickerdike pour substitution du titre "Agence Impériale" à celui de "Compagnie Impériale", adoptée, 3282.

Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal (M. Bickerdike) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec (M. Talbot) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 5039 ; 5274 ; 3e l., 5274.

Bill (n° 74) modifiant la loi des chemins de fer (M. Guthrie) 1ère l., 835 ; 2e l., 3359.

Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Thompson) 1ère l., 894 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 76) permettant à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du port de Vancouver (M. Macpherson) 1ère l., 894 ; 2e l., 1054.

Bill (n° 77) pourvoyant à la sûreté des employés de chemins de fer (M. Smith, Vancouver) 1ère l., 894 ; 2e l., 2467 ; retiré, 7421.

Bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la milice (Hon. M. Borden) 1ère l., 894 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2316.

Bill (n° 79) constituant en corporartion la Banque de Winnipeg (M. Scott) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada (M. Thompson) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 1566 ; en comité et 3e l., 2816.

Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest (M. Morrison) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 5776.

Bill (n° 82) modifiant l'Acte de l'immigration chinoise (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 969 ; 2e l., 2316 ; en comité, 2316 ; 2479 ; 3e l. et adop., 2480 ; amend. du Sénat, 6070.

Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie Canadienne (à responsabilité limitée) (M. Lemieux) 1ère l., 1051 ; mot. Lemieux pour 2e l., 1371 ; 2e l., 1565 ; en comité, 2816 ; mot. Lemieux pour renvoi au comité des chemins de fer , 2851; en comité, 3333 ; 3e l., 3334.

Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick (M. Belcourt) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et baie Georgienne (M. Clare) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 86) modifiant la loi de la marque des fruits, de 1901 (M. Gourley) 1ère l., 1051 ; 2e l., 2468 ; 2887 ; 3369 ; 3943.

Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte (M. Macpher-

BILLS—*Suite.*

son) 1ère l., 1144 ; 2e l., 1370 ; en comité, 4746 ; 4836 ; 3e l., 4836.

Bill (n° 88) concernant la Compagnie d'assurance mutuelle de la cité de Montréal contre le feu et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie d'assurance mutuelle contre le feu, de Montréal " (M. LaRivière) 1ère l., 1229 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 89) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest (M. Dyment) 1ère l., 1228 ; 2e l., 1370.

Bill (n° 90) concernant la Compagnie de force motrice Niagara-Welland (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de force motrice de Niagara-Welland" (M. Guthrie) 1ère l., 1229; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 91) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du gaz, du Dominion (M. Belcourt) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 92) concernant la Compagnie de Garantie du Dominion contre les voleurs, (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de Garantie du Dominion" (à responsabilité limitée) (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 93) constituant en corporation la Fédération Maritime du Canada (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1371 ; en comité et 3e l., 3059.

Bill (n° 94) concernant les compagnies légalement constituées (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; mot. pour 2e l., 3369 ; retiré, 3371.

Bill (n° 95) modifiant l'Acte de conciliation, de 1900 (M. Puttee) 1ère l., 1229 ; 2e l., 2890; 3371.

Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière (M. Thompson) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 97) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (M. Dyment) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma (M. Dyment (1ère l., 1241 ; 2e l., 1566.

Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer du Canada Central (M. McCreary) 1ère l., 1335 ; 2e l., 1566 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 100) constituant en corporation la Banque du Canada (M. Calvert) 1ère l., 1336; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie de prêt de London, au Canada (M. McGugan) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1882.

Bill (n° 102) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim (M. Cowan) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1878 ; 1921 ; en comité, 6090.

Bill (n° 103) concernant la Compagnie de fidéicommis la Royale (M. Casgrain) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (M. Dyment) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867, 7058, 7353, 7560, 7623 ; 3e l. et adop., 7695.

Bill (n° 105) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des trucks à wagons dite Standard (M. Lavergne) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 106) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, chap. 11 des statuts de 1897 (M. Charlton) 1ère l., 1336 ; 2e l., 2468, 3396.

Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie contre les accidents et de garantie (M. Calvert) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité, 2853 ; 3059 ; 3e l., 3059.

Bill (n° 108) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique de Québec (M. Belcourt) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 109) à l'effet de corriger une erreur d'écriture dans l'Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (M. Fitzpatrick) 1ère l., 1424.

Bill (n° 110) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (M. Davis) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 111) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (M. Oliver) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada (M. McCarthy) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; 3e l., 4285.

Bill (n° 113) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis (M. Campbell) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité, 3337.

Bill (n° 114) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de la Baie James (M. McCool) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 115) modifiant l'Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre le feu (M. Tobin) 1ère l., 1631-; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 116) concernant la Compagnie d'estacades de Restigouche et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'estacades et de flottage de billots de Restigouche (M. Logan) 1ère l., 1632 ; 2e l., 1882.

Bill (n° 117) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et de l'Ouest (M. Sproule) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 118) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien (M. Belcourt) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 119) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta (M. Oliver) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1921 ; en comitée 3712, 3885 ; 3e l., 3885.

Bill (n° 120) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit (M. Cowan) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l. 3712.

Bill (n° 121) constituant la Corporation des syndicats réunis (M. Calvert) 1ère l., 1736 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3334 ; 3e l., 3335.

Bill (n° 122) concernant la Compagnie Rathbun (M. Heyd) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Huron, Erié et Buffalo (M. Cowan) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3e l. et adop., 4747.

Bill (n° 124) concernant la Compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique (M. Stewart) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3885 ; 3e l., 3885.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 125) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Guelph et de la baie Georgienne (M. Guthrie) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 126) concernant la " Mexican Light and Power Company ", à responsabilité limitée (M. Thompson) 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew (M. McCarthy) 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley (M. Boyd) 1ère l., 2171 ; 2e l., 2384 ; en comité, 3335 ; 3e l. et adop., 3336.

Bill (n° 129) concernant la Banque de la Couronne, du Canada (M. Guthrie) 1ère l., 2005; en comité, 2353 ; 3e l., 2353 ; en comité et 3e l., 2853.

Bill (n° 130) amendant la loi relative à la marque des colis de fruits (M. Guthrie) 1ère l., 2005 ; 2e l., 3399.

Bill (n° 131) constituant en corporation la " Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, Limited " (M. McIsaac) 1ère l., 2083 ; 2e l., 2383 ; en comité, 5267 ; 5545.

Bill (n° 132) constituant en corporation la "Père Marquette International Bridge Company " (M. McCreary) 1ère l., 2084 ; en comité, 2354 ; 3e l., 2354 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 133) prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes (M. Bickerdike) 1ère l., 2084 ; 2e l., 2384 ; 3400 ; retiré, 3402.

Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force motrice Erié-Ontario (Mr. German) 2e l., 2384 ; en comité, 3337, 3707 ; 3885 ; 4127 ; 3e l., 4127.

Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (M. Logan) 1ère l., 2171 ; 2e l., 2853 ; en comité, 6173 ; 6608 ; 3e l. et adop., 6609.

Bill (n° 136) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (M. McCarthy) 1ère l., 2171 ; 2e l., 3402.

Bill (n° 137) réglementant la vente et pourvoyant à l'inspection des tissus (M. Scott) 1ère l., 2171 ; 2e l., 3408.

Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 2171 ; retiré (sur. mot. Laurier) 11565.

Bill (n° 139) concernant la Compagnie du chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (M. Oliver) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4747 ; 3e l. et adop., 4750.

Bill (n° 140) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Cardiff (M. Oliver) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4750 ; 3e l. et adop., 4751.

Bill (n° 141) concernant la Compagnie de Medicine-Hat à Alberta-nord (M. Logan) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 142) concernant la Compagnie du chemin de fer Elgin et Havelock (M. Fowler) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien (M. Oliver) 1ère l., 2379 ; 2e l., 2631 ; en comité, 3338 ; 4127 ; 3e l., 4128.

Bill (n° 144) concernant la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la baie James (M. Talbot) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816; en comité et 3e l., 4752.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 145) concernant la Compagnie du pont de Québec et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec (M. Talbot) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2853 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.

Bill (n° 146) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool (M. Hughes, Vict.) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 147) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton (M. Campbell) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4836, 5038, 5744, 6406 ; mot. Fieilding, pour renvoi au comité, 8047 ; en comité 9684 ; 3e l., et adop., 9696.

Bill (n° 148) concernant certains fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee (M. Osler) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 149) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood (M. Cowan) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.

Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée) M. Galliher) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 5749 ; 3e l., 5776 ; amendements du Sénat, 7059 ; 2e l., 7105 ; et adop., 7106.

Bill (n° 151) constituant en corporation la Compagnie de Transport de Saint-Joseph (M. Logan) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816.

Bill (n° 152) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Central du Sud (M. Riley) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 8003.

Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne Mount-Royal (M. Bickerdike) 1ère l., 2586 ; 2e l., 2816 ; bill retiré, 11099.

Bill (n° 154) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (M. German) 1ère l., 2586 ; 2e l., 2854 ; en comité 4751 ; 3e l. et adop. 4752.

Bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 2586 ; mot. Laurier (2e l.) pour que ce bill fasse partie des ordres du gouvernement, 8351 ; 2e l., 8481 ; en comité, 8482, 8605 ; 3e l., 8614 ; amendements du Sénat, 15071.

Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont Montréal-Longueil (M. Geoffrion) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3e l. et adop., 5747.

Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; (mot. Davis pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 16e rapport) 5418 ; en comité, 6188; 3e l. et adop., 6192.

Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Caint-Chrysostôme (M. Brown) 1ère l., 2670; 2e l., 3059 ; mot. Brown pour renvoi au comité, 7623 ; en comité, 8004 ; 3e l. et adop., 8005.

Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du Yukon Occidental (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 7712.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf (M. Talbot) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force motrice de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force motrice de Jordan (M. German) 1ère l., 2670; 2e l., 2854 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni.—(M. Thompson) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3931, 4128 ; 3e l. 4129.

Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada (M. Galliher) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force motrice dite Algonquin (M. Gould) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3282 ; en comité, 5547 ; 3e l., 5548.

Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest (M. Gauvreau) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 6088 ; 3e l. et adop., 6090.

Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de compagnie de pont et de terminus de Montréal (M. Bickerdike.) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059.

Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est (M. Béland) 1ère l., 2671 ; 2e l., 3282 ; 3e l., 7711.

Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall (M. Malouin) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4836.

Bill (n° 170) constituant en corporation la "Nepigon Iron Range Railway Company".—(M. Dyment) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059.

Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et Lac Erié (M. Stephens) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 172) constituant en corporation la "Banque candienne de la ville et du comté" (M. Rosamond) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3932.

Bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la baiie d'Hudson (M. Maclean) 1ère l., 2894.

Bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes (Hon. M. Paterson) 1ère l., 3236 ; en comité, 4157 ; 3e l., 4341 ; 4838.

Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'assurance le Siècle, sur la vie (M. Morrison) 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713 ; en comité, 5546 ; 5744 ; 5773 ; 6161 ; 6407 ; 3e l. et adop., 6411.

Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (M. German) 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713; en comité, 5546 ; 5745 ; 5775 ; 6081 ; 3e l. et adop., 6086.

Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike (M. McIsaac) 1ère l., 3331 ; 2e l., 3713 ; en comité et 3e., 4752.

Bill (n° 178) concernant l'aide à accorder à la construction de bassins de radoub (Hon. M. Fielding) 1ère l., 3412 ; 2e l. et comité, 4842 ; en comité, 6069 ; 3e l., 6070.

Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 3413 ; 2e l. et comité, 7131 ; 3e l. et adop., 7135.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux-passeurs de l'Ile du Prince-Edouard (M. Emmerson) 1ère l., 3513 ; 2e l., 4129 ; en comité, 8003 ; en comité et 3e l., 8150.

Bill (n° 181) modifiant la loi générale des chemins de fer, de 1888 (M. German) 1ère l., 3513.

Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des statuts revisés, relatif au département de l'imprimerie et de la papeterie de l'Etat (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 3515 ; 2e l. et comité, 4358 ; 3e l., 4368 ; amend. du Sénat, 6070.

Bill (n° 183) concernant le canal Desjardins et ayant pour objet la ratification de la main-levée donnée par le gouvernement par rapport à une hypothèque dont étaient grevés certains terrains situés dans les limites de la ville d'Hamilton (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 3515 ; 2e l., comité et 3e l., 4368.

Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets (Hon. M. Fisher) 1ère l., 3753 ; 2e l. et comité, 4368 ; en comité, 4838 ; 3e l., 5423.

Bill (n° 185) concernant la Compagnie canadienne d'aciéries (M. Fraser) 1ère l., 3841 ; 2e l., 3932 ; en comité et 3e l., 4836.

Bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur (Hon. M. Bernier) 1ère l., 3841 ; 2e l. et comité, 4154 ; 3e l., 4156.

Bill (n° 187) modifiant la loi d'inspection de la lumière électrique (Hon. M. Bernier) 1ère l., 3841 ; 2e l., en comité et 3e l., 4154.

Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures (Hon. M. Bernier 1ère l., 3841 ; en comité, 4156 ; 4341 ; 3e l., 4358.

Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (M. Birkett) 1ère l., 4003 ; 2e l., 4285 ; en comité, 7704 ; 3e l. et adop., 7711.

Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston (M. Harty) 1ère l., 4003 ; 2e l., 4561.

Bill (n° 191) constituant en corporation la "Home Bank of Canada" (M. Russell) 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285.

Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine (M. Puttee) 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285 ; en comité, 5747 ; 5775 ; 6086 ; 6161 ; 7057 ; 3e l. et adop., 7058.

Bill (n° 193) modifiant la loi des travaux publics (Hon. M. Sutherland) 1ère l., 4114 ; 2e l. et comité, 4376.

Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses affectant les animaux (Hon. M. Fisher) 1ère l., 4150 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4855 ; 3e l. et adop., 4856.

Bill (n° 195) faisant droit à N. James Reid Steel (M. McCreary) 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 196) faisant droit à M. William Allen (M. McCreary) 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des montagnes Rocheuses (Hon. M. Costigan) 1ère l., 4418 ; 2e l., 4561 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 198) concernant les banques de petite épargne (penny banks) (Hon. M. Fielding) 1ère l., 4329 ; 2e l. et comité, 6667 ; en comité, 11060 ; 3e l., 11066.

Bill (n° 199) concernant la maison de réforme du Bon-Pasteur dans la ville de Saint-Jean, N.-B. (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 4332 ; 2e l., 5009 ; en comité, 5009 ; 3e l., et adop., 5012.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (Hon. M. Fisher) 1ère l., 4600 ; en comité, 6674 ; 7428 ; retiré, 12745.

Bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal (Hon. M. Fielding) 1ère l., 4645 ; 2e l., 5604 ; en comité, 5604 ; 3e l., 5849.

Bill (n° 202) constituant en corporation la " Church Missionary Society of Canada " (M. Russell) 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 7058.

Bill (n° 203) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (M. Calvert) 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 204) modifiant les lois concernant la naturalisation des étrangers (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5311 ; 2e l. et comité, 6071 ; 3e l., 6194-95.

Bill (n° 205) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta-Ouest (M. Campbell) 1ère l., 5418 ; 2e l., 5548 ; 3e l., 6870.

Bill (n° 206) supplémentaire, de subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1902 (hon. M. Fielding) 1ère l, 2e l, en comité, 3e l. et adop., 5423.

Bill (n° 207) tendant à réprimer le marquage illégitime du beurre ainsi que la fabrication et la vente de beurres falsifiés (hon. M. Fisher) 1ère l., 5420 ; 2e l. et en comité, 5606 ; en comité, 6043 ; 3e l. et adop., 6051.

Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale (hon. M. Mulock) 1ère l., 5420 ; 2e l., 5849 ; en comité, 6051 ; 3e l. et adop., 6069.

Bill (n° 209) concernant certaines subventions pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord (hon. M. Blair) 1ère l., 5544; 2e l. et comité, 5780 ; en comité, 5981 ; 3e l. et adop., 6019.

Bill (n° 210) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à Ottawa (M. Campbell) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; retiré, 7420.

Bill (n° 211) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (M. Galliher) 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 6638 ; 3e l., 6644.

Bill (n° 212) constituant en corporation la Banque Alliance du Canada (M. Russell) 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 7695 ; 3e l. et adop., 7703.

Bill (n° 213) constituant en corporation la Citizen's Bank of Canada (M. Clarke) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; en comité, 7703 ; 3e l. et adopt., 7704.

Bill (n° 214) destiné à faire droit à Florence Lee Gray (M. Scott) 1ère l., 5772 ; 2e l., 6192 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 215) modifiant le code pénal (hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 5772 ; 2e l., 6851 ; en comité, 7715, 11014 ; retiré, 15070.

Bill (n° 216) concernant la Compagnie du chemin de fer de Midway à Vernon (M. Galliher) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; 3e l., 6870.

Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 5959 ; 2e l. et comité, 8500, 8618 ; en comité, 11093 ; mot. Laurier pour rescision de l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, 13720.

Bill (n° 218) à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices financiers expirant respectivement le 30 juin 1903 et le 30 juin 1904 (hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l. et comité, 6378 ; 3e l. et adop., 6380.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 220) concernant les caisses fédérales d'épargne des postes (hon. M. Fielding) 1ère l., 6565 ; 2e l. et comité, 7026 ; 3e l. et adop. 7027.

Bill (n° 221) concernant les prisons publiques et les écoles de réforme (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 6638 ; 2e l., 8322 ; en comité, 8322 ; 3e l., 8323.

Bill (n° 222) concernant les billets fédéraux (Hon. M. Fielding) 1ère l., 6660 ; 2e l. et comité, 7126 ; 3e l. et adopt., 7128.

Bill (n° 223) modifiant de nouveau la loi de 1899 concernant la ville d'Ottawa (Hon. M. Fielding) 1ère l., 6666 ; 2e l. et comité, 7018 ; 3e l. et adop., 7026.

Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6753 ; 2e l. et comité, 7108 ; 3e l. et adop., 7126.

Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6758 ; 2e l. et comité, 7128 ; 3e l. et adop., 7130.

Bill (n° 226) modifiant la loi concernant les capitaines et seconds de navire (hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6760 ; 2e l. et comité, 7130 ; 3e l. et adop., 7131.

Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (M. Wade) 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9408 ; 3e l. et adop., 9410.

Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid (M. Wade) 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9407 ; 3e l., 9408.

Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à accorder une prolongation de délai à la " Keller Heater Company of Canada ", à responsabilité limitée (M. McIsaac) 1ère l., 7514 ; 2e l., 7712 ; 3e l., 8003.

Bill (n° 232) tendant à modifier de nouveau l'Acte des grains du Manitoba, de 1900 (Hon. M. Sifton) 1ère l., 7514 ; 2e l., 8225 ; en comité, 9613 ; 3e l. et adop., 9614 ; amendements du Sénat, 12906.

Bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada (Hon. M. Fielding) 3e l., 7962 ; amendements du Sénat, 14583.

Bill (n° 234) modifiant la loi des banques (M. Henderson) 1ère l., 7793.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (sir Wilfrid Laurier) débat sur motion pour 1ère l., 7890 ; 2e l. et comité, 10676 ; en comité, 10903 ; 11457 ; dépôt de documents (renseignements) sir Wilfrid Laurier, 11565 ; en comité, 11565 ; 12090 ; 12215 ; 12328 ; 12399 ; 12475 ; mot. pour 3e l. (débat) 12866 et suiv. ; 12976 et suiv. ; 3e l. et adop., 13034 ; requêtes contre, responsabilité des députés quant aux signatures (int. Talbot) 12971; observ. Marcil (Bagot) 13203 ; mot. Talbot pour renvoi de ces pétitions au comité des privilèges et élections (débat) 13538 et suiv.

Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley (M. Porter) 1ère l., 8351 ; 2e l., 9696 (en comité) 12399 ; 3e l., 12399.

Bill (n° 237) modifiant de nouveau la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 12747 ; 2e l. et comité, 13034 ; 3e l. et adop., 13036.

Bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8225 ; 2e l. et comité, 11067 ; 3e l., 11070.

Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8468 ; 2e l. et comité, 11066 ; 3e l. et adop., 11067.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 240) afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8481 ; 2e l., 10982 ; 3e l., 11008.

Bill (n° 241) accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses du service public de l'exercice expiré le 30 juin 1903 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8651.

Bill (n° 242) modifiant la loi de 1893 concernant la gendarmerie à cheval (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 8563 ; 2e l. et comité, 11008 ; 3e l., 11009.

Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'ouest (M. McCarthy) 1ère l., 8652 ; 2e l., 8809 ; 3e l., 11169.

Bill (n° 245) modifiant de nouveau la loi du service civil (Hon. M. Mulock) 1ère l., 9339.

Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster (M. Morrison) 1ère l., 11011 ; 2e l., 11169.

Bill (n° 250) modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 2e l. et en comité, 11060 ; 11668 ; 3e l. et adop., 11684.

Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes (Hon. M. Fielding) 1ère l., 11427 ; dépôt de documents (int. Borden) 11951 ; poursuite des délibérations (int. Borden) 13530 ; mot. Laurier pour rescision de l'ordre concernant 2e l., 13721.

Bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 11685 ; en comité, 12547 ; 3e l., 12752.

Bill (n° 253) augmentant la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 11950 ; 2e l. et comité, 12554 ; 3e l. et adop., 12556.

Bill (n° 254) modifiant de nouveau l'acte du Territoire du Yukon (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 11951 ; 3e l., 12554.

Bill (n° 255) pourvoyant à la nomination d'un autre juge de la cour Supérieure de Québec (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 12090 ; 2e l. et comité, 12553 ; 3e l. et adop., 12554.

Bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement des Territioires du Nord-Ouest (Hon. M. Fielding) 1ère l., 12583; 2e l. et comité, 13102 ; 3e l. et adop., 13104.

Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (Hon. M. Mulock) 1ère l., 12828 ; en comité, 14093, 14120 ; mot. pour 3e l., 14230 ; 3e l. et adop., 14236 ; amendements du Sénat, mot. Laurier pour adop., 15147.

Bill (n° 258) modifiant la loi relative au ministère des Chemins de fer et Canaux (Hon. M. Fielding) 1ère l., 12837 ; 2e l. et comité, 13206 ; 3e l. et adop., 13247.

Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 12864 ; 2e l. et comité, 14141 ; en comité, 14581 ; 3e l. et adop., 14583.

Bill (n° 260) amendant l'acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13038 ; 2e l. et comité, 13248 ; retiré, 15070.

Bill (n° 261) modifiant l'acte du pilotage (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13058 ; 2e l., 13247 ; 2e l. et comité, 13910 ; mot. pour 3e l., 14225 ; 3e l. et adoption, 14230.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 262) modifiant l'acte (ch. 30, stat. de 1879) concernant le port de Sydney-nord, N.-E. (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13059 ; 2e l., comité, 3e l. et adop., 13257.

Bill (n° 263) modifiant l'acte de 1900 concernant les sinistres maritimes (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13063 ; 2e l. et comité, 13257 ; 3e l. et adop., 13268, 13843-44.

Bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Ethier) 1ère l., 13257 ; 2e l., 13257 ; renvoi devant le comité des chemins de fer et canaux, 13257 ; en comité, 3e l., 13604.

Bill (n° 265) concernant les statuts revisés du Canada (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 13951 ; 2e l. et comité, 14592 ; 3e l. et adop., 14594.

Bill (n° 266) modifiant de nouveau l'acte général d'inspection (sir Richard Cartwright) 1ère l., 14093 ; 2e l. et comité, 14606 ; 3e l. et adopt., 14608.

Bill (n° 267) concernant les bibliothécaires du parlement (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14120 ; 2e l. et comité, 14594 ; 3e l. et adop., 14595.

Bill (n° 268) concernant le régistraire de la cour Suprême du Canada (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14120 ; 2e l. et comité, 14596 ; en comité, 14702 ; 3e l. et adop., 14704.

Bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14575 ; 2e l. et comité, 15043 ; 3e l. et adop., 15058.

Bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des chemins de fer y mentionnés (Hon. M. Fielding) 1ère l., 14824 ; 2e l. et comité, 15037 ; 3e l. et adop., 15043.

Bill (n° 271) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15070.

Bill (n° 272) pour autoriser une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec, pour compléter son entreprise et ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide (Hon. M. Fielding) 1ère l., 15036 ; 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15037.

Bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier de 1897 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 15061.

Billets fédéraux, garantie (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6480 ; (en comité) 6648 (2e l. et adop.) 6660 ; impression (sub.) 14545.

Birkett, M. Thomas, député, réserve du canal Rideau, bail (int. Calvert, 12470.

Bishop, capitaine, destitution (int. Fowler) 7108.

Blair, Hon. Andrew George, ministre des Chemins de fer et Canaux, démission (int. Borden) 6736 ; sir Wilfrid Laurier, renseignements, 6754, explications, (débat) 6947 ; 6966 ; Hon. A. G. Blair, 6948; M. R. L. Borden, 6960, 6968 ; Hon. J. I. Tarte, 6963 ; le directeur général des Postes, 6969.

Blé, expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int. Bennett) 288 ; transport, coût (int. Kemp) 11455 ; 11688.

Blind-River, quai (int. Birkett) 1340 (sub.) 13506.

Bloomfield Station, N.-B., directeur de la poste (int. Fowler) 839.

Bois-Brûlé, jetée (sub.) 13725.

Bois : créosoté, pour jetées et brise-lames (sub.) 1189 ; à pâte, tarif des Etats-Unis (int. Pope) 4518 ; mesurage (sub.) 8032 ; commerce, coalition (int. Scott) 1636 ; commission d'enquête (int. Scott) 6375.

Bois de la Couronne, agents (sub.) 6976.
Boîtes postales pour journaux (int. Taylor) 14577.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722.
Bond-Hay, traité (int. Borden) 900.
Bouées à gaz (sub.) 13916.
Bourgeois, M. E., destitution (int. Wilmot) 556.
Bourse, opérations (observ. Bourassa) débat, 7221.
Bowmanville, édifice public (sub.) 519 ; brise-lames (sub.) 1396.
Bracebridge, quai (sub.) 13507.
Brantford, salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13375.
Brennan, M. John P., destitution (int. Hackett) 14282.
Breton Cove, débarcadère (sub.) 13419.
Brevet d'invention, M. James Siclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2477.
Brevets, amendement à la loi (int. Casgrain) 98 ; classification (sub.) 4591.
Bridgeburg, édifice public (sub.) 13380.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1103.
Bronte, port (sub.) 1398 ; 13507.
Brown, veuve W. P., gratification (sub.) 14447.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110.
Brunet, Arthur, libération (mot. Casgrain pour pour doc., et débat) 103.
Bryson, pont (sub.) 13594.
Budget (mot. Fielding pour comité des voies et moyens de prélever subsides à accorder à Sa Majesté, et amend. Borden) débat : M. Fielding, 1425 ; M. R. L. Borden, 1514 ; 2269 ; sir Richard Cartwright, 1654 ; Hon. M. Tarte, 1678 ; M. Charlton, 1702 ; M. Clancy, 1742 ; M. Davis, 1777 ; M. Sproule, 1802 ; M. Heyd, 1828 ; M. Blain, 1850 ; N. Oliver, 1865 ; 1883 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 1892 ; M. Vrooman, 1900 ; M. R. F. Sutherland, 1929 ; M. Roche (Marquette) 1944 ; M. Roche (Halifax) 1959 ; M. Bell, 1976 ; M. Maclaren (Huntingdon) 2005 ; M. Richardson, 2014 ; M. Holmes, 2022 ; M. Taylor, 2043 ; 2251 ; M. Thompson, 2063 ; M. Hackett, 2086 ; M. Schell, 2095 ; M. Morin, 2102 ; M. Ross (Ontario-sud) 2106 ; M. Kemp, 2120 ; M. Galliher, 2132 ; M. Henderson, 2147 ; M. Grant, 2180 ; M. Broder, 2190 ; M. Fraser, 2201 ; M. Puttee, 2222 ; M. Lemieux, 2241 ; M. Paterson, 2252 ; M. Clarke, 2283 ; M. Ball, 2309.
Buote, M. Jérôme, destitution (int. Hackett) 14298.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (mot. Sproule pour doc.) 602.
Burk's Falls, quai (sub.) 1403.
Burleigh, jetée (sub.) 14948.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1403 ; 13508.
Burns, M. P. J., pose des bouées, Bathurst (int. Wilmot) 3761.

CABLE transpacifique (int. Borden) 2769.
Cabotage, privilèges (observ. sir Wilfrid Laurier) 12970 (rép. de l'honorable M. Paterson à observ. Taylor) 13403.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095 ; 13725.
Campbell, M. D. J., directeur de la poste à MacLeod, destitution (int. Osler) 8318.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1198 ; 13269 ; 13500 ; édifice public (sub.) 13302.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.
Canada et Afrique australe, service de paquebots (sub.) 6076.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200.
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6078.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (int. Bell) 3107.
Canada Foundry Company, grève des employés (int. Smith, Vancouver) 7423.
Canadian Bank of Commerce, services au Yukon (sub.) 14567.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, fondations et abords du pont de chemin de fer sur rivière Saint-François (Yamaska) (sub.) 14814.
Canadian Mining Institute, publication de documents (sub.) 12845 ; 14252.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 Henry Tucker, services comme commissaire-enquêteur (sub.) 14449.
Canal de Chambly (sub.) station électrique et déversoir à Sainte-Thérèse, 13167 ; pour macadamiser chemin de halage, 13168 ; dommages aux terres, 13169 ; écluse de Saint-Ours, barrage pour billes, 13170 ; quais de débarquement, 13170 ; 14446 ; pour macadamiser 2¼ milles de chemin (sub.) 14443.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 ; installations électriques (sub.) 14425.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 8037 ; 13160 ; 14432.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040 ; améliorations (sub.) 13164 ; 13167 ; installations électriques (sub.) 14433 ; protection des portes d'écluse (sub.) 14434 ; pavage de la rue Mill (sub.) 14445 ; gratification à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître (sub.) 14449.
Canal Murray, achat de la maison de M. W. H. Johnson (sub.) 14435 ; clôture de fil de fer et plan de terrain (sub.) 14442.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (mot. Murray pour doc.) 1340.
Canal de la Pointe-Farran, contrat avec le gouvernement (mot. Lennox pour doc.) 1365-66 ; agrandissement (sub.) 7792 ; 13159 ; 14442; éclairage au gaz acétylène (sub.) 14447.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 ; pont tournant sur écluse d'amont de Hog's Back (sub.) 13165 ; employés, paiement (int. Taylor) 13574 ; pour pont tournant au-dessus du canal, sur la ligne de la rue Concession, Ottawa (sub.) 14442.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 ; 13165.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 ; paiements à M. George Goodwin, entrepreneur (sub.) 14434 ; brèche à la berge, entre écluses, réparation (sub.) 14446 ; MM. A. J. et M. O'Leary, intérêt (sub.) 14954.
Canal de la Trent (int. Ward) 131 ; (mot. Ward pour doc.) débat : 2392 ; (int. Porter) 12973 ; construction (sub.) 7778 ; 14947 ; inspecteur sanitaire (int. Hughes) 8353 ; salaire de M. Thomas Dodds (int. Hughes) 8354 ; MM. Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (int. Lancaster) 685 ; écluse, enlvement d'obstacle, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont de Dunnville (sub.) 8044.
Hamilton Electric Light, loyer (int. Lancaster) 1927 ; 3939 ; éclairage électrique (sub.) 13161 ; enlèvement d'obstacles (sub.) 13163 ; jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; vannes et appareils de suspension, nouveau canal (sub.) 13166 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166 ; assainissement le long du canal d'alimentation (sub.) 13167 ; grand bief, creusage (sub.) 14440 ; tranchée (sub.) 14440 ; éclairage à l'électricité (sub.) 14440 ; pour abaisser buses de demi-écluse (sub.) 14440 ; élévateurs à Port-Colborne, fondations (sub.) 14440.

Canal de Williamsburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour le surveillant, construction (sub.) 14441 ; allège, construction (sub.) 14446.
Canaux, dépenses (int. Davis) 1651 ; employés, salaires (int. Broder) 2382 ; réparations et frais d'exploitation (sub.) 13182 ; canaux en général, employés, augmentation d'appointements (sub.) 14450.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (int. Bennett) 2854.
Canso, détroit, bateau-passeur(sub.) 7751 ; 14384.
Capitaines et seconds de navire, certificats (mot. Préfontaine pour comité sur résol.) 6481 ; en comité, 6758 ; examen (sub.) 13805.
Cap Hopewell, quai (sub.) 13504.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725.
Cap Tourmentin, améliorations (sub.) 13498.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489.
Carabines, fabrique à Québec (mot. Casgrain pour doc.) 111.
Caraquette, quai (sub.) 1207.
Cardigan-nord, jetée, prolongement (sub.) 13493.
Cargill, M. Henry, député, décès ; discours de sir Wilfrid Laurier et de M. R. L. Borden, 13200.
Carlin, Peter J., destitution (int. Borden) 132.
Carter, M. W. B., appointements (sub.) 14067.
Cartes du Dominion et des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7011.
Cartes géographiques (sub.) 14062.
Casca Trading and Transportation Company, balance de compte pour secours aux mineurs (sub.) 7140.
Cascumpec, port ; grève, ouverture (sub.) 1187.
Casselman, M. W. J., ex-éclusier, pension (sub.) 14565.
Cawdron, M. A. J., appointements (sub.) 3636.
Céréales en Angleterre, impôt (int. Clarke) 1742.
Chabot, M. F. X., retraite (int. Morin) 2085.
Chamberlain, l'hon. Joseph, discours (int. Monk) 13651.
Chambord, quai (sub.) 13730.
Chambre de commerce canadienne à Paris (int. Monk) 1338.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries à certains membres, à Newport, Vt. (observ. Clarke) 12747.
Chambre des communes, affaires de la (int. Borden) 492 ; éclairage (int. Clarke) 836 ; 964; préséance des mesures ministérielles (mot. Laurier) 1146 ; (observ. Monk) 1386 et suiv.; ordre des délibérations (observ. Charlton) 2379 ; (observ. Henderson) 2475 ; préséance des ordres et projets d'intérêt public, ajournement pour les fêtes (mot. Laurier) 3237; préséance des mesures ministérielles (mot. Laurier) débat, 3841 et suiv.; ordre des délibérations (observ. Borden) débat, 4503 ; bills d'intérêt particulier (observ. LaRivière) 5312; règle 51, revision (mot. Demers pour comité) 4599, 13830 ; mot. Demers modifiant rapport du comité, 12469, 13830 ; maintien de l'ordre (observ. Borden) 12980 ; séances du samedi (mot. Laurier) 13537 ; ajournement, jour d'action de grâces (mot. Laurier) 14076 ; augmentation d'appointements de dix commis (sub.) 14403 ; ouvriers et autres (sub.) 14406 ; commis de la session, somme supplémentaire (sub.) 14535 ; ventilation (observ. Taylor) 4518, 6615 ; service téléphonique (observ. Reid) 5261 ; règle 51, revision, motion Demers pour comité, 4599 ; (sub. 5446 et suiv.
Charbon, importation (int. Clarke) 686.
Charlottetown, salle d'armes, rallonge (sub.) 13300 ; édifice public, rallonge (sub.) 13301.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13731.
Chatham, cale pour bateau-phare (sub.) 13501.
Chemins à barrières sur l'Ile de Montréal (mot. Monk pour doc.) 689.
Chemins de fer : de l'intersection du C.P.R., entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, et de là vers le nord (sub.) 14759-14760.
Chemins de fer : accidents (int. Clarke) 895, 1060, 1372, 9376 ; subventions en terres et en argent (int. Davis) 1233 ; subventions (int. Scott) 1234, 1738, 1739, 2172 ; traverses, importation (int. Emmerson) 1740 ; subventions (int. Wilson) 2385 ; subventions—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Scott) 2386 ; subventions en terres (int. Scott) 2671, 3933 ; (int. Wilson) 4115 ; (int. Scott) 5000 ; politique du gouvernement (observ. Borden) débat, 7325 ; (int. Borden) 7518, 7622 ; subventions, résolutions (int. Monk) 11222 ; subventions (int. Wilson) 13531, 13646, 14221 mot. Fielding pour comité sur projet de résolutions 13832 ; en comité, 14608; (int. Heyd) 14222; accidents, frais d'enquête (sub.) 14446 ; subventions, projet de résolutions (en comité) article 4, 14816 ; article 5, 14818 ; article 6, 14820 ; article 8, 14821 ; subventions votées aux chemins de fer pour les exercices de 1900, 1901 et 1902 (int. Wilson) 13101, 3292 ; subventions (int. Bell) 14991 ; subventions dans les diverses provinces (Hon. M. Fielding) 15155.
Chemins de fer : modification et refonte de la loi des (voir bill n° 21, lettre B).
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (int. Sproule) 8735.
Chemins de fer et Canaux, ministère ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 339, 13172, 13195 ; correspondance, commis principal (int. Lennox) 5502 ; frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13195 ; appointements d'un commis additionnel de 2e classe (sub.) 14344.
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (observ. Marcil, Bonaventure) 3413.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659, 14745.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14727.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes d'hypothèque, dépôt (int. Scott) 13289.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantonniers (int. Schell) 2381.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux muncipalités (sub.) 14425.
Chemin de fer Canadien du Nord, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. Tarte pour doc.) 939 ; garantie de ses obligations (mot. Blair pour comité sur résol.) 4339 ; en comité sur résol.) 4519, 5131, 5262 ; estimations concernant le coût de cette ligne (motions Blair et Clarke) 5224-5225 ; (en comité sur résol.) 5274 ; (2e l. et adop.) 5297.
Chemin de fer Canadien du Pacifique : Engagements avec le gouvernement pour construction de soixante milles de la voie du Grand Central du Nord-Ouest (int. Douglas) 2385 ; capital supplémentaire (int. McCreary) 2391; dépenses relativement à visite de sir Edmund Barton, premier ministre d'Australie (sub.) 7166 ; subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, 14801 ; terres au Manitoba, (int. Puttee) 684 ; taxes scolaires sur terres au Nord-Ouest (int. Oliver) 4153 ; wagon n° 001,

Chemin de fer Canadien du Pacifique—*Suite.*
possession par l'hon. M. Tarte, amélioration et aménagement par le gouvernement (int. Demers) 14575.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789, 14815.
Chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau (sub.) 14612.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (observ. Ethier) débat, 7795.
Chemin de fer des Comtés-Unis (mot. Johnston, Cap Breton, pour doc.) 456 ; (mot. Tarte pour doc.) 459.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart sub.) 14800.
Chemin de fer d'Edmonton, Yukon, et Pacifique (sub.) 14639.
Chemin de fer d'Extension vers l'Est du Nouveau-Brunswick, intérêt sur jugement des arbitres (sub.) 7755.
Chemin de fer d'extension vers l'Est, de la Nouvelle-Ecosse, moitié des honoraires des arbitres et sténographes, ancien crédit périmé (sub.) 7755 ; (sub.) 14623.
Chemins de fer de l'Etat, avances au ministre des Ch. de fer et Canaux (mot. Fielding pour comité sur projet de résol.) 8575 ; (mot. Fielding pour substitution d'une autre résolution) 10982 ; mot. Fielding pour comité sur projet de résol.) 11456, 12829.
Chemin de fer le Grand Tronc, et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement, (int. Monk) 688 ; paiements, ligne Sainte-Rosalie-Montréal, pont Victoria et gare Bonaventure (mot. Monk pour doc.) 723 ; prêts par le gouvernement (int. Talbot) 3023 ; subvention (observ. Kemp) 5928 ; taux de transport des voyageurs (observ. Clarke) 11012 (int. Maclean— 11818, 12085 ; loyer au Grand Tronc (sub.) 13148.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest (sub.) 14627-14628.
Chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian (sub.) 14642.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14695, 14699.
Chemin de fer Interprovincial du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14616.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer d'Inverness ci-devant d'Inverness et de Richmond (sub.) 14633.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690.
Chemin de fer de Joliette au lac Manouan (sub.) 14612.
Chemin de fer de Jonquières à la baie des Ha! Ha! (sub.) 14612.
Chemin de fer de Kootenay-Central (sub.) 14793; subvention additionnelle (motion Fielding pour comité sur résolution) 14824.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Lime-Ridge au comté de Mégantic (sub.) 14612.
Chemin de fer de Mabou et du Golfe (sub.) 14622.
Chemin de fer maritime de Chignecton (observ. Logan) 4561.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux mines de houille (sub.) 14808.
Chemin de fer de Middleton à Victoria-Beach, (sub.) 14627.
Chemin de fer de Midland (sub.) 14792.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Chemin de fer des Mines du Klondike (mot. McIsaac afin que requête pour bill d'intérêt privé soit lue et reçue)2877.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du Globe (int. Haggart) 6091.
Chemin de fer Montréal-Northern (sub.) 14790.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto, charte (int. Porter) 8320.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634.
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (sub.) 14615.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14626.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKnezie et Renouf (sub.) 14764.
Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (mot. Roche pour doc.) 2417 (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. LaRivière pour doc.) 7517.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14750.
Chemin de fer de Rive Sud, M. Geoffrion (observ. 207 ; Hon. M. Blair (rép.) 208 ; (mot. Tarte pour doc.) débat, 457.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer de Roberval vers la baie James (sub.) 14613.
Chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide (sub.) 14613.
Chemin de fer de Saint-Pierre à Louisbourg (sub.) 14792.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer Shédiac et du Littoral (sub.) 14621.
Chemin de fer de Southport et Murray-Harbour (int. Lefurgey) 2672.
Chemin de fer de la station de Débert à la mine de houille de Débert (sub.) 14624.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest (sub.) 14609-14610.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14609 ; 14643 ; 14815.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (mot. Logan pour soumettre requête afin d'obtenir loi autorisant émission d'obligations) 4417.
Chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 14609.
Chemin de fer Trans-Canada (mot. Tarte pour doc.) 689 (int. Wilmot) 2856 ; Hon. M. Blair (explication personnelle) 2893 ; vente au Grand-Tronc-Pacifique (int. Monk) 7794.
Chemin de fer Transcontinental ; discours de sir W. Mulock) (int. Haggart) 374 ; construction (int. Bennett) 2387 ; corespondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (mot. Tarte pour doc.) 456 ; (int. Casgrain) 553 ; proposition au gouvernement (int. Monk) 896 ; 1054 ; 1059 ; politique du gouvernement (int. Monk) 5960 ; (int. Borden) 7017.

Chemin de fer Transcontinental national, projet de résolution (int. Monk) 7712 ; bill (n° 135) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, (sir Wilfrid Laurier), (débat sur motion de sir Wilfrid Laurier pour 1ère lecture) : Sir Wilfrid Laurier, 7890 ; M. R. L. Borden, 7930 ; 7959 ; Hon. M. Haggart, 7950 ; M. Sproule, 7960 ; (mot. Fielding pour comité sur projet de résolution) 8151 ; (motion de sir Wilfrid Laurier pour dépôt de documents) 8317 ; paroisses et montagnes traversées (int. Morin) 8353 ; impression du bill en français (int. Léonard) 8354 ; anciennes explorations (motion de l'honorable M. Haggart pour doc.) 8469; (motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution) 8652, débat : l'honorable M. Blair, 8653 ; M. Charlton, 8714-8736 ; M. Monk, 8777 ; l'honorable M. Fielding, 8795 ; M. Barker, 8845 ; l'honorable M. Sifton, 8869-8892 ; l'honorable M. Haggart, 8931 ; M. Emmerson, 8956-8969 ; M. Sproule, 8996 ; M. Lemieux, 9028 ; M. Oliver, 9059 ; M. Lennox, 9062; M. Morrison, 9112 ; M. Hughes (Victoria) 9128 ; M. Russell, 9163-9176 ; M. R. L. Borden, 9218 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 9264 ; M. Northrup, 9299 ; l'honorable M. Costigan, 9324 ; M. Guthrie, 9342 ; M. Puttee, 9377 ; M. Kemp, 9411 ; M. Hughes (King) 9441 ; M. Bennett, 9457 ; M. MacPherson, 9476 ; M. Robinson, 9488 ; M. Logan, 9499 ; M. Osler, 9542 ; M. Heyd, 9567 ; M. Ganong, 9590 ; M. Marcil (Bonaventure) 9614 ; M. Wilson, 9630 ; M. Broder, 9657 ; M. Mackie, 9677 ; M. Lavell, 9696 ; M. R. F. Sutherland, 9711 ; M. Wright, 9720 ; M. Hackett, 9723 ; M. Talbat, 9736 ; M. Blain, 9758 ; l'honorable M. Fisher, 9776 ; M. Lefurgey, 9794 ; M. Roche (Halifax) 9817 ; M. Thomson (Grey-nord) 9838 ; l'honorable M. Ross (Victoria, N.-E.) 9847 ; M. Porter, 9862 ; sir Richard Cartwright, 9883 ; l'honorable M. Tarte, 9900 ; M. Bourassa, 9927 ; M. Clancy, 9946 ; M. German, 9970 ; M. Roche Marquette) 9989 ; sir William Mulock, 10013 ; M. Bell, 10048 ; M. Wade, 10083 ; M. Brock, 10133 ; M. Malouin, 10145 ; M. MacLaren (Perth-nord) 10162 ; M. Bureau, 10169 ; M. Lancaster, 10173 ; M. Ross (Ontario-sud) 10191 ; M. Henderson, 10206 ; M. Stephens, 10227 ; M. Wilmot, 10245 ; M. Girard, 10257 ; M. Ward, 10275 ; M. Davis, 10284 ; M. Richardson, 10305 ; M. Holmes, 10314 ; M. Clare, 10324 ; M. Archambault, 10335 ; M. Boyd, 10340 ; M. Johnston (Lambton) 10360 ; M. Vrooman, 10367 ; M. Murray, 10376 ; M. Pringle, 10383 ; M. Maclaren (Huntingdon) 10405 ; M. Cargill, 10412 ; M. Parmelee, 10422 ; M. Ball, 10430 ; M. Scott, 10437 ; M. Birkett, 10480 ; M. Béland, 10488 ; M. Stewart, 10500 ; M. Fowler, 10508 : l'honorable M. Paterson, 10540 ; M. Clarke, 10573 ; M. Angers, 10611 ; M. Gourley, 10616 ;

Divisions : sous-amendement de M. Boyd, 10360; rejeté par 119 contre 68, 10667 ; amendement de M. Puttee, 9407 ; rejeté par 135 contre 50, 10669 ; amendement de M. Casgrain, 10670 ; rejeté par 117 contre 70, 10671 ; motion principale, 8652, adoptée par 117 contre 71, 1062 ;

De nouveau en comité sur motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution) M. Monk, 10675 ; sir Willfrid Laurier 10675 ; projet de résolution lu 1ère et 2e fois, adopté et renvoyé au comité général, 10675.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., 10676 ; 2e l. et comité, 10676 (débat) M. Monk, 10676 ; sir Wilfrid Laurier, 10677 ; M. McCreary, 10681 ; M. Northrup,-10684 et suiv. ; l'honorable M. Fielding, 10685 et suiv. ; l'honorable M. Tarte, 10685 et suiv. ; M. Hughes, (Victoria) 10686 et suiv. ; 10754 et suiv. ; l'honorable M. Fitzpatrick, 10688 ; M. Sproule, 10691 ; M. Maclean, 10694 ; M. Cochrane, 10705; M. Charlton, 10710 ; M. Ingram, 10719 ; M. Meigs, 10738 ; M. Wright, 10749 et suiv. ; M. Taylor, 10752 et suiv. ; (int. Monk) 10804 ;

Chemin de fer Transcontinental—*Suite.*

De nouveau en comité sur le bill (n° 235) : M. Kemp, 10805 ; sir Wilfrid Laurier, 10808 ; M. Brock, 10812 ; l'honorable M. Paterson, 10816 ; M. Murray, 10819 ; M. Clancy, 10822 ; 10887 ; M. Heyd, 10824 ; M. Taylor, 10830 ; M. Holmes (président) décision, 10833 et suiv. ; M. Monk, 10843 ; M. Lennox, 10851 ; M. Hughes (Victoria) 10854 ; M. Charlton, 10862 et suiv. ; M. Osler, 10867 ; M. Lefurgey, 10868 ; M. Bennett, 10875 ; M. Ingram, 10883 ; l'honorable M. Fielding, 10889 ; M. Richardson, 10894 ; M. Lancaster, 10896 ;

Délibérations du comité non sténographiées, division sur décision du président, M. Belcourt, 10902-10903 ;

De nouveau en comité, 10903 : M. Sproule, 10903 ; M. Hackett, 10905 ; M. Johnston (Cardwell ; 10909 ; M. Fraser, 10912 ; M. Lavell, 10917 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 10918 ; M. Northrup, 10926 ; M. Ingram, 10940 ; M. Henderson, 10954 ; M. Wilson, 10964 ; M. Broder, 10969 ; M. Blain, 10976 ;

De nouveau en comité : M. Barker, 11457 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 11457 ; M. R. L. Borden, 11457 ; M. Northrup, 11458 ; l'honorable M. Fielding, 11458 ; l'honorable M. Sutherland, 11468 ; M. Fowler, 11483 ; sir Wilfrid Laurier, 11487; 11510; 11536; M. Clancy, 11498; M. Gourley, 11499 ; M. Bell, 11507 ; M. Davis, 11514 ; M. Osler, 11543 ; M. Kemp, 11544 ; M. Puttee, 11545 ; M. Monk, 11550 ; sir William Mulock, 11552 ; M. Taylor, 11557 ; l'honorable M. Fisher, 11560 ; M. Kendall, 11561 ; M. Ingram, 11561.

Dépôt de documents(renseignements) sir Wilfrid Laurier, 11565.

De nouveau en comité, 11565 ; sir Wilfrid Laurier, 11565 ; 11579 ; 11634 ; 11637 ; M. Monk, 11565 ; l'honorable M. Fielding, 11566 ; M. Maclean, 11566 ; M. Sproule, 11571 ; 11653 ; M. R. L. Borden, 11572 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 11581 ; M. Osler, 11583 ; M. Taylor, 11612 ; M. Oliver, 11614 ; M. Northrup, 11615 ; sir Richard Cartwright, 11622 ; M. Kemp, 11622 ; l'honorable M. Paterson, 11624 ; M. Bell, 11641-45 ; M. Bennett, 11635 ; M. Barker, 11641 ; M. Gourley, 11648 ; l'honorable M. Sutherland, 11652 ; M. Lennox, 11657 ; M. Hughes (Victoria) 11661:

De nouveau en comité, 12090 ; 12215 ; M. R. L. Borden, 12090 ; 12215 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 12090 ; 12219 ; M. Macdonald (Huron) 12091 ; 12229 ; M. Barker, 12092 ; 12228 ; l'honorable M. Fielding, 12096 et suiv. ; M. Lennox, 12096 ; 12259 ; M. Northrup, 12113 et suiv.; M. Gourley, 12117, 12233 ; M. Bennett, 12129 ; M. Clancy, 12131 ; 12230 ; M. Fowler, 12134 ; 12298 ; M. Charlton, 12137 et suiv. ; H. Hughes (Victoria) 12143 et suiv. ; M. Brock, 12158 ; 12265 ; M. Henderson, 12190 et suiv. ; M. Bell, 12192 ; 12248 ; M. Oliver, 12200 ; M. Talbot, 12205 ; sir Wilfrid Laurier, 12225 ; 12268 ; M. Osler, 12228 ; M. Kemp, 12229 ; M. Sproule, 12231 ; M. Taylor, 12237 ; M. Holmes, 12242 ; M. Davis, 12244 ; l'honorable M. Paterson, 12278 ; M. Logan, 12296 ; M. MacPherson, 12299 ; M. Kendall, 12305 ; M. Morin, 12306 ; M. Kaulbach, 12316.

Chemin de fer Transcontinental—*Suite.*

De nouveau en comité, 12328; 12399; 12475 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 12328; 12479; M. R. L. Borden, 12329; 12493; M. Bennett, 12329 et suiv.; l'honorable M. Fielding, 12330 et suiv. ; M. Clancy, 12330 ; M. Clarke, 12330 ; M. Rosamond, 12340 ; M. Boyd, 12346 ; 12522 ; Hon. M. Haggart, 12347 ; 12450 ; M. Blain, 12352 ; 12532 ; M. Kemp, 12354 ; 12433 ; 12527 ; M. Brock, 12358 ; M. Johnston (Cardwell) 12362 ; 12506 ; M. Sproule, 12364 ; 12493 ; M. Logan, 12368 ; M. Casgrain, 12375 et suiv. ; M. Charlton, 12382 ; 12486 ; M. Brock, 12392 ; M. Oliver, 12398 ; M. Gourley, 12399 et suiv. ; M. Osler, 12414 ; 12538 ; Hon. M. Paterson, 12423 et suiv. ; M. Clancy, 12431 ; M. Campbell, 12438 ; M. Lavell, 12439 et suiv. ; M. Barker, 12439 ; 12517 ; M. Northrup, 12450 ; 12515 ; M. MacPherson, 12458 ; M. Thompson (Haldimand) 12459 ; M. Maclean, 12475 ; M. Macdonald, 12485 ; M. Robinson (Elgin) 12487 ; sir Wilfrid Laurier, 12487 ; 12537 ; M. Ingram, 124494 ; M. Heyd, 12497 ; M. Taylor, 12506 ; M. Kaulbach, 12508 ; M. Reid (Grenville) 12516 ; M. Roche (Marquette) 12520 ; M. Davis, 12522 ; M. Scott, 12529.

Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l. (débat) : sir Wilfrid Laurier, 12866, 12899, 12976, 12987, 12999, 13014, 13015, 13017 ; M. R. L. Borden, 12866 ; 13015 ; M. Sproule, 12913, 13031 ; l'hon. M. Haggart, 12933 ; amendement Borden, 12897, rejeté par 75 contre 37, 12947 ; M. Osler, 12948 ; M. Fielding, 12951 ; M. Broder, 12953 ; M. Taylor, 12954, 13006 ; M. Reid (Grenville) 12956; 12999, 13018; M. Johnston (Cap-Breton) 12957 ; M. Richardson, 12958 ; amend. Osler, 12950 ; rejeté par 78 contre 39, 12959 ; M. Alcorn, 12960 ; amendement Alcorn, 12961, rejeté par 75 contre 35, 12962 ; M. Roche (Marquette) 12963, 12990 ; amendement Roche (Marquette) 12965, rejeté par 74 contre 34, 12965 ; M. Fowler, 12966, 13000 ; amendement Fowler, 12967, rejeté sur même division, 12968 ; M. Northrup, 12968; amendement Northrup, 12968, rejeté sur même division, 12970 ; M. Lancaster, 12976 ; amendement Lancaster, 12978, rejeté, 12979 ; M. Blain, 12980 ; amendement Blain, 12981, rejeté, 13006 ; amendement Taylor, re-13007, rejeté sur même division 13024 ; M. Kemp, 12986 ; M. Emmerson, 12987 ; M. Hale, 12990 ; M. Talbot, 12993 et suiv.; M. Hackett, 12997 ; l'hon. M. Paterson, 13011 ; M. Bennett, 13018, 13024 ; M. Barker, 13025 ; amendement Barker, 13025, rejeté sur même division, 13025; M. Henderson, 13028 ; amendement Henderson, 13029, rejeté sur même division, 13029 ; M. Bell, 13029 ; amendement Bell, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; M. Morin, 13031 ; amendement Morin, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; M. Brodeur (Orateur) 13031 ; 3e l., et adoption sur même division, 13034 ; pétitions à l'encontre du bill, responsabilité des députés quant aux signatures, règle 84 (int. Talbot) 12971 ; mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections (débat) 13538-39 et suiv.; observ. Marcil (Bagot) 13203; construction, adjudication des entreprises (int. Grant) 13292 ; plan de M. R. L. Borden, pétitions à l'appui (int. Davis) 13293 ; pétitions contre le bill, irrégularités (int. Borden par rapport à mot. Talbot) 13843, 13956 ; études topographiques et autres dépenses (sub.) 14949 ; arpentages (int. Borden) 15067 ; pétitions (observ. Taylor) 15147 et suiv.

Chemin de fer de la Tuque à la rivière Jeannotte (sub.) 14790.

Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.)14794.

Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.

Chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la rivière du Loup (sub.) 14640.

Chemin de fer de la Vallée du sud-est (mot. Johnston, Cap-Breton, pour doc.) 456 ; (mot. Tarte pour doc.) 459.

Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749.

Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795.

Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635.

Chemin de fer de Wolfeville au Bassin des Mines (sub.) 14634.

Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618.

Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.

Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.

Chenal entre Kingston et Brockville, côté canadien, sub. (int. Reid) 6118.

Chenal du Nord, travaux de creusement et construction d'une digue (sub.) 8037 ; pour compléter, 14433.

Chéticamp, quai (sub.) 13448.

Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1107.

Chevrier, famille, et service civil (int. Fowler) 12751, 12972.

Chezzetcook-ouest, brise-lames (sub.) 13487.

Chigogin, jetée (sub.) 13448.

Church-Point, brise-lames, réparations (sub.) 1108.

Cigarettes, prohibition (mot. Bickerdike) débat: M. Bickerdike, 841 ; M. Holmes, 845 ; M. Barker, 851 ; M. Lennox, 852 ; M. Roddick, 853 ; M. Logan, 855 ; M. Taylor, 858 ; M. L. P. Demers, 859 ; M. Heyd, 860 ; M. Broder, 860 ; M. Kaulbach, 861 ; M. Stephens, 863 ; Hon. M. Ross, 863 ; Hon. M. Tarte, 864 ; M. Sproule, 865 ; M. Macdonald, orateur-suppléant, 865 ; M. Brock, 866 ; sir Wilfrid Laurier, 866.

Cinq-Isles, quai (sub.) 13449.

Clémence, exercice de la prérogative de (int. Casgrain) 98.

Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949.

Clinton, bureau de poste (sub.) 530.

Cobourg, quai, réparations (sub.) 6108 ; bureau de poste, améliorations (sub.) 13385.

Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13501.

Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.

" Coldstream Guards ", régiment, musique à l'exposition de Toronto (int. Hughes) 9945.

Cole, lieut.-colonel, pour lui rembourser ses frais, cause Cooke contre Cole (sub.) 7164.

Collingwood, port, améliorations (sub.) 13510.

Colombie Anglaise : statuts, refus de sanction par gouvt fédéral (mot. Borden pour doc.) 723, 2086, 2769 ; troubles ouvriers (observ Smith) 970 ; rapport concernant pêcheries (int. Earle) 1235, 6566 ; grèves (int. Puttee) 1653 ; lignes télégraphiques (sub.) 3097 ; commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7199 ; rapport (int. Earle) 8352 ; pêche au saumon, commission (mot. Préfontaine pour rapport) 7325 ; bureau d'essai (sub.) 14253 ; commerce de bois (observ. Borden) 15067 ; dragage, nouvel outillage (sub.) 13583 ; nouveau remorqueur (sub.) 13591 ; lignes télégraphiques, frais d'exploitation (sub.) 13644.

Comités permanents, (mot. Laurier) 5 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot. Laurier) 5 ; (rapp.) 199 ; (mot. Laurier pour adoption du rapp.) 205 ; (mot. Laurier pour ajouter à liste le nom de M. Wallace) 5872 ; mot. Hyman pour autorisation à siéger pendant séances de la Chambre, 8652.

Commerce avec le Japon (int. Clarke) 8868.
Commerce, commissaire du, à Londres (int. Kemp) 3621 ; coalitions, frais d'enquêtes (sub.) 14958.
Commerce, ministère (sub.) appointements et dépenses casuelles, 7801.
Commerce privilégié, cablogramme publié par le "Star", de Montréal (int. Lemieux) 14224.
Commission du capital et du travail, 1886; membres (int. Kendall) 8318.
Commission des chemins de fer (loi de 1900), membres, secrétaire et autres employés, appointements (mot. Fitzpatrick, pour comité sur projet de résolution) 8321 ; en comité, 8355 ; renvoi au comité général sur bill (n° 21) 8360 ; frais et appointements (sub.) 14447.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Commission des études relatives à la ligne-frontière internationale, traitement d'un géologue y attaché, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904 (sub.) 7037.
Commission géologique (sub.) 7027 ; rapport et compilation des études, plans, cartes, et utilisation de carnets d'arpenteur, appointements (sub.) 7038 ; appointements (sub.) 12845.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World)), de Toronto (int. Sproule) 14342.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen(mot. Galliher pour lecture et adoption de requête demandant acte confirmant charte) 5700.
Compagnie du pont de Westminster, bill d'intérêt privé (mot. Morrison afin que pétition pour charte soit lue et reçue) 10756.
Comptes publics, comité (mot. Fraser) 374.
Conciliation, conseils de (int. Bell) 3759, 4150.
Confédération, fête, ajournement (mot. Laurier) 5780.
Conférence intercoloniale (mot. Monk pour doc.) 874 ; (int. Borden) 900 ; (mot. Borden pour doc.) 3763 ; débats, publication (int. Borden) 8159, 9722 ; (int. Sproule) 8468 ; (mot. Laurier pour dépôt de documents) 9846.
Conférences agricoles (int. Lemieux) 8867.
Connor, M., métallurgiste, appointements (sub.) 14063.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 210.
Consul d'Allemagne, correspondance (int. Borden) 12472.
Corderie de l'Etat, pénitencier de Kingston, circulaire, vente de ficelle d'engerbage (int. Léonard) 4334, 4336.
Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Couillard, M. Alfred, second du steamer "Druid", blessé, gratification (sub.) 13829.
Cour d'Amirauté, Québec, appointements du régistraire (sub.) 3531.
Cour de l'Echiquier (sub.) : commis de seconde classe cadette, 3528 ; M. Duncan Clarke, app., 3528 ; dépenses casuelles, frais de déplacement, impression, reliure, etc., 3529 ; régistraire, supplément, 3530 ; M. Charles Morse, 3530 ; loyer, 3531 ; avance du gouvernement fédéral (sub.) 12844.
Couronnement, contingent, somme additionnelle (sub.) 7164.
Cour Suprême (sub.) : arrêtiste, 3524 ; achat de livres, 3524, 3528 ; dépenses casuelles, appointements, etc., 3527 ; impression, reliure et dist. des déc., 3527 ; régistraire, traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résol.) 13955 ; en comité, 14118 ; jugements, publication (sub.) 14551.
Cour Suprême du Manitoba, jugements ou opinions concernant exemption de taxes, terres du Pacifique (mot. Borden pour doc.) 939.
Cour Territoriale, Yukon (sub.) : Shérif et greffier, app., 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3534-3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 3631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (int. Blain) 10366 ; 10674 ; 10981 ; 11221.
Cove-Head Harbour, entrée du chenal, amélioration (sub.) 118 ; 13492.
Cow-Bay (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 1108 ; 13447.
Craig, M. George, sten., voyage de Dawson à Ottawa et retour (sub.) 3532.
Creek False, C.A., location (int. Wilson) 2856 ; 3022 ; (mot. Earle pour doc.) 2417 ; 3239 ; 5702 ; (int. Earle) 7793.
Criminels allemands libérés, au Canada (int. Charlton) 3332.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566.
Cumberland, quai (sub.) 13510.
Cummings, M. James, paiement (int. Blain) 9723.
Cunningham, M. F. H., appointements (sub.) 13947.
Cutler, Gore's Bay et Kagawong, transport des malles entre (int. Bennett) 2388.
Cutler, Spanish-Mills, Little Current et Wekimagong, transport des malles entre (int. Bennett) 2387.

DALHOUSIE, améliorations au port (sub.) 13504.
Daly, M. Michael, maître du port, Bathurst, destitution (int. Fowler) 3022 ; (int. Wilmot) 3761.
Débats : comité (mot. Laurier) 5 ; 1er rapp., quorum (M. Champagne) 671 ; mot. pour adop. (M. Champagne) 834 ; 2e rapp., paiement à M. S. A. Mackay, (M. Champagne) 964 ; (mot. pour adop.) discussion : M. Champagne, 1144 ; M. Bourassa, 1144 et suiv. ; 3e rapp., gratification à la veuve de M. N. H. Beaulieu (M. Madore) 1513 ; 4e rapp. (M. Champagne) nomination de M. Léon Gérin, paiement à M. Sylva Clapin, 1736 ; 3e rapp. (M. Champagne) (mot. pour adop., 1828 ; 4e rapp. (M. Champagne) mot. pour adop., 2005 ; bureau des traducteurs (int. Clarke) 2391 ; (int. Blain) 3935 ; publication des Débats (sub.) 5446 ; 5e rapp. (M. Champagne) secrétaires des sténographes, appointements, 7890 ; M. Champagne, mot. pour adop. du 6e rapp., 8158 ; 9611 ; M. Champagne, 8e rapp., nomination de M. Robert C. Dunbar comme sténographe officiel, 12469 ; M. Champagne, 7e et 8e rapports (mot. pour adop.) 14342.
Défense navale, article du "Globe" (int. Clarke) 968.
Denny, colonel, nomination (M. Hughes, Victoria) explication personnelle, 15152.
Denrées, inspection (sub.) 7995.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne pour la presse canadienne, service (mot. Fielding) pour comité sur projet de résolution) 8354 ; en comité, 8470.
Dépenses imprévues (sub.) 7165 ; 12841 ; 13172 ; dans le rapport de l'auditeur général (sub.) 7208.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404 ; 13510.
Députés, nouveaux, 3 ; 6 ; 373 ; 1702 ; présentés, 3 ; 287 ; 454 ; 1702, nommés à des positions importantes (mot. Roche pour doc.) 9847.
Deschambault, quai (sub.) 13733.
Deseronto, édifice public (sub.) 6038 ; 13379.

Desjardins (Pontiac) quai (sub.) 13733.
Desjardins, M. Camille, nomination (int. Bureau) 3664.
Détenus, libération conditionnelle (int. Casgrain) 97 ; (motion Casgrain pour documents) 580.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14546 ; intérêt (int. Bureau) 14969.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Dictionnaire anglais-micmac, préparation et impression (sub.) 12845.
Digby, quai, réparations (sub. 1113 ; port, améliorations (int. Fowler) 2171 ; édifices pubblics, améliorations (sub.) 13299.
Dipper Harbour, brise-lames (sub.) 13504.
Discours du Trône, 3 ; 15163.
Distribution postale à la campagne : gratuite, (int. Robinson) 289 ; à domicile, (int. Hackett) 14091.

DIVISIONS :

Amendement de M. Brock demandant que le crédit de $50,000 destiné à la construction d'une succursale de l'hôtel des monnaies à Ottawa soit biffé; rejeté par 47 contre 6, 371.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer ; motion de l'hon. M. Blair pour renvoi devant le comité des chemins de fer, adoptée par 99 contre 53, 578.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial, motion de M. F. Monk pour renseignements sur noms des vendeurs et prix payés, rejetée par 66 contre 35, 707.
Home Rule en Irlande, motion de l'honorable John Costigan pour adresse à Sa Majesté, adoptée par 102 contre 41, 833.
Cigarettes, motion de M. Bickerdike demandant la prohibition de l'"importation, de la fabrication et de la vente, adoptée par 103 contre 48, 868.
Bill (n° 66) à l'effet de régler de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes ; amendement de M. Sproule à la motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., rejeté par 72 contre 36, 1333.
Amendement de M. Borden (Halifax) à motion de l'honorable M. Fielding, budget : " Que cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection adéquate à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries, qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens ;
Et que la politique fiscale du gouvernement devrait pourvoir à un remaniement complet et judicieux du tarif au cours de la présente session," rejeté par 107 contre 54, 2310.
Yukon—Concessions Treadgold, amendement de M. Casgrain, 2926, rejeté par 95 contre 52, 3017-3018. Autre amendement de M. Casgrain, 4657, rejeté par 87 contre 40, 4705-4706.
Employés publics, ingérence dans les élections, amendement de M. Roche (Marquette) 3260, rejeté par 71 contre 22, 3317-18-19.
Motion de M. Monk pour 2e lecture du bill (n° 53) relatif à la faillite, 3360, rejetée par 74 contre 42, 3368.
Fer et acier, industrie, amendement de M. R. L. Borden, 4433 ; rejeté par 91 contre 47, 4501.
Jardins potagers, droits sur produits, amendement de M. Léonard, 4936, rejeté par 100 contre 51, 4968-4969.

DIVISIONS—*Suite.*

Politique fiscale du gouvernement, amendement de l'hon. M. Tarte, 5051, rejeté par 102 contre 50, 5126-5127.
Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, motion de M. Pringle pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'article 40, 5042, rejetée par 102 contre 55, 5044-5045.
Achat de bestiaux aux Etats-Unis par le gouvernement impérial, amendement de M. Pope, 5655, rejeté par 78 contre 48, 5676-77-78.
Bill (n° 59) concernant le chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, motion de M. Monk pour renvoi du bill au comité des chemins de fer, 6737, rejetée par 87 contre 51, 6752.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, motion de M. Galliher pour troisième lecture, 7692, adoptée par 64 contre 35, 7692-7693.
Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, amendement de M. Clarke, 7704, rejeté par 57 contre 9, 7711.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, enquête Loy, rapport, amendement de M. Monk à motion de M. Wade pour adoption du 2e rapport, rejeté par 105 contre 40, 8316.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, amendement de M. Maclean, 8589, rejeté par 45 contre 34, 8603.
Rapides des Galops, creusage et élargissement, projet de résolution n° 29, présenté par l'honorable M. Fielding, et adopté par 36 contre 14, 8649.
Chemin de fer transcontinental national, sous-amendement de M. Boyd, 10360, à motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, 8652, rejeté par 119 contre 68, 10667 ; amendement de M. Puttee, 9407, rejeté par 135 contre 50, 10669 ; amendement de M. Casgrain, 10670, rejeté par 117 contre 70, 10671 ; motion principale, 8652, adoptée par 117 contre 71, 10672 ; bill (n° 235) en comité, délibérations non sténographiées, décision du président, M. Belcourt, 10902, confirmée par 52 contre 30, amendement Borden, 12897, rejeté par 75 contre 37, 12947 ; amendement de M. Osler, 12950, rejeté par 78 contre 39, 12959 ; amendement Alcorn, 12961, rejeté par 75 contre 35, 12959 ; amendement Roche (Marquette) 12965, rejeté par 74 contre 34, 12965 ; amendement Fowler, 12967, rejeté sur même division, 12968; amendement Northrup, 12968, rejeté sur même division, 12970; amendement Lancaster, 12978 ; rejeté, 12979; amendement Blain, 12981, rejeté sur même division, 13006 ; amendement Taylor, 13007, reqjeté sur même divisi., 13024; amendement Barker, 13025, rejeté sur la même division, 13025 ; amendement Morinm même division, 13025 ; amendement Henderson, 13029, rejeté sur même division, 13029 ; amendement Bell, 13021, rejeté sur même division, 13021 ; amendement Morin, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; 3e l. et adoption sur même division, 13034.
Représentation dans la Chambre des communes, remaniement, bill (n° 66) amendement de l'honorable M. Haggart, 12669 , rejeté par 65 contre 28, 12685 ; amendement de M. Hackett, 12686 ; retiré, 12707 ; amendement de M. Taylor, 12734 ; rejeté sur la même division, 12734 ; amendement de M.

DIVISIONS—*Suite.*
R. L. Borden, 12735 ; rejeté sur la même division, 12739 ; amendement de M. Clancy, 12739 ; rejeté, 12740 ; amendement de M. Lennox, 12741 ; rejeté, 12744 ; amendement de M. Rosamond, 12744, rejeté, 12745.
Commission des transports, dépenses (sub.) 13638 ; amendement de M. Reid (Grenville) 13640 ; rejeté par 40 contre 22, 13643.
Recensement, coût, amendement de M. Blain, 13984 ; rejeté par 69 contre 35, 14042.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie, amendement de M. R. L. Borden, 14170 ; rejeté par 63 contre 29, 14220.
Ligne transatlantique rapide, amendement de M. R. L. Borden, 14463 ; rejeté par 58 contre 20, 14510.
Situation financière, revue, amendement de M. Bell, 14917 ; rejeté par 68 contre 30, 14944.
Divorce, cour de (mot. Charlton) débat : M. Charlton, 581 ; M. Robison (Elgin-ouest) 586 ; sir Wilfrid Laurier, 587 ; Hon. W. Ross, 588 ; 602 ; Hon. D. Tisdale, 590 ; M. Lennox, 593 ; M. Bell. 597 ; Hon. M. Fielding, 601.
Dixon, M. le capitaine, emploi (int. Hughes) 8150.
Documents publics, distribution (observ. Monk) 1424.
Dominion, cartes du (sub.) 7011.
Donald's Head, brise-lames, réparations (sub.) 13448.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (int. Ingram) 10365.
Douanes, bureau international des, dépenses payables par le Canada (sub.) 7993.
Douanes, ministère (sub.) : appointements, 325 ; dépenses casuelles, 336 ; amendement à la loi (mot. Paterson pour comité sur résol.) 3026 ; en comité sur résol. (débat : M. Paterson, 3152 ; M. Maclean, 3152 ; M. Kemp, 3153 ; M. Blain, 3160 ; M. Lavell, 3161 ; M. Wright, 3161 ; M. Scott, 3165 ; M. R. L. Borden, 3166 ; le ministre des Finances, 3173 ; l'Orateur-suppléant (déc.) 3173 et suiv. ; M. Haggart, 3178 ; M. Brock, 3179 ; M. Robinson, 3193 ; M. Clarke, 3196 ; M. Clancy, 3201 ; M. Tarte, 3207 ; M. Monk, 3208 ; Hon. M. Ross, 3213 ; M. Henderson, 3210 ; M. Lancaster, 3223 ; M. Iigram, 3225 ; appointements et dépenses éventuelles dans les ports du Canada, 3917 ; 4036 ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 ; dépenses, au Yukon, 4113 ; employés (int. Monk) 5501 ; employés, appointements (int. Clancy) 8351; (sub.) 14268 ; droits, revenu (int. Clarke) 14223.
Doucet, débarcadère, dragage (sub.) 6106.
Douglastown, pile(sub.) 13733.
Doukhobortses : Inscription de homesteads (int. Wilson) 554; pèlerinage (int. Wilson) 554; (int. Blain) 1059 ; prêt aux (int. Wilson) 5778.
Dragage : nouveau matériel, Ontario et Québec (sub.) 2764 ; Manitoba (snag-boat (sub.) 2766 ; nouveau matériel en général (sub.) 2767 ; Ontario et Québec (sub.) 2768.
Dragueurs : coût (int. Blain) 1924 ; réparations (sub.) 2701 ; au Manitoba (sub.) 2757 ; capacité (int. Thomson) 5500 ; le dragueur " International " (int. Fowler) 12471.
Dragueur " Manitoba ", nouveau remorqueur (sub.) 13583.
Dragueur " sir Wilfrid Laurier " (int. Thomson, Grey) 5778.
Drake, M. E. F., appointements (sub.) 14044.
Droits, réduits (int. Clarke) 838.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 1113 ; 13448.
Duhamel, M. J. B., appointements (sub.) 14046.
Duncan's Cove, abords du quai (sub.) 13448.
EAST-BAY, quai, réparations (sub.) 13449.
Ecole de marine au Canada, vaisseau-école, organisation (mot. Bourassa pour doc.) 111, 7518.
Economy, quai. prolongement (sub.) 1117.
Edmonton, prison (sub.) 13397 ; pont sur la Saskatchewan (sub.) 13596.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (int. Taylor) 5960.
Edifices du parlement, terrains avoisinants, entretien, négligence (observ. Taylor) 2174 ; (observ. Sproule) 2479 ; 2501 ; logement supplémentaire (sub.) 13269.
Edifices publics fédéraux (sub.) 429 ; dans les provinces maritimes (sub.) 429 ; dans Ontario (sub.) 651 ; dans les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 983 ; ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1044; loyers, chauffage, etc. (sub.) 1093 ; eau (sub.) 1096 ; force électrique et autres, pour ascenseurs, oblitérateurs, etc. (sub.) 1096.
Edifices publics en général (sub.) 986 ; dépôts d'armes (sub.) 990 ; loyer (sub.) 1015, 13402 ; ameublement (sub.) 1033 ; éclairage (sub.) 1095 ; combustible, contrat pour fourniture (int. Clarke) 5501 ; employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13190.
Engrais, falsification, analyse (sub.) 5574.
Entreprise, directeur de la poste, destitution (int. Avery) 14296.
Election, pétitions d', jugements de la cour Suprême, 1, 92.
Elections contestées, 2 ; bill modifiant loi des (int. Casgrain) 496.
Elections fédérales (mot. Fielding pour renvoi du bill n° 3 devant le comité et pour nomination d'un comité chargé d'étudier la loi des élections fédérales et de faire rapport à la Chambre) 3107.
Elévateurs, hausse des droits (observ. Douglass) 11329.
Emerson, embranchement, service des malles (int. LaRivière) 5503.
Empire, défense de l', discours de lord Rosebery (int. Sproule) 418.
Emplois publics, députés ou sénateurs nommés à des (int. Roche, Marquette) 3763 ; mot., idem, pour doc., 3942, 9847.
Employés publics, ingérence dans les élections (observ. et amend. Roche, Marquette) débat : M. Roche, 3251 ; M. McCreary, 3261 ; M. Lancaster, 3268 ; M. Scott, 3274 ; M. l'Orateur-suppléant, 3278 et suiv. (décision) ; M. Blain, 3279 ; M. Boyd, 3283 ; le dir. gén. des Postes, 3287 ; M. Davis, 3290 ; M. Puttee, 3293 ; M. Ingram, 3295 ; M. R. L. Borden, 3303 ; M. Roche (Halifax) 3308 ; sir Wilfrid Laurier, 3310 ; M. Pope, 3313.
Employés surnuméraires : appoint. (sub.) 2850; nommés permanents (sub.) 14282 ; nommés employés de 4e classe (sub.) 14289.
Ernestown-Station, directeur de la poste (int. Wilson) 1062.
Esquimalt, bassin de radoub, constables spéciaux (sub.) 6118 ; station navale, départ du commandant (int.) 11223.
Etats-majors, solde et allocations (sub.) 13655.
Etudes et inspections (sub.) 2816.
Ewart, M., architecte en chef des Travaux publics, appointements (sub.) 13779.
Exécutions capitales, ch. 181, S.R.C. (sub.) 3524.
Exercices annuels, tir (sub.) 3732.
Explication de nature personnelle : M. Robinson (Elgin-ouest) article du Citizen d'Ottawa, 2085 ; M. Talbot, entrefilet du Citizen, d'Ottawa, 3237 ; l'hon. M. Fisher, entrefilet du Citizen, 5497; M.. Schell, commande de W. D. Scott à la maison McPherson et Schell, 5603 ; M. Ingram, comté d'Elgin, remaniement, 6755 ;

Explication de nature personnelle—*Suite.*
sir Wilfrid Laurier, article de la Patrie, 7015; M. Bourassa, discours sur agiotage, racontars de journaux, 7422 ; M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10763 ; M. Lennox, article de l'Evening Journal, d'Ottawa, 11818 ; l'hon. M. Mulock, intérêts dans la Compagnie de Newmarket (rép. aux insinuations de M. Bennett) 13528 ; M. Talbot, pétitions contre le Transcontinental national, 13538 ; M. Roche (Halifax) pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, 13649 ; M. Scott, brochure politique, 14885 ; M. Schell, nomination de M. Stewart comme surintendant du canal de Williamsburg, 14901.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, renouvellement et amélioration des échantillons (sub.) 4593.
Exposition du Japon (observ. Fisher) 4786.
Exposition de Saint-Louis (int. Lemieux) 3107 ; (sub.) 4759 ; envoi de bestiaux (int. Boyd) 5007.

FAILLITES, bill (int. Lennox) 839.
Farquharson, M. Donald, député, décès ; éloges par sir Wilfrid Laurier, 5701 et M. R. L. Borden, 5702.
Félicitations au premier ministre, par M. Sproule, 11948.
Fer et acier, industrie (avis de mot. Borden) 4002 (mot. et observ. Borden en amend.) débat : M. R. L. Borden, 4420 ; Hon. M. Fielding, 4433 ; M. Bell, 4435 ; M. Kendall, 4443 ; M. Osler, 4447 ; sir Wilfrid Laurier, 4452 ; M. James Clancy, 4454 ; M. Pringle, 4464 ; Hon. J. I. Tarte, 4476 ; M. Bourassa, 4484 ; M. Oliver, 4491 ; M. Heyd, 4494 ; M. Pope, 4497 ; primes à la fabrication (int. Wilson) 6646 ; (en comité sur résol.) 6842 ; (sub.) 7995; dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8029 ; primes (en comité sur projet de résol.) 8160 ; (projet de résol. lu et adopté) 8225 ; primes (int. Henderson) 11818.
Ferme expérimentale centrale, beurre (int. Monk) 1925.
Fermes expérimentales (sub.) 998 ; 4707 ; beurre (int. Monk) 1651 ; Melle Hagar (int. Talbot) 5499.
Fête du roi dans le comté d'Elgin (observ. Robinson) 3239.
Ficelle d'engerbage : prix (int. Blain) 206 ; 455 ; (int. McCreary) 1653 ; quantité et prix (int. Heyd) 2390 ; ventes (int. Blain) 3934 ; inspecteur (int. Wilson et Taylor) 5131 ; (int. Wilson) 5779 ; primes à la fabrication (mot. Fielding) (pour comité sur résol.) 6647 ; en comité, 7521 ; (int. Clarke) 7793 ; 7794 ; inspection (sub.) 7995 ; 8005 ; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14074 ; 14332 ; inspection (int. Alcorn) 14989.
Finances, ministère, et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles (sub.) 229 ; frais d'administration (sub.) 12837.
Fisher, M. Charles A. (int. Monk) 1649.
Fitzgerald, M. W. W., homestead et préemption (mot. Sproule pour doc.) 293.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Foin et avoine achetés pour le gouvernement impérial (mot. Borden pour doc.) 1085.
Forêts, protection, plantation d'arbres (sub.) 14060.
Forrest, M. A. E., remboursement (sub.) 5591.
Fort-Lawrence, jetée débarcadère (sub.) 1117; 13450.
Fort-William, édifice public (sub.) 651 ; nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (int. Borden 5128.
Franchise, articles admis en (int. Clarke) 838.
Frank, désastre (int. Scott) 2170 ; (observ. Oliver) 2176 ; (int. Oliver) 2314.
Fraser, MM. B. H. et J. F., appointements (sub.) 13947.
Fraser, M. G. L. B. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Frédéricton, N.-B., édifices militaires, nouvelles écuries (sub.) 13307 ; quartiers du sergent-major (sub.) 13307.
Freeport, jetée de débarquement (sub.) 13451.
Fret, classement (int. Kemp) 3417 ; 3664.
Friar's-Head, N.-E., havre des bateaux (sub.) 1118.
Fromage, pesage (int. Monk) 5601.
Frudes-Point, quai (sub.) 13449.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (int. Smith, Wentworth) 3344 ; mot. Smith, (Wentworth) pour doc., 3941-42.
Fumigation, stations de (sub.) 4592 ; 13782.
Fusil Ross, examen (int. Morin) 2856.

GABARUS, brise-lames, prolongement (sub.) 13451.
Gagetown, Upper et Lower, service postal entre (int. Wilmot) 1737.
Galerie nationale des beaux-arts (sub.) 2821 ; 12973.
Garde-bestiaux, commission (int. Lennox) 686, 897, 1062 ; (int. Borden) 1235 ; (mot. Lennox pour doc.) 3518 ; rapport (int. Pringle) 14990; rapport, dépôt, M. Fielding, 15061.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Gaynor et Greene, extradition (mot. Casgrain pour doc.) 111.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 227 ; nominations d'officiers (int. Hughes) 3024 ; tentes (int. Taylor) 3940 ; services au Yukon (sub.) 5174 ; exercice annuel, habillements, munitions (sub.) 5176 ; effectif, solde (sub.) 5443 ; blessures, indemnités (sub.) 5445 ; acte des pensions, de 1899, motion Scott pour bill afin de modifier, 14574, retirée, 14575.
Général en chef, rapport (int. Hughes) 686.
Géologie, congrès international au Canada en 1906 (int. Carscallen) 8352.
Georgeville, quai, prolongement (sub.) 13467.
Gimli, lac Winnipeg, quai (sub.) 1501.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 ; en général (sub.) 2785.
Gloucester, N.-B., variolés (int. Fowler) 14992.
Godbout, chaussées (sub.) 2807.
Goderich, port (sub.) 1410 ; brise-lames (sub.) 13511.
Goélette "Euxine", sabordement (mot. McLennan pour doc.) 716.
Goélette "Markland", saisie (observ. Kaulbach) 6195.
Golfe Saint-Laurent, lignes télégraphiques (usb.) 3093.
Goodwin, M. George, entrepreneur, canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.
Gordon Highlanders, trophée, présentation (observ. Hughes) 7473.
Gore's Landing, quai (sub.) 13515.
Gouvernement impérial, foin et avoine achetés pour le compte du (mot. Monk) 694.
Gouverneur général, bureau du secrétaire, dépenses éventuelles (sub.) 209.
Grain, importation par ports d'Ontario occidental, en 1902 (int. Bennett) 99 ; expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int. Holmes) 555 ; peseurs automatiques, Manitoba, T. N.-O. (mot. Stewart pour doc.) 869 ; 902 ; inspection (int. Clarke) 5007 ; étalon,

Grain, importation—*Suite.*

(mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 13537 ; en comité, 14092 ; inspection, Manitoba (sub.) 13982.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur projet de résolution) 5257 ; (rapport, 2e l. et adoption du projet de résolution) 5261.
Grains et farines, inspection (sub.) 8031.
Grand-Bend, brise-lames (sub.) 13511.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1125.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13411.
Grand-Narrows, quai, réparations (sub.) 1125, 13466 ; travaux de protection au port (sub.) 14385.
Grande-Rivière, entrée du port, amélioration (sub.) 1125 ; dragage (int. Lancaster) 12750, 13292 ; quai (sub.) 13734.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames (sub.) 1211.
Grande Vallée, jetée (sub.) 1568.
Granite-Village, jetée d'amarrage (sub.) 13451.
Grant, M. J. G., de Barrie, cautions (int. Bennett) 6194.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Greenfield, M. J. R. N., sous-inspecteur des postes à Vancouver, appointements (sub.) 14288.
Greffier de la Chambre, 1.
Grosse-Isle, quarantaine (sub.) 431.
Guay, M. A., compensation partielle pour perte d'un cheval (sub.) 5593.
Guelph, édifice public (sub.) 653 ; dépôt d'armes (sub.) 13349.
Guerre sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (int. Hughes) 1055 ; retour de la force constabulaire (int. Ingram) 1055 ; selles et brides pour dernier contingent (int. Monk) 1736 ; médailles pour 3e bataillon de carabiniers à cheval (int. Taylor) 1737 ; fonctionnaires servant comme volontaires (mot. Hughes pour doc.) 2417 ; achat de provisions (mot. Borden pour doc.) 2858, 5600 ; pensions aux soldats (int. Hughes) 3023 ; médailles (observ. Clarke) 8503 ; (rép. du ministre de la Milice à observ. Clarke) 8561 ; médailles (int. Clarke) 10758 ; membres de la force constabulaire, congé (int. Hughes, Vic.) 1458 ; pensions (observ. Broder) débat, 14892 et suiv.
Guilbault, Edouard, paie-maître des canaux, décédé ; gratification à sa famille (sub.) 14449.
Guthrie, Melle Mary, appointements (sub.) 14045.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.

HALAGE, sentier, de la rivière de la Paix à la rière Pelly (sub.) 13596.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 418 ; 13296 ; Halifax et Canso, service hebdomadaire (sub.) 6205 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13298; terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922 ; bureaux de la Marine et des Pêcheries (int. Bell) 14573.
Hamilton, achat d'un terrain près salle d'exercises (sub.) 7164 ; édifice public, modifications (sub.) 13380.
Harrison, M., inspecteur des pêcheries, démission (int. Wilmot) 292.
Hatchey, M. Nazaire, pilote, maître du havre, nomination, 3761.
Haut-commissaire en Angleterre, bureau (sub.) 12839.
Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma) (sub.) 1219.
Havre de Trois-Brasses, grève, protection (sub.) 1182.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108 ; bureau de poste, construction (sub.) 13387.
Hawk Point Inlet, N.-E., chenal pour bateaux (sub.) 1133.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage ,nomination (int. Wilson et Taylor) 5131 (int. Wilson) 5779.
Heath, M. Gorge, indemnité (sub.) 14448.
Henderson, M. F., appointements (sub.) 13947.
Henry, M. le juge, allocation de retraite (sub.) 14966.
Herchmer, M. L. W., pension (int. Scott) 5505.
Hétu, Rodolphe, libération (int. Northrup) 8151.
Higgin's-Shore, jetée (sub.) 13492.
Higman, M. O., tubes pneumatiques, enquête (sub.) 14286.
Hillsborough, pont (int. Lefurgey) 2673 (int. Hackett) 2855.
Hobbart, M. S. W., appointements (sub.) 14046.
Homarderies, construction et entretien (sub.) 4327 ; 13944.
Home Rule en Irlande (mot. Costigan pour adresse à Sa Majesté) débat : Hon. M. Costigan, 738 ; M. Hackett, 749 ; M. Charlton, 753 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 759 ; M. Sproule, 761 ; M. Marcil (Bonaventure) 769 ; M. Broder, 773 ; M. Belcourt, 777 ; M. Richardson, 781 ; M. Bourassa, 783 ; M. Kemp, 785 ; M. Murray, 787 ; M. Hughes (Victoria) 788 ; M. Wright, 791 ; Hon. M. Ross (Victoria, N.-E.) 792 ; M. Porter, 795 ; sir Wilfrid Laurier, 797 ; M. R. L. Borden, 802 ; M. Sherritt, 806 ; M. Reid, 807 ; le ministre de la Justice, 808 ; M. Clarke, 815 ; M. Ingram, 829 ; M. Hughes (Victoria) explication personnelle, 893 ; adresse à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur général (mot. Laurier) 1229.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099 ; pont et chaussées (sub.) 13594.
Hunter, M. J. B., promotion (sub.) 13780.

ILE d'Alma, enlèvement de rochers (sub.) 2333.
Ile du Cap au Sable, entrée du havre (sub.) 13449.
Ile Caribou, chaussée (sub.) 13448.
Ile aux Coudres, quai (sub.) 2318.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101.
Ile aux Grues, quai (sub.) 1567.
Ile Janvrin, quai (sub.) 1134.
Ile Lawlor, près Halifax, quarantaine (sub.) 13296.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2341 ; lignes télégraphiques (sub.) 2810.
Ile McNutt, protection du rivage (sub.) 13470.
Ile d'Orléans, service postal (int. Casgrain) 687 ; câble sous-marin (int. Talbot) 11454 (mot. Talbot pour doc.) 11565.
Ile du Prince-Edouard ; correspondance (int. Borden) 898 ; jetées et brise-lames, réparations (sub.) 1194 ; coût des chemins de fer (int. Hughes) 1740 ; chemin de fer, billets (int. Hackett) 2588 ; gisements de houille (int. Hackett) 2589 ; communications d'hiver (mot. Lefurgey pour doc.) 2862 ; pêche aux huîtres (int. Lefurgey) 3023 ; lignes télégraphiques reliant au continent (sub.) 3092 ; communications en hiver (int. Lefurgey) 4154 ; chemin de fer, chefs de gare (int. Hackett) 4517 ; prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (int. Lefurgey) 4600 ; sémaphores (int. Hackett) 4601 ; pont de Hilsbourough (int. Hackett) 4602 ; embranchement de chemin de fer, construction (int. Hackett) 6375 ; chemin de fer, halle aux marchandises à Mount Stewart, agrandissement, 7756 ; redressement de la ligne à Blue Shank, 7756 ; embranche-

Ile du Prince-Edouard—*Suite.*
ment de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757; 8035; 13087; 14399; 14407; rails d'acier, achat et pose (sub.) 8036; chemin de fer, quai et hangar à houille à Summerside, 13086 ; agrandissements à Kensington, 13098 ; service d'eau, amélioration, 13100, commodités supplémentaires à Kinkora, 13100; nouvelles gares à Northern et à Richmond, 13100 ; frais d'exploitation, 13152 ; nouveau dragueur (sub.) 13585 ; expéditeurs de poisson, réclamations (int. Lefurgey) 13649 ; nouvelle gare à Alberton, 14424 ; levé topographique au pont Montague, 14424 ; pour redresser voie à Blue Shank, 14424 ; gare et emplacement à Albany, 14424.
Iles Wolfe et Howe (observ.) Taylor) 13778.
Immigration ; agents (mot. Bourassa pour doc.) 293 ; statistique (int. Ross) 1064 ; somme additionnelle (sub.) 2378 ; frais (int. Wilson) 6479 (observ. Wilson) débat, 6761 (sub.) 6827 ; agences (sub.) 6870 ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7060.
Immigration chinoise (mot. Laurier pour comité sur résol.) 269 (en comité sur résol.) 611 et suiv. (2e l. et adop.) 969 ; application de la loi (sub.) 7992.
Immigration irlandaise (int. Clarke) 1060.
Immigration japonaise (int. Morrison) 3847.
Immigrants ; traitement (observ. Puttee) 888 ; installation (observ. Boyd) 1151 et suiv. ; pour l'Ontario (int. Robinson) 1651 ; pour les provinces maritimes (int. Emmerson) 1923 ; refus d'admission (int. Wilson) 2389 ; 2587 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (int. Wilson) 2389 ; examen médical (int. Clarke) 2854 (int. Casgrain) 3663 ; arrivés à Québec (int. Wilson) 5500 ; immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14538 ; dépôt d'immigrants (sub.) 14540.
Imperial Building, Ottawa, loyer (int. Ingram) 3939.
Importations : directes par l'Etat (int. Porter) 12972 ; importations, exercice finissant 30 juin 1903 (int. Henderson) 14223.
Impressions, comité (mot. Laurier) 247 ; achat d'un livre intitulé: " Décisions des Orateurs de la Chambre " (mot. Parmelee) 5497 (mot. Parmelee pour adop. du 4e rapp.) 5772.
Impressions et papeterie (sub.) 226 ; 5449.
Imprimerie de l'Etat : étiquette sur publications (int. Brock) 4333 ; perception des frais d'impression restés dus (int.) Robinson) 4334 ; atelier libre (int. Clarke) 4336 ; compositeurs (int. Clarke) 4602 ; outillage (sub.) 12841.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (int. Barker) 11222.
Indiens, affaires des ; Doncaster, comté de Montcalm, réserve (motion Desjardins pour documents) 293 ; pour dédommager occupants sans titre (sub.) 14064 ; Indiens du comté de King, N.-B., médecin (int. Fowler) 2587 ; affaires des Indiens (sub.) 277 ; agents des, comme gardiens (int. Tisdale) 840 ; baux, correspondance, etc. (mot. Tisdale pour doc.) 1365 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6562 ; 6632 ; Québec, 6618 ; Ontario, 6618 ; Ontario et Québec, 6537 ; 6617, et les provinces maritimes, 6618 ; Cap-Crocker et Gibson, chefs, appointements, 6620 ; Saint-Régis, agent, appointements, 6620 ; traité Robinson, rentes, paiement, 6620 ; réserves, arpentage, 6620 ; fonds des terres, administration, 6625 ; Saint-Régis, prison, construction, 6625 ; dépenses légales et générales, 6626 ; médecins et médicaments, 6631 ; Indiens en
Indiens, Affaires des—*Suite.*
général, 6636 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7474 ; dépenses casuelles (sub.) 14044 ; Ontario et Québec, réparations aux chemins (sub.) 14063; réserve de Rama, construction et entretien de chemins et ponts dans le township de Rama (sub.) 14066 ; Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves (sub.) 14066 ; Nouveau- Brunswick, appointements de W. B. Carter (sub.) 14067 ; dommages causés aux Indiens de la réserve d'Edmundston (sub.) 14067 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 ; vêtements (sub.) 14068 ; écoles (sub.) 14069 ; 14072 ; Dr C. H. West, appointements et médicaments (sub.) 14069 ; Colombie Anglaise, M. Vowell, surintendant des Indiens, appointements (sub.) 14070 ; médicaments et services de médecin (sub.) 14070 ; écoles (sub.) 14072 ; embarcation à vapeur (sub.) 14072 ; hôpital d'Hazelton (sub.) 14072 ; écoles (sub.) 14072.
Indiens, de Mississaga, réclamation (int. McColl) 7107.
Indiens, réserve de Duceis (int. Bennett) 8151.
Ingénieurs, dessinateurs et commis, appointements (sub.) 13614.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822.
Ingonish-sud, quai (sub.) 1182.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14262 ; inspecteurs, sous-inspecteurs des postes, etc., augm. d'app., (sub.) 14289.
Inspecteur vétérinaire en chef (int. Monk) 1649.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13788.
Instruments scientifiques (sub.) 7209.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (observ. Davis) 14237.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, réparations (sub.) 13467.
Intercolonial : Embranchement de la Rivière-Ouelle (int. Casgrain) 553 ; paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (int. Monk) 683 ; articles entrés en franchise par cette voie, pour son usage (mot. Fowler pour doc.) 939 ; gages des employés (int. Kendall) 1339 ; tarif (int. Bell) 1925 ; wagons particuliers (int. Fowler) 2388 ; circulation gratuite (mot. Bell pour doc.) 12416 ; taux de transport (mot. Bell pour doc.) 2418 ; trafic, échangé avec Grand Tronc (int. Kemp.) 2857 ; garage de Lorne (int. Bell) 3022 ; guide officiel (int. Clarke) 3662 ; (mot. Haggart pour doc.) 3664 ; exposé d'usage touchant la situation, par l'hon. M. Blair (débat) 3764 et suiv.; améliorations à Sydney (sub.) 3828 ; construction primitive (sub.) 3831 ; pour renforcer les ponts (sub.) 3831 ; aménagements à Lévis (sub.) 3836 ; tarifs du trafic (mot. Bell pour doc.) 3846 ; traverses achetées et employées (mot. Haggart pour doc.) 3941 ; wagons à marchandises (mot. Haggart pour doc.) 3941 ; inspection des traverses, 1900-1901, rapp. de M. Pottinger (mot. Haggart pour doc.) 3942 ; wagons et locomotives (int. Barker) 4518 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (int. Barker) 4602 ; surestarie (int. Fowler) 4836 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B. (int. Fowler) 4837 ; surestarie sur les wagons (int. Fowler) 5130 ; rails d'acier et attaches sub.) 5177 ; prix du transport des houilles (int. Kendall) 6374 ; (sub.) barres d'attelage pour wagons à marchandises 7746 ; voitures à voyageurs, vestibules, 7746 ; facilités de trafic à Lévis, 7746 ; Rivière-Ouelle, embranchement à partir de la station, 7752 ; freins à air com-

Intercolonial—*Suite.*
primé pour wagons à marchandises, 7754, 8521 ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 ; pour changer barres d'attelage de wagons à marchandises (sub.) 8529 ; nouvelles machines pour ateliers (sub.) 8531 ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 8532 ; matériel roulant (sub.) 8533 ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; pont de Miramichi, idem. 8549 ; améliorations à la Pointe Tupper (sub.) 8551 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 ; freins, signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553 ; réparation des wagons à marchandises, agrandissement de l'atelier à Moncton (sub.) 8554 ; remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup (sub.) 8556 ; à la bifurcation de la Chaudière (sub.) 8557 ; améliorations à Saint-Jean (sub.) 8557, à Halifax, 8558, à Pictou, 8559 ; système de pension (int. Gourley) 9475 ; billets de faveur (mot. Clarke pour doc.) 9847 ; embranchement de la Rivière Ouelle (int. Monk) 10757 ; usines à la Rivière-du-Loup (int. Gauvreau) 12750 ; édifices à la Rivière-du-Loup (sub.) 12846 ; remise à locomotives à la jonction de la Chaudière, 12847 ; nouvelles commodités à Saint-Jean 12850 ; à Halifax, 12851 ; à Sydney-nord, 12851 ; à Moncton, 12853 ; à Amqui, 12855 ; à Sainte-Flavie, 12856 ; à Truro, 12857 ; tançon de la Rivière-Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, construction, 12853 ; voitures à voyageurs, vestibules, 12854 ; habitation pour agent à Rivière-du-Loup, 12854 ; détroit de Canso, service de bateau passeur, améliorations, 12857 ; station du Petit-Métis, améliorations, et déviation du chemin public, 12858 ; machine à scier les rails, achat, 12861 ; améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081 ; à Halifax, 13082 ; à Pictou, 13085 ; à station du Petit-Métis, 13086 ; crédit général, 13132 ; commande de rails à la Cie Clergue (int. Ross, Ontario) 13953 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14344, 14398 ; nouvelles voies sur parties de la ligne, 14352 ; nouveaux aménagements à Saint-Jean, 14353 ; agrandissement à Halifax, 14371 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14371 ; améliorations à Pictou, 14378 ; à Sydney-nord, 14380 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380 ; New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement, 14386 ; Métapédia, nouvelle gare, etc., 14387 ; Windsor, N.-E., nouvelle gare, 14387 ; rails d'acier et chevilles, 14387 ; matériel roulant, 14391 ; Jonction de la Chaudière, remise à locomotives, 14397 ; locomotives et wagons, nouvelles machines pour ateliers de construction, 14397 ; pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, 14949 ; protection contre l'incendie des gares, etc. (int. Bennett) 14967.
Intérieur, ministère, appointements (sub.) 271 ; liste des employés permanents (mot. LaRivière pour doc.) 2417 ; illustrations du rapport, plaintes (int. Ingram) 4117 ; quatre commis supplémentaires de la 2e classe cadette (sub.) 14053.
Iona, prolongement du port (sub.) 13469.

JARDINS potagers, droits sur produits (amend. Léonard) débat : M. Léonard, 4936 ; M. Bourassa, 4939 ; M. Smith (Wentworth) 4940 ; M. Holmes, 4942 ; M. Monk, 4943 ; M. Ethier, 4948 ; M. Henderson, 4952 ; M. L. P. Demers, 4955 ; le ministre des Finances, 4956 ; M. Borden, 4959 ; M. Campbell, 4961 ; M. Broder, 4965 ; M. Macpherson, 4967.
Jeddore-est, quai (sub.) 13448.
Jérôme, M. Martin, député à la législature (int. Roche, Marquette) 5504.
Jetée de Belfast, dragage (sub.) 1186.
Jetée de la rive Higgins, réfection et réparations (sub.) 1193.
Johnston, M. E. S., promotion (sub.) 14549.
Jonasson, M. S. (int. Roche, Marquette) 1234.
Journaux : Royaume-Uni, France et Etats-Unis, paiements (mot. Monk pour doc.) 723 : agents et directeurs de poste (observ. Tarte) 14973.
Joyce, M. A. V., gendarmerie à cheval, appointements (sub.) 14044.
Judique, brise-lames, réparations (sub.) 1134.
Juges : traitement (int. Casgrain) 97 ; pensions de retraite (mot. Laurier pour comité sur résolution) 206 ; (mot. Fitzpatrick pour rescision de l'ordre pour comité sur résol.) 2670 ; frais de voyage (sub.) : Manitoba, 3521 ; Colombie Anglaise, 3522 ; Yukon, 3532 ; allocation de subsistance, 3534 ; juge de la cour des divorces, Nouveau-Brunswick, traitement, 3523 ; chambres des juges, Prince-Albert, 3524 ; juges ad hoc, allocations, 3524 ; pensions de retraite (mot. Fitzpatrick pour comité sur résolution) 3555 ; 4418 ; juges des cours de comté, Manitoba, traitement (int. LaRivière) 3759 ; 5422 ; juge en chef Boyd ; parents employés publics (int. Johnston) 4339 ; paiements en sus de son traitement (int. Taylor) 6193 ; juges des cours de comté (int. Lennox) 5131 ; pensions de retraite (mot. Fitzpatrick pour comité sur résol.) 5421 ; juges de cour de comté, nomination (int. Lennox) 5773 ; pension de retraite, en comité sur résolution, 8323 ; 8614 ; juges des cours provinciales, traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolution) 10366, en comité, 11026 ; 11027 ; 1ère et 2e l. et adop., 11060 ; nomination d'un nouveau juge de la cour Supérieure, P.Q. (mot. Laurier pour comité sur résol.) 11689 ; (en comité) 12078 ; (mot. Laurier pour 2e l.) 12090 ; offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (int. Logan) 14090; juge puiné dans le district de Nipissingue, traitement (sub.) 14551 ; juge de la cour de comté du district n° 7 de la Nouvelle-Ecosse, augm. de traitement (sub.) 14553 ; amendements du Sénat au bill (n° 233) concernant pension de retraite, 14583 (voir bill (n° 233) dans liste des bills, lettre B) ; fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (int. Grant) 14969.
Justice, frais (sub.) 7006.
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements (sub.) 212.

KAMOURASKA, jetée (sub.) 13734.
Keller Heater Company of Canada, bill d'intérêt particulier (mot. McIsaac) 7308.
Kelly, M. A. J., paiement d'appointements (sub.) 5592.
Ketch, port, entrée du chenal, dragage (sub) 13471.
Ketchawana, battures, dragage (sub.) 14948.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7099, 7010 ; secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010 ; aliénés, entretien (sub.) 7010.
Kilroy, M. Thomas, sous-préposé aux douanes, à Windsor, Ont., services (sub.) 14281.
Kingsport, jetée, reconstruction (sub.) 1134 ; 13471.

Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 654 ; 13385 ; (sub.) à voter de nouveau, 6039 ; pénitencier, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (int. Clarke) 8320 ; fourniture des épiceries et provisions (int. Sproule) 10364 ; salle d'exercices du collège militaire (sub.) 13360 ; casernes de l'artillerie de campagne (sub.) 13386.
Kingsville, brise-lames (sub.) 13516.

LA BICHE, palais de justice (sub.) 984.
Labrador (Ile) poste de quarantaine (sub.) 419.
Lac Buckhorn, battures dragage (sub.) 14948.
Lac Couchiching, travaux (sub.) 13524. (Voir Washago.)
Lac Dauphin, dragage (sub.) 1499.
Lac Francis, Man., décharge, quais, creusages (sub.) 1500.
Lacs la Flèche (haut et bas) améliorations entre (sub.) 13576 ; creusage entre, balance due sur outillage (sub.) 13577.
Lac Henderson, décharge (sub.) 1502.
Lac Kennedy, décharge (sub.) 1502.
Lac Manitoba, décharge (sub.) 1500.
Lac Nominingue, quais (sub.) 13737.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14444.
Lac Saint-Jean, dragage, quai (sub.) 2319, 13736.
Lac Saint-Louis, nettoyage du chenal (sub.) 13165.
Lac Simcoe, travaux (sub.) 13524. (Voir Washago.)
Lac Témiscamingue, quais (sub.) 1422 ; améliorations (sub.) 2322.
Lafontaine, lady, pension (sub.) 14546.
Lalonde, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (mot. Clancy pour doc.) 14572.
Laprairie, jetées brise-glaces, travaux de protection, 13737 ; (sub.) 2324, 13737.
L'Ardoise, brise-lames, prolongement (sub.) 13469.
Larkin, M. W. S., capitaine, plainte (int. Hackett) 3025.
L'Assomption, bureau de poste (sub.) 434 ; (int. Monk) 3342 ; emplacement, acquisition (mot. Monk pour doc.) 3348.
Latour, M. L. J., congé (int. Blain) 7106 ; (int. Léonard) 1061 ; (int. Pope) 14290.
Lazaret de Tracadie (sub.) 4597.
Leamington, quai (sub.) 13517.
Le Herald, de Montréal, sommes payées (int. Rosamond) 8572.
Le Roi contre Calver, commutation de peine, (mot. Borden pour documents) 13574 ; contre la British Bank Note Company, frais (sub.) 14572.
Leroy, M. O. E., pétrographe, appointements (sub.) 14063.
Levés hydrographiques et inspections (sub.) 2811 ; levés hydrographiques (sub.) 4270, 7209.
Lévis, édifice public (sub.) 438, 13318 ; terrain acheté par le gouvernement (int. Casgrain) 3762 ; (mot., idem pour doc.) 3942.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (observ. Maclean) débat : M. Maclean, 112, 116, 671 et suiv.; M. l'Orateur (déc.) 112 ; sir Wilfrid Laurier, 113-120 ; M. Lancaster, 114 ; M. R. L. Borden, 114 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 114 ; M. MacCarthy, 115 ; M. Sproule, 123 ; M. Northrup, 124 ; (mot. Maclean) débat : M. Maclean, 1241 ; sir Wilfrid Laurier, 1242 ; M. Sproule, 1243.
Ligne transatlantique rapide (int. Borden) 4020, 4154, 4603 ; (rép. de sir Richard Cartwright) 4895 ; (int. Roche, Halifax) 7308 ; (observ. Borden) débat, 14451.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (int. Bell) 1338.
Lingan, plage, protection (sub.) 1137.
Lisgar, pétition d'élection, à Wm Perkins pour copies supplémentaires de dépositions (sub.) 14545.
Listes électorales, impression (int. Léonard) 292 ; dépenses éventuelles (sub.) 5456 ; Nouvelle-Ecosse (int. Bell) 8573.
Littérature électorale, expédition franco (int. Davis) 14580 ; sacs de poste employés pour expédition (int. Talbot) 14580.
Little Bear Creek, dragage (sub.) 13516.
Little Current, chenal, améliorations (sub.) 13516.
Livingston's Cove, brise-lames, réparations (sub). 13469.
Loi électorale (int. Borden) 12471.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 656 ; magasin militaire (sub.) 13382.
Longueil, édifice public (sub.) 13336.
Lord's Cove (Ile au Cerf) quai (sub.) 1211.
Lotbinière, quai (sub.) 13737.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593.
Lunenburg, port, dragage, 1138.

MACHINES agricoles, détaxe (int. Roche) 3939.
Magog, édifice public (sub.) 13347.
Maguasha, débarcadère (sub.) 13737.
Main-à-Dieu, côté ouest du port, brise-lames (sub.) 13470.
Maison Mortimer et Cie, incendie (int. Bell) 5006.
Malagawatch, chenal des barques, améliorations (sub.) 13471.
Malles, service (sub.) 6269 ; transport par chemin de fer (int. Wilson) 6478 ; transport par navires océaniques, 7801 ; 7962 ; distribution **dans les campagnes (int. Wilson)** 13531 ; transport entre Balaclava et Owen-Sound (int. Thomson, Grey) 13536.
Manitoba, terres boisées, protection (sub.) 6985 ; chemin à partir de Teulon-nord (sub.) 7141.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (int. Ingram) 269.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (int. LaRivière) 3517.
Marées, observation des, appoint. (sub.) 4266.
Margaree, N.-E., améliorations (sub.) 1166.
Margaretville, brise-lames, réparations (sub.) 13470.
Maria, jetée (sub.) 2342.
Marine allemande, recrutement au Canada (int. Sproule) 8968.
Marine et Pêcheries, ministère ; appointements, dépenses casuelles (sub.) 347 ; 4269 ; 5205.
Marine, station biologique (sub.) 13826.
Martineau, Arthur, nomination (int. Ingram) 3938.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès ; éloge par sir Wilfrid Laurier et M. Monk, 10507.
Marysville, édifice public (sub.) 6038.
Mathurin, Joseph A., commutation de sentence (mot. Lavergne pour doc.) 3348.
Mehan, Dr, service météorologique, Bauthurst, renvoi (int. Wilmot) 3761.
Melbourne, quai, améliorations (sub.) 13471.
Ménard, M. Denis, destitution (int. Monk) 3663 ; 9342.
Messages de Son Excellence : (sub.) 92 ; économie interne, 92 ; budget supplémentaire, 725 ; adresse, remerciements, 1241 ; budget supplémentaire, 5127 ; 13129 ; 14332 ; 14966.
Messagers au service de M. Taylor (int. Talbot) 14580.
Métapédia, nouvelle gare, etc. (sub.) 14387.

Métis, commission, scrip (mot. LaRivière pour doc.) 112 ; 2086 ; 3519.
Metts, M. J. B., débiteur de l'Etat (int. Wade) 6374.
Midland, port, dragage (sub.) 1422 ; 13517.
Middleton, salle d'armes (sub.) 6037.
Middleton, Thomas W., assistant-comptable au bureau du commissaire de l'or à Dawson, pour compenser découvert (sub.) 7145.
Milice (sub.) : solde et indemnité, débat, 3714 ; appointements et salaires, 3737 ; propriétés militaires, 3741 ; troupes et matériel, transport, 3886 ; aide aux associations de tir, 3901 ; dépenses casuelles, 3912 ; collège militaire royal, 3912 ; défense d'Esquimalt, 3912 ; officiers des corps permanents (int. Smith, Wentworth) 4601 ; 6645 ; achat de tentes (int. Taylor) 3940 ; 5959 ; loi, dépêche Chamberlain (int. Bell) 6754.
Milice, ministère ; gestion, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 224 ; nouveau bill (int. Hughes) 686.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (observ. Bourassa) débat : M. Bourassa, 2480 ; le ministre de la Milice, 2485; M. Hughes (Victoria) 2487 ; M. Barker, 2491 ; M. Monk, 2494 ; M. Thompson, 2496 ; M. Clarke, 2498 ; sir Wilfrid Laurier, 2500 ; état, besoins et moyens à prendre pour y satisfaire (observ. Thompson) débat : M. Thompson, 5895 ; M. Sproule, 5909 ; M. Gourley, 5911 ; le ministre des Finances, 5913 ; M. R. L. Borden, 5914 ; M. Bourassa, 5916 ; M. Ingram, 5919 ; M. Morin, 5921 ; M. Oliver, 5922 ; M. Clarke, 5924 ; M. Johnston (Cardwell) 5927.
Milice navale, école (sub.) 13828.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (int. Bourassa) 11455.
Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine" caricature insultante à l'adresse des Irlandais (int. Hughes) 2174.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568, 14958.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6976; division des, appointements et dépenses (sub.) 14046.
Ministère, changements survenus dans le (explications) débat : sir Wilfrid Laurier, 132 ; 162 ; hon. J. I. Tarte, 138, 166 ; hon. A. G. Blair, 148 ; M. R. L. Borden, 151 ; hon. M. Fielding, 167 ; M. Maclean, 169 ; M. Bennett, 176 ; M. Monk, 182 ; M. Northrup, 185 ; M. Bell, 189 ; M. Pope, 194 ; M. Osler, 197.
Miscou, port, quai (sub.) 13504.
Mistook (Delisle) quai (sub.) 13738.
Moisie, route postale (sub.) 13595.
Moncton, édifices publics, améliorations (sub.) 13303.
Monnaies, hôtel des, Ottawa, succursale (sub.) 350 ; construction (int. Carscallen) 11222.
Montagne de la Tortue, éboulement (sub.) 14253.
Montague (en bas) quai Aitken (sub.) 1193.
Montmagny, édifice public (sub.) 6038, 13332.
Mont-Louis, quai (sub.) 13738.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 ; 13324 ; édifices publics (sub.) 444 ; hôtel des postes (int. Monk) 683 ; (sub.) 13333, 13347 ; compagnie du chemin souterrain (mot. Tarte pour doc.) 723 ; cale-sèche, commission (mot. Tarte pour doc.) 723 ; débardeurs, grève (int. Monk) débat: M. Monk, 2589; 2593; sir Wilfrid Laurier, 2589, 2602; M. Clarke, 2590 et suiv.; M. Lemieux, 2590 ; M. Tarte, 2591 ; M. Casgrain, 12591 ; M. Bickerdike, 2592 ; M. Charlton, 2594 ; M. Puttee, 2594 ; M. Brock, 2595 ; M. Smith (Vancouver) 2598 ; le directeur gén. des Postes, 2600 ; M. McCreary, 2608 ; M. Kendall, 2610 ; M. Logan, 2611 ; M. Osler, 2613 ; M. Hughes (Victoria) 2616 ; M. Ingram, 2618 ; (int. Borden) 2770 ; (int. Gallery) 3751 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 ; bureau de poste int. Monk) 4117,4118 ; débardeurs, grève, paiement à la milice (int. Monk) 4153 ; cour des Commissaires des pilotes (usb.) 4327 ; outillage du port, avances aux commissaires (mot. Fielding pour comité sur résol.) 4419 ; (en comité sur résol.) 4603 ; (1ère l., 2e l. et adop. des résol.) 4645 ; commission du port, membres, appointements à eux payés (int. Monk) 8319 ; casernes pour milice permanente (sub.) 13343; port, hangars permanents (int. Bureau) 14576 ; dragueur "W. S. Fielding" (rép. à int. Bureau) 14577.
Moose-Jaw, bureau de poste (sub.) 13398.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (int. Morin) 8573, 8735 ; percepteur du canal de Chambly, appointements (int. Ball) 12750.
Morris, M. P., appointements (sub.) 14046.
Morris, M. Thomas, appointements (sub.) 14549.
Mowat, sir Oliver, décès, éloge par sir Wilfrid Laurier, 1632 ; M. R. L. Borden, 1635 ; M. E. F. Clarke, 1635.
Murray-Bay, quai (sub.) 12343.
Musée Victoria, et autres édifices (sub.) 371, 14536 ; (int. Birkett) 11455.
Musquodoboit, port, abords du quai (sub.) 13471.
Myers, M. le juge, nomination (int. Roche) 289.
MacGregor, M. A. M., ancien capitaine du "Bayfield", gratification (sub.) 7209.
Mackenzie et Mann, et gouvt.; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. Tarte pour doc.) 939.
Macleod, palais de justice (sub.) 983.
McCharles, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
McCraney, M. W., ex-député, lettre, lecture par M. Robinson, 5548.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (int. Roche, Marquette) 8572.
McGillivray, M. A. J., augm. d'app. (sub.) 14549.
McKay's Point (sub.) 13470.
McKinnon, M., commission des études géologiques, commis de 2e classe, appointements (sub.) 14053.
McNee, M. Archibald, droits de pêche dans les baies de James et d'Hudson (mot. Lancaster pour doc.) 3942.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (int Taylor) 5130.

NAPANEE, bureau de poste (int. Sproule) 1652.
Naturalisation, Acte (int. LaRivière) 2085 ; paiement de tous les services sous l'empire de cet acte (sub.) 7166.
Naufrages, enquêtes (sub.) 13828.
Navigation, école (sub.) 13828 ; aides, nettoyage des chenaux, éclairage, etc. (sub.) 13917.
Navigation fleuviale au Manitoba (int. LaRivière) 1928.
Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982.
Necum Teuch, quai (sub.) 1170 ; travaux (sub.) 13472.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
Nelson, édifice public (sub.) 13399.
New-Campbellton, quai de Ballast (sub.) 1175.
Newcastle, édifices publics, améliorations (sub.) 13304.
New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement(sub.) 14386.
New-Harbour, brise-lames, réparations ;talus, protection (sub.) 1176.

New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1193 ; port, améliorations à l'entrée de la rivière Clinton et de la rivière aux Français (sub.) 13493.
Newport, brise-lames (sub.) 2354 ; 13739.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Nobles, M. Israël, destitution (int. Fowler) 7107.
Noël, quai de, réparations (sub.) 13473.
Nord-Ouest, tempêtes de neige (observ. Scott) 12079.
North Atlantic Trading Company, contrats (int. Borden) 13648 ; 13952.
North-Head, Grand Manan, brise-lames (sub.) 13505.
North-Gut, Sainte-Anne : quai à la Pointe Morrison (sub.) 13472.
Northumberland, détroit, navigation (mot. Hughes pour doc.) 1064 (int. Hackett) 7107.
Notre-Dame-du-Portage, quai (sub.) 13741.
Nouveau-Brunswick, correspondance (int. Borden) 898.

OAKVILLE, jetée (sub.) 1423.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 347 ; 7003 ; magnétique (sub.) 4270.
Ogden's Pond, passe, protection (sub.) 1178 ; 13473.
O'Leary, MM. A. J. et M., intérêt (sub.) 14954.
Ontario, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Ordre du service impérial, décorations (int. Clarke) 12971 ; 13953 ; 14224.
Orillia, nouveau quai (sub.) 1423.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (int. Wilmot) 1230 ; 1231.
Oshawa, édifice public (sub.) 13377.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999 ; 1004 ; 5170; chauffage (sub.) 1035 ; préposés aux ascenseurs(sub.) 1039 ; éclairage au gaz et à l'électricité (sub.) 1040 ; service téléphonique (sub.) 1041 ; terrains (sub.) 1043 ; ponts (sub.) 2795 ; éclairage (int. Rosamond) 3347 ; 6039 ; 6042 ; laboratoire bactériologique (sub.) 6039 ; bureau de poste et de douane (sub.) 6041 ; commission d'embellissement (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6479; (en comité) 6660; (2e l. et adop.) 6666 ; édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353 ; nouvel ascenseur (sub.) 13382 ; Rideau Hall et terrains, réparations et améliorations (sub.) 13354 ; titroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354 ; nouveau hangar à charbon (sub.) 13382 ; bureau de poste et de douane, amélioration (sub.) 13385 ; pavage de la rue faisant face aux édifices du parlement (sub.) 13387 ; pont Dufferin et pont des Sapeurs, modifications (sub.) 13594.
Owen-Sound (port (sub.) 1423 ; (int. Thomson) 5500 ; édifice public (sub.) (observ. Bennett) 13329.
Oxide d'aluminium, importation (int. Robinson) 1063.
Oyster Pond, protection du rivage (sub.) 13473.

PAPIER-monnaie, impression et gravure (sub.) 5310.
Paradis, M. Amable, réclamation (mot. LaRivière pour doc.) 2717.
Pardon, prérogative de (mot. Casgrain pour doc.) 580.
Parc de Major's Hill (sub.) 1043.
Paris, agence canadienne (sub.) 12842.
Parkhill, transport des malles à (int. Sherritt) 1652.
Parlement, sessions plus hâtives (mot. Boyd) débat : M. Boyd, 471 ; sir Wilfrid Laurier, 475 ; M. Borden, 476 ; Hon. W. Ross, 478 ; M. Stewart, 479 ; M. LaRivière, 479 ; 487 ; M. Charlton, 480 ; M. Casgrain, 481 ; M. Davis, 482 ; M. Lefurgey, 482 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 483 ; M. Taylor, 485 ; sir Richard Cartwright, 485 ; M. Monk, 486 ; M. W. Ross (Ontario-sud) 487 ; M. Maclean, 488 ; convocation (observ. Boyd) 15155 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives—*Suite.*
Parsborough, quai d'abordage (sub.) 13474.
Parr-Sound, quai (sub.) 13520.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741 ; 13743.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (int. Roche, Marquette) 12470.
Passes migratoires et nettoyage des rivières (sub.) 4328.
Peaux, inspection (communic. Sproule) 4113.
Pêche : dans la zone de trois milles (int. Bell) 4332 ; permis de pêche aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491 ; primes, fraudes présumées (int. Hackett) 11221 ; pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13934.
Pêcheries : golfe Saint-Laurent (int. Lemieux) 3020 ; protection, C.A., Territoires du Nord-Ouest et Manitoba (sub.) 4327 ; exposition (sub.) 4328 ; préposés, traitements et déboursses (sub.) 5223 ; 5297 ; renseignements, rapports (sub.) 5459 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 ; pêcheries canadiennes, exposition (sub.) 5490 ; appointements (sub.) 6274 ; droits du Dominion et des provinces (mot. Préfontaine pour doc.) 8159.
Pembroke, brise-lames (sub.) 13475 ; quai (sub.) 13520.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3636 ; de Kingston, 3636 ; de Saint-Vincent de Paul, 3661 ; de Manitoba, 3661.
Percé, jetée (sub.) 13745.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349 ; digue (sub.) 14948 ; battures, dragage (sub.) 14948.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167.
Petit de Grat, protection, dragage (sub.) 1179 ; service à la vapeur entre cet endroit et Mulgrave (sub.) 14542.
Petit Rocher, brise-lames (sub.) 13505.
Phares : flottants, cpaitaines (int. Gauvreau) 682 ; gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 ; construction, et aide à la navigation (sub.) 4327 ; 5495 ; 5930 ; gardiens, augm. de salaire (int. Gauvreau) 14969.
Picton, édifice public (sub.) 13380 ; bureau de poste (observ.) 13403.
Pictou, phare (sub.) 13474.
Pickett, jetée (sub.) 13474.
Pickering, port (sub.) 1424.
Pierreville, quai (sub.) 13745.
Pilotage, acte de, amendement (en comité sur projet de résolution) 13039 ; voir bill (n° 261)) 13058 et liste des bills.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (int. Lemieux) 3018.
Piscifactures, construction et entretien (sub.) 4327 ; 13944.
Plaines d'Abraham, cession (int. Casgrain) 3346.
Pleasant Bay, havre pour les barques (sub.) 13474.
Plomb, fabrication, prime (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6376 ; (sub.) 7995 ; (en comité) 8432.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 5567.
Pointe-du-Chêne, quai (sub.) 13505.
Pointe-Edward, dragage (sub.) 1424 ; 13520.
Pointe-aux-Esquimaux, quai, caisson de tête (sub.) 2354.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 13745.
Pointe-Lewis, jetée (sub.) 13493.
Pointe Nepean, usage (int. Birkett) 12086.

Pointe-au-Pre, débarcadère (sub.) 1567.
Pointe-Prim, quai (sub.) 13493.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Pointe Swim, quai (sub.) 13481.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf) quai (sub.) 12745.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394.
Poirierville, quai (sub.) 1179 ; 13474.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (int. Lefurgey) 3516.
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 13064 ; M. Bell, 13069 ; M. Henderson, 13071 ; M. Holmes, 13073 ; M. Gourley, 13074 ; M. Puttee, 13078 ; Hon. M. Préfontaine, 13078 ; M. Hackett, 13080.
Police fédérale (sub.) 3636.
Politique fiscale du gouvernement (amendement Tarte) débat : Hon. M. Tarte, 5012 ; 5046 ; M. Brock, 5052 ; M. Reid (Grenville) 5056 ; M. Hughes, Victoria) 5060 ; M. L. P. Demers, 5072 ; M. Sproule, 5079 ; M. Bell, 5083 ; M. Gourley, 5089 ; hon. M. Ross (Victoria, N.-E.) 5096 ; M. Osler, 5099 ; M. R. L. Borden, 5100 ; le ministre des Finances, 5107 ; M. Bourassa, 5115 ; M. Northrup, 5122.
Pommes canadiennes, propos de M. Preston (int. Cochrane) 11452.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459 ; brise-lames (sub.) 13521 ; nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276,
Port-Burwell, améliorations (sub.) 13520.
Ports du Canada, dép. casuelles, traitements (sub.) 4036,
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3488, 13163 ; bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, approfondissement (sub.) 13164 ; brise-lames sud-est (sub.) 13289 ; tranchée de Port-Colborne à Humberston (sub.) 14440 ; élévateurs, fondations (sub.) 14440.
Port-Daniel, quai (sub.) 13745.
Port-Elgin, dragage, débarcadère (sub.) 1473.
Port-George, brise-lames (sub.) 1179, 13480.
Port-Greville, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Hastings, quai (sub.) 1179.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179.
Port de Hall, améliorations (sub.) 13467.
Port-Hood, réparations (sub.) 13475.
Port-Hope, jetée, dragage (sub.) 1474.
Port-Howe, quai (sub.) 13479.
Port-Indien, quai (sub.) 13467.
Port-Latour, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Maitland, brise-lames (sub.) 13480.
Port-Moody, réserve militaire (int. Earle) 455.
Port-Perry, dragage (sub.) 13521.
Port-au-Pique, quai (sub.) 13480.
Port-de-Rondeau, jetées, dragage (sub.) 1476.
Port-Stanley, dragage (sub.) 13521.
Port de Saint-Jean, brise-lames de la Pointe du Nègre (sub.) 1216 ; jetée, au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.
Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1218.
Porter, chenal (sub.) 13475.
Ports, en général (sub.) 13580.
Ports, quais et glissoires, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081.
Ports et rivières, provinces maritimes, réparations générales (sub.) 1220.
Ports, rivières et ponts : Ontario (sub.) 1415 ; Manitoba (sub.) 1498 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1501 ; Québec (sub.) 2317, 6274 ; en général (sub.) 6106.
Postes : directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (int. La-Rivière) 127 ; bureaux de poste, employés, vacances (int. Monk) 4152 ; directeurs et sous-directeurs, appointements, arriérés (sub.) 6121 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 6124 ; 6207, 14299 ; salaires (sub.) 6340 ; employés surnuméraires nommés permanents (sub.) 14282 ;commis additionnels de seconde classe cadette, huit, appointements (sub.) 14284 ; commis de 4e classe nommés timbreurs et trieurs, augm. d'app. (sub.) 14290 ; commis, bureaux de poste des villes, avancement (sub.) 14297 ; sept nouveaux commis du service ambulant, appointements (sub.) 14330.
Postes, hôtels des, dans les villes (int. Puttee) 683.
Power, M. A. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (int. Sproule) 3331.
Préférence commerciale, tarif (mot. Clarke pour doc.) 3713.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Preston, M. W. T. R., poursuites contre (int. Clarke) 12473.
Prince-Albert, bureau du greffier de la cour et chambres des juges (sub.) 3524 ; palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Privilèges et élections, comité, 1er rapport (commande W. D. Scott à la maison McPherson et Schell) M. R. F. Sutherland, 5700 ; Beauharnois, enquête Loy, emploi d'un sténographe (mot. Fraser) 7420.
Prorogation, M. l'Orateur, 15146 ; 15160 ; 15166.
Prospect, quai (sub.) 13474.
Provinces maritimes, touristes de distinction (observ. Ross) 2175 ; compagnies de téléphone (int. Clarke) 2673 ; lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2796 ; 3093 : dragage (sub.) 13581 ; dragueur hydraulique (sub.) 13584.
Publications hebdomadaires (int. Scott) 11689.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (int. Bell) 1924 ; quai, réparations (sub.) 13474.

QUAIN, Melle M., augm. d'app. (sub.) 14548.
Quai au Pied-du-Courant, contrat avec Poupore et Malone (mot. Monk pour doc.) 723.
Quais, réparations (sub.) 4327.
Qualsimo, quai (sub.) 13577.
Quarantaine, districts organisés, et hygiène publique (sub.) 5178 ; 5678 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691.
Québec (ville) : Améliorations au port, soumissions (mot. Tarte pour doc.) 723 ; (sub.) 3453 ; manufacture Ross (mot. Casgrain pour doc.) 2180 ; port, entrefilet du Soleil (int. Casgrain) 2313 ; nouveau quai, contrat pour construction (int. Casgrain) 4116; pont, subvention (int. Morin et Monk) 10763; magasin pour ministère Mar. et Pêcheries (sub.) 13319 ; magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 ; citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13319 ; 13321 ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 ; nouvelle fonderie (sub.) 14540 ; pont (mot. Fielding pour dépôt de documents) 14826 ; (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 14829 ; en comité, 14994.
Québec (province) : Quote-part de l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains, et indemnité due à ladite province pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux comprises dans les limites de ladite province (mot. Lemieux pour doc.) 3348 ; lignes télégraphiques (sub.) 6116 ; dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Queen-ouest ,représentation (int. Hackett) 13654.
Quesnelle, C.A., barrage (int. Earle) 11817.

Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (int. Monk) 7421 ; nomination, date, et appointements, (int. Ball) 12750.

RAILS d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (int. Monk) 289.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8508 ; 8619 ; barrage (sub.) 12863 ; 13160 ; enlèvement de cailloux (sub.) 13161 ; pour compléter chenal (sub.) 14947.
Rapides plats (sub.) 13160.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474; (int. Puttee) 10757 ; (int. McCreary) 14578.
Rapports: Travaux publics, 5 ; comptes publics, 91 ; auditeur général, 91 ; Postes, 91 ; Intérieur, 91 ; Affaires des Indiens, 91 ; Revenu de l'intérieur, 91 ; Justice, 91 ; commerce et navigation (tableaux) 91 ; Pêcheries, 91 ; Agriculture, 91 ; gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 93 ; Chemins de fer et Canaux, 93 ; Commerce, 93 ; Travail, 116 : administration publique du Canada, 126 ; secrétariat d'Etat, 126 ; (int. Hughes) 209 ; Marine et Pêcheries, 247 ; Milice, 287 ; bureau des examinateurs du service public pour l'année 1902, 489 ; demande de (int. Taylor) 556 ; Postes (int. Bell) 901 ; sommaire des relevés des compagnies d'assurance du Canada pour 1902, 1054 ; imprimerie et papeterie publiques, 1228 ; actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 décembre 1902 (liste) 1632 ; fermes expérimentales, 2005 ; balances de dépôts dans les banques du Canada, et non réclamées, 3940 ; archives canadiennes pour l'année 1902, 5604 ; assurances du Dominion, rapport du surintendant pour l'année finissant en décembre 1902, 9613 ; commission géologique, pour 1902, 13649.
Recensement de 1901, coût (int. Taylor) 205, 207, 294, 490 ; (int. Clancy) 290 ; (int. Monk) 1651 ; (observ. et amend. Blain) débat, 13984 et suiv.; confessions religieuses, à Saint-Jean, N.-B. (int. Ganong) 3936 ; à Grand-Manan, N.-B. (int. Ganong) 3937 ; paroisse de Kars, King, N.-B. (mot. Fowler pour doc.) 3940 ; dans Carleton et Victoria (int. Hale) 4151 ; dans Sunbury et Queen (int. Wilmot) 4152 ; (sub.) 4753 ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (int. Blain) 6647, 7106 ; (int. Calvert) 7309 ; (sub.) 7270 ; tableaux (int. Blain) 11688; mode de travail (int. Heyd) 14224.
Recettes et dépenses, en 1903 (int. Clancy) 12972.
Regina, prison, achat de terrain (sub.) 5310.
Repentigny, quai (sub.) 13746.
Représentation du peuple dans la Chambre des communes, (bill n° 66) débat sur motion Laurier pour 2e l., et amendement Sproule : Sir Wilfrid Laurier, 1244, 1254, 1324 ; M. R. L. Borden, 1244, 1304, 1331 ; M. Northrup, 1255; le ministre de la Justice, 1266, 1303, 1305 ; M. M. Barker, 1278 ; M. Lancaster, 1287 ; M. L. P. Demers, 1295 ; M. Haggart, 1297 ; M. Lefurgey, 1308 ; M. Sproule, 1322 et suiv.
Représentation dans la Chambre des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (int. Borden) 965 ; Ontario, correspondance entre législature et gouvt (mot. Sproule pour doc.) 2417 ; (int. Lefurgey) 5498.
Réserve indienne de Alexander, T. N.-O., ligne téléphonique de l'agence (sub.) 6118.
Retraite, acte des pensions de (mot. Fielding pour comité sur résolution) 206 ; (en comité sur résol.) 607.
Revenu et dépense de l'année (int. Clancy) 13646.
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 230 ; recettes minimes (sub.) 5590.
Richibouctou, édifice public (sub.) 419 ; quai du nord (sub.) 1212 ; 13505.
Rideau-Hall, égouttage (sub.) 663 ; divers (sub.) 1019 ; chauffage et éclairage (sub.) 1033 ; améliorations, entretien, y compris terrains, etc. (sub.) 5177.
Rimouski, jetée (sub.) 13746.
Rivers, M. Robert, gardien du phare de Miscou, mise à la retraite (int. Wilmot) 3762.
Rivières, en général (sub.) 13580.
Rivière Abraham, quai (sub.) 13409.
Rivière Assiniboine, navigation (int. Boyd) 1339.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Rivière Bow, pont à Canmore, T.N.-O., frais de protection par gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7139.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 2357, 3320.
Rivière Colombie, en amont de Golden, coque neuve pour sonnette (sub.) 13575 ; creusage de chenal depuis rivière jusqu'à emplacement de l'entrepôt à Wilmer (sub.) 13576 ; nettoyage (sub.) 1502.
Rivière Détroit, lac Erié, etc., travaux par gouvernement des Etats-Unis (mot. Cowan pour doc.) 2877.
Rivière Fraser, améliorations (sub.) 13577.
Rivière Gatineau, estacades Gilmour, usage (sub.) 3080, protection près pont du C.P.R. (sub.) 13743.
Rivière Jésus, creusage (mot. Desjardins pour doc.) 293 ; (sub.) 13747.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Rivière-du-Loup (Fraserville), quai (sub.) 2358 ; port, améliorations (usb.) 13754.
Rivière-du-Milieu, digue de renvoi (sub.) 13471.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812 ; dragage (sub.) 2354.
Rivière du Nord, passes migratoires (mot. Ethier pour doc.) 2877 ; dragage du chenal (sub.) 6166.
Rivière-du-Nord, Sainte-Anne : quai, réparations (sub.) 13472.
Rivière-Ouelle, jetée (sub.) 13748.
Rivière Ottawa, travaux à Petawawa (sub.) 1474 ; 13523 ; examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13614.
Rivière à la Pluie, service postal (observ. Borden) 7101.
Rivière aux Puces, pilotis (sub.) 1474.
Rivières-aux-Renards, brise-lames, jetée (sub.) 2356.
Rivière Richelieu, crue des eaux (int. Monk) 10762.
Rivière-aux-Roseaux, réserve (int. LaRivière) 5502.
Rivière Rouge, navigation (int. Boyd) 1339.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 ; dragage (sub.) 13750.
Rivière Saint-Jean, quai à Oromocto (sub.) 1216.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1212 ; 6093.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751.
Rivière Saint-Maurice, dragage (sub.) 2363 ; 6103 ; 13747 ; barrage aux Grandes Piles (sub.) 13771.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2359.
Rivière Saint-François, comté d'Yamaska, pont de chemin de fer sur (sub.) 14812 ; 14814.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Rivière White-Mud, dragage (sub.) 1501.
Robertson, M. George, M.P.P., commissaire enquêteur concernant garde-bestiaux, nomination (int. Ganong) 685.
Robson, H. Michael, directeur de la poste d'Ayr, destitution (int. Clare) 1231.
Rosedale, quai (sub.) 13521.

Rossland, édifice public (sub.) 13399 ; dépôt d'armes (sub.) 13401.
Roy, M. George, inspecteur des peaux, nomination (int. Casgrain) 3758.
Routes publiques, subventions, requêtes rejetées, M. l'Orateur, 605 ; 670.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie, int. Smith (Wentworth) 3937.
SABREVOIS, quai (sub.) 13764.
Sacré-Cœur, quai (sub.) 13757.
Sacs de poste, usage (observ. Marcil, Bonaventure) débat, 14512 ; (observ. Borden) débat, 14835 ; (int. Taylor) 14985 ; (observ. Mulock) débat, 15153 et suiv.
Saint-Alexis : baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 2367.
Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha ! quai (sub.) 13769.
Saint-André, Manitoba, écluses, entreprise (int. Puttee) 292 ; quai, réparations (sub.) 6093.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Sainte-Anne de la Pocatière, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne du Saguenay, quai (sub.) 13767.
Sainte-Anne de Sorel, brise-glaces (sub.) 13769.
Saint-André de Kamouraska, chaussée en terre, etc., réparations (sub.) 2368, 13734, 13772.
Saint-Boniface, service postal (int. LaRivière) 1927 ; bureau des mandats-poste (int. LaRivière) 5503.
Sainte-Catherine, salle d'exercices (sub.) 13373.
Saint-Denis et la Malbaie, service de vapeurs (int. Monk) 10763.
Sainte-Famille, jetée (sub.) 13768.
Saint-Fidèle, quai (sub.) 13773.
Saint-François, jetée, sud de l'Ile d'Orléans (sub.) 2368.
Saint-Gédéon (Iles), quai (sub.) 13770.
Saint-Godfroi de Nouvelle, brise-lames, quai (sub.) 13769.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13334.
Saint-Irénée, caisson de tête et réparations (sub.) 2369.
Saint-Jacques, division, vacance (int. Monk) 416 ; nouveau bref d'élection (M. Monk) avis de mot., 725 ; (mot.) 964 ; nouveau bref d'élection (M. l'Orateur) 1052 ; (observ. Monk), débat, 7210 ; int. Borden) 13575 ; (int. Monk) 13652.
Saint-Jean, N.-B., dépôt d'immigrants (sub.) 420 ; établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422, 497 ; louage du grand quai (int. Fowler) 12085; édifice pour les immigrants (sub.) 13305 ; quarantaine, service d'eau (sub.) 13307 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13308 ; abandon du port par certains navires de la ligne Allan (int. Fowler) 14225.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (int. Morin) 8868 ; (int. Bell) 12749 ; édifice public (sub.) 13325 ; entrepôt de vérification (sub.) 13335.
Saint-Jean-des-Chaillons, quai (sub.) 13774.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) quai (sub.) 2369, 6108.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3504.
Saint-Laurent, chenal, dragage (sub.) 1476, 13523 ; fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 ; (sub.) 3329 ; chenal (sub.) 3419; fleuve, rive nord, lignes télégraphiques (sub.) 5178 ; îles, achat et améliorations (sub.) 14965.
Saint-Laurent (Ile d'Orléans(quai (sub.) 6105.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13346.
Sainte-Marie, comté de Perth, édifice public (sub.) 13376.
Saint-Michel de Bellechasse, quai (sub.) 13774.
Saint-Nicolas, jetée (sub.) 6104.
Saint-Patrice, fête civique (int. Hackett) 1927.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, préfet, démission (int. Léonard) 290, 11100 ; administration de l'hôpital (int. Lemieux) 13954 ; enquête de 1898 (int. Grant) 14578.
Sa Majesté le roi Edouard VII, portrait dans la Chambre des communes (int. Hughes, Victoria) 13291.
Sanction royale, M. l'Orateur (communic.) 5498, 5614, 6565, 6598, 8892, 15161.
Sandy-Cove, brise-lames (sub.) 1182.
Sarnia, édifice public (sub.) 13385.
Saskatchewan, compagnie des terres de la vallée de la (int. Roche) 2385 ; (int. Bennett) 2587 ; achat de terres (mot. Roche pour doc.) 4519 ; (mot. Lennox pour doc.) 7325.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l'Advocate, de Prince-Albert (sub.) 14561, 14955.
Sault Sainte-Marie, désordres (int. Hughes, Victoria) 12865 ; (observ. de M. R. L. Borden) 12973 ; observ. de l'hon. M. Borden, 13201 ; édifice public (sub.) 13373 ; port, améliorations (sub.) 13524.
Saumon (pêcheries de la Colombie Anglaise) protection (observ. Earle) débat, 10232 ; (int. Earle) 10367, 10505.
Saunders, Dr C. E., nomination (int. Talbot) 1737.
Sauvetages, stations et récompenses (sub.) 13827.
Savard, M. P. V., emploi (int. Blain) 7107.
Scotch-Hill, stations (int. Bell) 895.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Scott) 840.
Séances du matin (mot. Laurier) 8575.
Secrétariat d'Etat (sub.) 225 ; trois commis supplémentaires nommés permanents, appointements (sub.) 14548.
Selkirk, Man., quai (sub.) 1501.
Sénat, règle 49, revision (mot. Demers pour comité) 4599 ; mot. Demers modifiant rapp. du comité, 12469 ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 5446.
Sénateurs, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Boyd) 1338.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758.
Service civil : employés et sociétés de garantie (int. Clarke) 3345 ; amendement à la loi (voir bill (n° 245) 9339 ; liste (int. Léonard) 9944 ; acte, modification (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 10674 ; 12086 ; en comité, 12583 ; 12752.
Service côtier, explorations (sub.) 14044.
Service météorologique (sub.) 4270 ; (int. Clarke) 6646.
Service océanique, observ Hughes, Victoria, débat, 7811 et suiv.
Service postal : du Canada, par New-York (int. Bell) 10980 ; paroisses voisines de Montréal (int. Léonard) 12751.
Shegawake, port améliorations (sub.) 13757.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13345.
Sherwood, M. B. W., promotion (sub.) 14549.
Short-Beach, brise-lames (sub.) 1182.
Sinistres maritimes, acte de 1901, amendement (en comité sur projet de résolution) 13059.
Situation financière, revue (observations Bell) débat, 14902 et suiv.
Skinner's-Cove, chenal, et travaux de protection (sub.) 13482.
Slater Shoe Company, main-d'œuvre étrangère (observ. Monk) 14970.
Smith, M. F. H., appointements (sub.) 14288.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (int. Bourassa) 10364.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 ; 3495 ; 6120 ; 13104 ; corespondance (mot. Pope pour doc.) 2381.

Soumissions, mode employé par le gouvernement pour les demander, cablogramme publié par le Free Press, d'Ottawa (observ. Clarke) 8651.
Souris; Pointe de Knight, pour renforcer brise-lames (sub.) 1196.
Southampton, port (sub.) 1477.
Springhill, N.-E., arsenaux, gardiens (int. Bell) 1925 ; accident (observ. Logan) 13529 ; édifices publics, réparations (sub.) 14540.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (mot. Russell) 5129.
Statistique criminelle (sub.) 4587 ; générale (sub.) 4587.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (int. Casgrain) 496 ; commission de refonte des (int. Sproule) 1058 ; refonte (sub.) 14945.
Steamer "Alaska", achat (int. Bennett) 6842.
Steamer "Bayfield", vente (int. Thomson, Grey) 5777.
Steamers de l'Etat, commandants (int. Bell) 454 ; somme supplémentaire (sub.) 5205.
Steamer "Eureka" prêté ou loué à un inventeur (int. Grant) 14579 ; (observ. Tarte) 14991.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (int. Russell) 10504.
Steamer "Lansdowne", réparations (sub.) 13799.
Steamer "Lord Strathcona", services 'sub.) 6205 ; 13982.
Steamer "Minto", usage (int. Bell) 3762.
Steamer "Monterey", naufrage (observ. Préfontaine) 7015.
Steamer "Quadra", mess des officiers (int. Taylor) 10081.
Steamer "Saint-Laurent", appareils de sauvetage (sub.) 6205.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (observ. Osler) 7366, 7424 ; (sub.) 14398.
Steamer "Stanley", dépêche concernant dégagement, 6 ; réparations (sub.) 13799.
Stevenson, M. R. A., commis de 2e classe à Winnipeg, appointements (sub.) 14289.
Steamers, achat de deux, pour remplacer l' "Acadia" et le "Petrel" (sub.) 13943.
Steamers, service (sub.) : entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7964 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7964, 13958 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 ; entre Saint-Jean et Digby, 7973 ; entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7973 ; entre Victoria et San Francisco, 7974 ; entre le continent et les Iles de la Madeleine, 7974, 13960 ; entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, 7975 ; entre Grand-Manan et le continent, 7975 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, 7975 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7977 ; entre Montréal, Québec et Manchester, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, 7979 ; entre le Canada et l'Afrique du sud, 7980 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7989 ; entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, 7992, 13980 ; entre la France et le Canada (mot. Cartwright pour comité sur résolution) 10675 ; en comité, 11070, 11684 ; 1ère l., 2e l. et adop., 11685 ; entre l'Angleterre et le Canada (sub.) 13957 ; entre l'Ile du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 13961 ; entre Sydney, la baie Saint-Laurent et les ports intermédiaires, 13961 ; entre le Canada et l'Australie, 13962 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 13979 ; entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver, 13979 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 13981.
Steamers, service—*Suite.*
Strathcona, cavalerie, construction d'une caserne (sub.) 13398.
Stratford, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Sturgeon-Falls, quai (sub.) 1481.
Subsides: (résol. rapportées, lues une 2e fois et adoptées) 5418 ; subsides provisoires, entente avec chef de l'opposition (observ. Fielding) 6198 ; (mot. Fielding) 6206 ; (mot. Fielding pour comité) 6377 ; dernière épreuve (observ. Borden) 15061 ; (mot. Fielding) 15069.
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (mot. Lemieux pour doc.) 709 ; (int.) 5959.
Substances alimentaires, falsification, analyse (sub.) 5574.
Sucre, brut et raffiné, importé au Canada (mot. Madore pour doc.) 3348 ; (int. Henderson) 14579.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 988.
Summerside, I. P.-E., brise-lames (int. Lefurgey) 3346 ; (sub.) 13494.
Summerville, quai (sub.) 13482.
Sussex, N.-B., manœuvre militaires (int. Fowler) 3348 ; salle d'armes (int. Fowler) 8573.
Swinehammer, M. George, démission (int. Borden) 2392.
Sydney, édifice public, agrandissement (sub.) 13300 ; quarantaine quai(sub.) 13482.
Sydney-Mines, édifice public (sub.) 13293.
Sydney-Nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556 ; (mot. Préfontaine pour retirer projet de résol.) 12745 ; acte concernant port (ch. 30. stat. 1879) amendement (en comité sur projet de résol.) 13058 ; édifice public (sub.) 13300.

TABAC ; importé, droits (int. Clancy) 455 ; canadien, vente, rapp. de M. Dugas (int. Monk) 1063 ; monopole (int. Monk) 1338 ; droits (int. Henderson) 2174 ; canadien et étranger, timbres (sub.) 5559 ; droits, article du Globe (observ. Henderson) 5894 ; commission, frais (sub.) 8507 ; droits (int. Henderson) 12471 ; 12750.
Tarif, enquête (int. Monk) 875 ; revision (mot. Tarte pour doc.) 3109.
Tarif de faveur : allemand (mot. Kemp pour doc.) 1366 ; correspondance (observ. Sproule) 1512 ; anglais (int. Scott) 5505 ; japonais (int. Clarke) 9475.
Taschereau, M. E. R. A., appointements (sub.) 14550.
Taylor, M. George L., magistrat de police, voyage de Bothwell à Ottawa et à White-Horse (sub.) 3532.
Téléphone, compagnies de, loi générale (int. Maclean) 295 ; 416.
Téléphone, ligne de Chatham à Tracadie, N.-B. (sub.) 13598 ; ligne d'Edmonton à la réserve indienne d'Edmonton (sub.) 13608 ; ligne de Kamloops-Nicola (sub.) 13611 ; ligne de l'île de Vancouver à Salt-Spring Island (sub.) 13611 ; service des signaux entre Port-Atkinson, C.A., et cité de Vancouver (sub.) 13921 et suiv.
Télégraphe, ligne de l'Ile de Cerf à Eastport, Maine (sub.) 13598 ; entre la baie au Renards et la rivière Bescie, Ile d'Anticosti (sub.) 13599 ; entre la baie de Chaleau et Belle-Isle (sans fil Marconi) (sub.) 13598 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (deuxième fil) (sub.) 13600 ; ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; ligne de Sainte-Anne du Saguenay jusqu'à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; ligne de Bersimis à Godbout (sub.) 13606 ; ligne de Saint-Charles, embranchement de

Télégraphe—*Suite.*
Sainte-Anne au lac Clair (sub. 13606 ; ligne de Sainte-Agnès (Charlevoix) 13608 ; ligne d'Edmonton à Athabasca-Landing (sub.) 13608 ; ligne auxiliaire de Victoria Alta à Saint-André (sub.) 13609 ; ligne de la Montagne des Bois à Willow-Bunch, prolongement (sub.) 13609 ; lignes de la Colombie Anglaise, frais d'exploitation (sub.) 13644 ; postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13923 ; réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Tenecape, brise-lames (sub.) 13483.
Terrebonne, bureau de poste, construction (mot. Desjardins pour doc.) 293 ; (sub.) 13324.
Terres scolaires, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, ventes (mot. Roche pour doc.) 724 ; intérêt sur versements en retard (int. McCreary) 6376.
Terres fédérales, ventes (int. Hughes) 687; (int. Roche) 837 ; 1926 ; (sub.) 6976 ; agents (sub.) 6976 ; arpentages, somme supplémentaires (sub.) 7153 ; motion pour bill modifiant loi relative aux terres fédérales (Hon. M. Sifton) retirée, 13721 ; service extérieur, appointements (sub.) 14057 ; 14253 ; Yukon, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14076 ; protection des terres boisées, et arboriculture (sub.) 14565.
Territoires du Nord-Ouest, palais de justice (sub.) 983 ; autonomie (int. Boyd) 1337 ; ponts (sub.) 2796 ; autonomie, organisation en provinces (mot. Borden pour doc.) 2877 ; 5261 ; 5600 ; lignes télégraphiques (sub.) 3096 ; dépenses diverses (sub.) 3520 ; naturalisation, dernière période décennale (mot. Borden pour doc.) 3941 ; 5261 ; 5600 ; terres fédérales (int. Richardson) 5005 ; autonomie, organisation en provinces (rapport déposé par le premier ministre en rép. à mot. Borden pour doc.) 5701 ; (mot. Borden pour impression des doc. déposés) 5773 ; terres boisées, protection (sub.) 6985 ; arboriculture (sub.) 6985 ; cartes (sub.) 7011 ; gouvernement (sub.) 7100 ; 7160 ; autonomie (mot. Borden pour doc.) 7103 ; (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. Borden pour doc.) 7516 ; aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12558 ; ponts sur rivières Pelly et Old Man, pour rembourser le gouvernement (sub.) 13643 ; autonomie (observ. Borden) débat, 14144 et suiv. ; frais de justice (sub.) 14551 ; juge additionnel à la cour Suprême, traitement (sub.) 14551.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Thornbury, port (sub.) 1482.
Tignish, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 1196.
Tir, exercices annuels (sub.) 3732.
Tiverton, brise-lames (sub.) 1183.
Tonnage, droits, abolition (int. Sproule) 896.
Toronto, exposition (observ. Clarke) 547 ; douane, réparations (sub.) 664 ; édifices publics (sub.) 666 ; 980 ; hôtel des postes(sub.) 981 ; 6039 ; 6120 ; port (sub.) 1482 ; conseil du Travail (int. Clarke) 1922 ; travaux publics, employés (int. Clarke) 5779 ; bureau du sous-receveur général (sub.) 6039 ; salle d'exercices, aménagements (sub.) 13353 ; remises pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 ; succursale de l'hôtel des postes, construction (sub.) 13379 ; salle d'exercices et salle d'armes, pavage de la rue Armory et troittoir, rue de l'Université (sub.) 13382 ; magasin (sub.) 13382 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13385 ; port, améliorations (sub.) 13526 ; jetée de l'est,
Toronto, corporation—*Suite.*
prolongement, paiement à M.. Magann et Phin, entrepreneurs (sub.) 13527 ; Association de l'Exposition industrielle (sub.) 13781.
Toronto, Ile de, dommages (int. Clarke) 5780.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 666.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (mot. Grant pour doc.) 2860.
Tracadie, lazaret (sub.) 13304.
Traduction française des rapports publics (observ. Monk) 490 ; des bills (int. Maclean) 493 ; (int. Monk) 493 ; (observ. Borden) 494; observ. Casgrain) 494 ; (int. Cochrane) 496 ; des documents de la Chambre (observ. Casgrain) 557.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (observ. Scott) débat : M. Scott, 2504, 2545 ; M. Tarte, 2526 ; M. Davis, 2537 ; M. Boyd, 2548 ; M. Puttee, 2551 ; M. Smith (Wentworth) 2553; M. Monk, 2556 ; M. Douglass, 2562 ; M. Pope, 2568 ; le ministre des Travaux publics, 2574 ; M. Ingram, 2576 ; M. Sproule, 2581.
Traité Bond-Hay (mot. Kemp pour doc.) 1366.
Traité Clayton-Bulwer (mot. Bourassa pour doc.) 111, 7518.
Transports : commission (int. Monk) 875 ; (int. Borden) 1235, 7518 ; (mot. Tarte pour doc.) 1366 ; (int. Borden) 3240 ; (observ. Borden) débat, 3556 et suiv.; (int. Borden) 4273, 4895, 5009 ; (explic. Laurier) 5312 ; politique du gouvernement (int. Haggart) 6613 ; (int. Sproule) 6637 ; (int. Borden) 7424 ; commission (int. Barker) 8572 ; (int. Borden) 9722, 10081 ; (rép de sir Wilfrid Laurier à int. Borden) 9846 ; rép. de l'honorable M. Fielding, idem, 10081 ; (int. Clarke) 13292 ; commission, dépenses s'y rattachant (sub.) 13638.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7367 ; gazette, correspondants (int. Lennox) 7421 ; fête, ajournement (int. Monk) 10979 ; (mot. Laurier) 11009.
Travaux astronomiques (sub.) 7002.
Travaux construits sur cours d'eaux navigables, acte, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036 ; voir bill (n° 260) 13038, et liste des bills.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (int. Davis) 1233 ; (mot. Grant pour doc.) 1240 ; entreprises adjugées (int. Thompson) 9340.
Travaux publics : ministère, appointements (sub.) 338 ; fonctionnaires (int. Léonard) 1086; conditions hygiéniques (int. Monk) 1926 ; loi sanitaire (sub.) 4598 ; dépenses casuelles, nouvelle somme (sub.) 6019.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) : M. Monk, 3029-71 ; sir Wilfrid Laurier, 3035 ; l'hon. M. Préfontaine, 3041 ; l'hon. Tarte, 3048-68 ; M. Lemieux, 3052 ; M. Casgrain, 3056, 3059.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1483.
Trois-Rivières, port, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2375 ; douane, nouvel appareil de chauffage (sub.) 13336, mur de soulèvement (sub.) 13346.
Trottier, M. Louis, emploi (int. Morin) 8735.
Troupes régulières, solde (int. Gilmour) 13648.
Tuberculose, association canadienne pour prévention de la (sub.) 13798.
Tucker, M. W., promotion (sub.) 14549.
Tyerman, M. P. D., paiement à (int. Taylor) 290.

VACANCES, 2, 1051.
Vacances de Pâques (mot. Laurier) 1147.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 4190.
Valleyfield, bureau de poste (int. Monk) 100 ; (observ. Monk) débat, 7311 ; édifices publics (sub.) 451 ; grève (int. Morin) 2857 ; dragage

Valleyfield, bureau de poste—*Suite.*
(sub.) 6104 ; bureau de poste, soumissions (int. Taylor) 11454 ; grève, paiements à la milice (int. Clarke) 13647 ; dragage (sub.) 2377.
Vancouver, bureau d'essai, entretien (sub.) 7010; édifice public (sub.) 13500 ; (observ. LaRivière) 14049.
Vankleek-Hill, service postal, plainte (observ. Borden) 15066.
Veniot, M. P. J., douanes, Bathurst, absence (int. Wilmot) 3760.
Venning, M. R. M., appointements (sub.) 13947.
Viande de bœuf de provenance canadienne, fournie à l'armée anglaise (observ. Hughes) 493.
Victoria, port, dragage (sub.) 13527 ; 13578 ; Sa Majesté la Reine, monument commémoratif, contribution du Canada (sub.) 14958.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Ville-Marie, lac Témiscamingue ,quai (sub.) 14541.
Vingt-quatrième (24e) régiment (int. Hughes) 9340.
Visiteurs au Canada (observ. Smith-Wentworth) 7713.
Voie et moyens (mot. Fielding pour comité) 90 ; 15058.

WAGONS officiels, frais de traction (int. Clarke) 9945.
Wallace, port de, améliorations (sub.) 13486.
Washabuck Centre, quai (sub.) 1183.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Watson, M. John, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (int. Roche, Marquette) 1232.
Wedge-Point, brise-lames (sub.) 13487.
Wendover, quai (sub.) 1484.
Wentworth, quai (sub.) 13486.
West-Bay, quai (sub.) 13487.
West Lorne, accident de chemin de fer (int. Clarke) 3343 ; 4895 ; 5261 ; 6375 ; (mot. LaRivière pour doc.) 5422.
White, M. Albert J., emploi (int. Fowler) 4837.
White, M. C. W., appointements (sub.) 13947.
White's-Cove, brise-lames (sub.) 13487.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (int. Borden) 684.
Wiallard, M. Paul (int. Monk) 11455.
Wiarton, quai (sub.) 13528.
William's-Head, quarantaine, quai (sub.) 13577.
Windsor, jonction, enquête sur accident (int. Clarke) 3416 ; (mot. Clarke pour doc.) 3520 ; 3620 ; 3845.
Windsor, Ont., édifice public, réparations (sub.) 13380.
Windsor, N.-E., nouvelle gare (sub.) 14387 ; port, barrages et creusage (sub.) 14541.
Wingham, édifice public (sub.) 13387.
Winnipeg : Bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041 ; entrepôt du roi (int. LaRivière) 6478 ; pavage de la rue vis-à-vis casernes (sub.) 7163 ; magasin militaire de district (sub.) 13394 ; nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 ; bureau de poste, agrandissement (sub.) 13395 ; logement des sous-officiers y compris salle de garde (sub.) 13395 ; magasin militaire (sub.) 13395.
Wolfville, quai, réparations (sub.) 13487.
Woodstock, N.-B., salle d'exercices militaires, emplacement et construction (mot. Hale pour doc.) 3348 ; 723 ; bureau de poste (int. Hale) 689 ; (mot. Borden pour doc.) 4722 ; 4753 ; 5929 ; arrsenal et parc d'artillerie (sub.) 13305 ; améliorations aux édifices publics (sub.) 13306 ; édifice public (sub.) 13375 dépôt d'armes (sub.) 13393.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservat. à Toronto, paiements (int. Scott) 8352.

YAMASKA, écluse, dragage (sub.) 13778.
Yarmouth, port, réparations (sub.) 13488.
Yoho, parc, chemins, routes cavalières, etc., construction (sub.) 7001.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 985.
YUKON :
Concessions Treadgold : (mot. Bell pour doc.) 293 ; (int. Borden) 1052 ; (int.) Bell, 1231, 5423 ; (débat) : M. Casgrain, 2896 ; le dir. général des Postes, 2926 ; M. Pringle, 2942 ; le ministre des Ch. de fer et Canaux, 2965 ; M. Porter, 2975; sir Wilfrid Laurier, 2982; M. M. Borden, 2990 ; le ministre de la Justice, 3000 ; M. Barker, 3008 ; M. Osler, 3015 ; dépêche de Dawson (int. R. L. Borden) 3413. Commission d'enquête (int. R. L. Borden) (int. Borden) 4272-; (observations Casgrain) débat : M. Casgrain, 4003 ; sir Wilfrid Laurier, 4008 ; M. R. L. Borden, 4010 ; M. Monk, 4014 ; M. Blair, 4016 ; M. Northrup, 4017 ; (int. Borden) 4272 ; observations Casgrain) nouveau débat : M. Casgrain, 4645 ; le dir. gén. des Postes, 4658 ; M. Monk, 4664, 4702 ; M. R. L. Borden, 4667 ; le ministre des Ch. de fer et Can., 4671 ; M. Tarte, 4680 ; M. Northrup, 4682 ; le min. de la Justice, 4691 ; sir Wilfrid Laurier, 4699 ; M. Davis, 4703 ; instructions au commissaire de l'or (int. Borden) 4752, 8321 ; commission (int. Borden) 5009 ; (explic. Laurier) 5312 ; taxes de représentation (int. Bell) 6193 ; (int. Borden) 6638, 6850 ; commission, nomination du juge en chef Killam (int. Borden) 6850 ; (rép. du ministre de l'Int. à int. Borden) 7015 ; commission, choix des commissaires (int. Borden) 7518 ; dépêche concernant enquête (int. Borden) 10080, 10244 ; commission d'enquête (observ. Monk) 11331 ; rapport (int. Borden) 13402, 13530.
Paiements aux journaux (mot. pour doc.) 723.
Concessions minières, baux (mot. Ross, Yukon, pour doc.) 1365.
Lignes télégraphiques (sub.) 3097, 6021 ; (observ. Morrison) 7218.
Juges, frais de voyage (sub.) 3532.
Cour Territoriale (sub.) : shérif et greffier, appointements, 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3534, 3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 3631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Douanes, dépenses (sub.) 4113.
Sténographes, M. J. A. Valiquette (int. Bennett) 4152.
Sentiers (trails) chemins et ponts, frais de transport (sub.) 6021 ; dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7503.
Territoire, gouvernement (sub.) 7013 ; Conseil, remboursement de dépenses relativement à Eldorado Gusher (sub.) 7163, 7495.
Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7490.
Hôpital Sainte-Marie (sub.) 7511.
White-Horse, bureau de poste et aménagements (sub.) 13401.
Rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578.
Administration, frais (sub.) 13643.
Terres fédérales, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14076.
Télégraphe, réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Bibliothèque de droit (sub.) 14561.
Canadian Bank of Commerce, services (sub.) 14567.